

Lewentz: Inbetriebnahme Schweizer Alpentunnel ab 2016 erfordert konsequentere Lärmsanierung der Güterwagen in Deutschland



Auf Einladung des Eidgenössischen Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation fuhr eine Delegation unter Leitung des Innenministers Roger Lewentz ins Kanton Uri, um sich über den Fortschritt von Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen zu informieren.

„Zu der dringend notwendigen Entlastung des Mittelrheintals von Bahnlärm wird mittelfristig nur ein spürbarer finanzieller Anreiz zur Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Techniken führen. Dafür braucht es klare Fristen, -Verfahren und Vorgaben.“ In dieser Überzeugung sieht sich Infrastrukturminister Roger Lewentz nach Gesprächen mit Schweizer Verkehrs- und Bahnexperten bestätigt. „Die Erfolge der Schweiz bei der Begrenzung des Bahnlärms und der Umrüstung auf geräuschkindernde Bremssystem zeigen den richtigen Weg“, so Lewentz nach einer Informationsreise in das Alpenland, die ihn auch an die Baustelle des Gotthard-Basistunnels führte.

Nach der Fertigstellung dieses 57 Kilometer langen Tunnelprojektes als entscheidendes Verbindungsstück für den Güterverkehrskorridor Rotterdam-Genua Ende 2016 sowie des anschließenden 15 Kilometer langen Ceneri-Basistunnels Ende 2019 ist mit einer deutlichen Zunahme auch der Güterverkehre im Mittelrheintal zu rechnen. Die Schweizer Experten gehen von einer deutlichen Erhöhung der Kapazitäten und einer weiteren Verlagerung der Güterverkehre vom Lkw auf die Schiene aus. Dies ließen sie die rheinland-pfälzische Delegation wissen, der auch die Verkehrsexperten der drei Landtagsfraktionen, Astrid Schmitt (SPD), Josef Dötsch (CDU) und Jutta Blatzheim-Roegler (Bündnis 90 / Die Grünen)

sowie der Vorsitzende der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., Willi Pusch, angehörten.



Lewentz forderte den Bund erneut auf, dafür zu sorgen, dass die angekündigte Umrüstung der Bestandsgüterwagen nun auch in Deutschland hörbare Fortschritte macht. Wenn nicht bis zur Mitte dieses Jahres die versprochene Zulassung der kostengünstigen LL-Bremssohle erfolge, müsse die Umrüstung mit K-Bremssohlen erfolgen, wie sie in der Schweiz bereits so gut wie abgeschlossen sei. Außerdem müssten endlich die angekündigten bindenden Vorgaben konkretisiert werden, die zu einem faktischen Verbot lauter Güterwagen spätestens ab 2020 führen, wie es auch in der Schweiz geplant ist. „Der Bahnsektor muss wissen, woran er in Deutschland ist, damit er sich darauf einstellen kann. Deutschland muss hier den engen Schulterschluss zur Schweiz suchen“, sagte Lewentz.

Die Besichtigung des im Bau befindlichen Gotthard-Basistunnels vermittelte der rheinland-pfälzischen Delegation einen plastischen Eindruck darüber, was die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz auch für ihren Teil des europäischen Güterkorridors fordern: Eine alternative Güterstrecke zur Entlastung des Mittelrheintals. Sie wird wegen der Topografie und aus Lärmschutzgründen ebenfalls zu großen Teilen in Tunneln verlaufen müssen.