

Mehdorn: Alternativen finden

Güterverkehrsströme umleiten, um die steigende Nachfrage nach mehr Schienentransport langfristig zu ermöglichen

Der CDU-Bundestagsabgeordnete des Wahlkreises Rheingau-Taunus-Limburg, Klaus-Peter Willsch, hatte sich an Bahnchef Mehdorn zum Thema Bahnlärm gewandt. Jetzt kam die Antwort aus Berlin.

MITTEL RheIN. Erneut hat Bahnchef Hartmut Mehdorn es nicht ausgeschlossen, dass neben der Ausstattung der Güterwaggons mit „Flüsterbremsen“ langfristig gesehen eine Alternativtrasse zur Strecke durch das Welterbetal zu prüfen sei. In seiner Antwort auf die Anfragen von MdB Klaus-Peter Willsch schreibt Mehdorn: „Sehr geehrter

Herr Willsch, vielen Dank für Ihre Schreiben vom 22. April und 6. Mai 2008, in denen Sie die Lärmbelastung für den Güterverkehr und eine Alternativstrecke für den Güterverkehr auf der Rheinstrecke ansprechen.

Wachsende Belästigung

Mir ist sehr wohl bewusst, dass diese Entwicklung auch mit Problemen verbunden ist. Eines davon ist die wachsende Lärmbelastung durch den Güterverkehr, insbesondere auf den Hauptdurchgangskorridoren wie der Rheinstrecke. Deshalb hat sich die DB AG das Ziel gesetzt, den

Schienenverkehrslärm bis 2020 zum Beispiel durch die Ausrüstung des Güterwagenparks mit Verbundstoffbremssohlen, zu halbieren. Auch der Bund setzt mit seinem Lärmsanierungsprogramm auf eine nachhaltige Reduzierung der Lärmbelastungen. In diesem Programm ist die Rheinstrecke prioritär berücksichtigt.

Zur Erreichung unseres Ziels setzen wir auf ein ganzes Maßnahmenbündel. Neben der Fortsetzung der Lärmsanierung an den Strecken im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes setzen wir auf die

Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf Verbundstoffbremssohle und auf die Praxiserprobung innovativer technischer Maßnahmen zur Lärminderung vor Ort. Zu beiden Maßnahmen werden konkrete Umsetzungsfragen derzeit auf Arbeitsebene zwischen Verkehrsministerium und der Bahn bearbeitet.

Forschungsprojekt läuft

Ergänzend werden im laufenden Forschungsprojekt ‚Leiser Zug auf realem Gleis‘ unter der Leitung der DB AG weitergehende technologische Maßnahmen erforscht und entwickelt, die bis 2011

zur Einsatzreife gebracht werden sollen.

Neben diesen Ansätzen stimmen Bahn und Bund darin überein, dass auf langfristige Sicht netzweite Alternativen zur Führung der Güterverkehrsströme gefunden werden müssen, um die steigende Nachfrage bis 2025 auf der Schiene abfahren zu können.

Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans werden Lösungen zu untersuchen sein, die Mehrverkehre auf der Schiene bei gleichzeitiger Reduzierung des Verkehrslärms ermöglichen.“