

# DB und BI einig: Beirat war sehr erfolgreich

Interview Lärmschutzbeauftragte Ines Jähnel und BI-Vorsitzender Willi Pusch setzen Dialog fort

■ **Mittelrhein.** Umfassende Maßnahmen zur Reduzierung des Bahnlärms für insgesamt 63 Millionen Euro haben Bund, Länder und Deutsche Bahn bei der jüngsten Sitzung des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“ beschlossen (wir berichteten). Das ist ein Meilenstein für das vor vier Jahren gegründete Gremium. Was wurde damit bereits erreicht, und welche Aufgaben muss der Beirat in den kommenden Jahren noch anpacken? Darüber haben wir mit der Lärmschutzbeauftragten der Deutschen Bahn, Ines Jähnel, und dem Vorsitzenden der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn, Willi Pusch, gesprochen.

**Wie wurde der Beirat vor vier Jahren zusammengesetzt?**

**Jähnel:** Wir haben den Beirat vor vier Jahren so gegründet, dass er arbeits- und entscheidungsfähig ist. Es sind etwa 25 Personen vertreten. Dabei sind nicht nur alle Entscheider von Bund, Ländern und Deutsche Bahn AG, die notwendig sind, sondern auch Bundestagsabgeordnete und Vertreter der Bürgerinitiativen.

**Frau Jähnel, wenn Sie nach der Unterzeichnung des Abkommens eine erste Bilanz ziehen: Haben Sie die Ziele erreicht, die Sie sich gesetzt haben?**

**Jähnel:** Als wir den Beirat gegründet hatten, hätte ich nicht gedacht, dass wir solch weitreichende Entscheidungen erzielen. Das war so nicht vorhersehbar. Das Gremium hat gezeigt, dass es erfolgreich arbeiten kann. Die Gründe dafür sind klar: Alle Beteiligten stehen in ständigem Dialog miteinander und haben das gemeinsame Ziel, den Lärm in diesem stark belasteten Gebiet zu reduzieren. Zum Start wollten wir zunächst wissen, was wir dafür überhaupt tun können. Deshalb wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die aufzeigte, welche technischen Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke möglich sind. Die Ergebnisse dieser Untersuchung mündeten nun in das beschlossene Maßnahmenpaket, das einen Umfang von 63 Millionen Euro hat.

Das muss in den kommenden fünf Jahren umgesetzt werden. Neben dem Bund beteiligen sich auch die Länder und die Bahn an den Kosten. Zusammengefasst kann man also sagen, der Beirat hat erfolgreich gearbeitet. Zusätzlich werden wir ja eine weitere Lärminderung durch die Umrüstung der Güterwagen auf leisere Bremsen erzielen. Das ist derzeit voll im Gange. Die Bahn wird mit ihrer Tochter DB Cargo bis zum Jahresende die von der Bundesregierung geforderten 50 Prozent der Waggons umgerüstet haben. Das sind 32 000 von insgesamt 64 000 Wagen. Auch die anderen deutschen Halter haben sich auf den Weg gemacht, ihre Waggons umzurüsten. Mit Blick auf die ausländischen Waggonhalter gehen wir ebenfalls davon aus, dass sie die Umrüstung oder Erneuerung voranbringen.

**Kommt das auch so bei den Menschen an? Fühlen sich die Bürgerinitiativen ernst genommen, Herr Pusch?**

**Pusch:** Es gibt immer noch viele Menschen, denen das alles nicht weit genug geht. Wir haben eben ein Rad-Schiene-System, das beim Lärm nicht auf null heruntergefahren werden kann. Aber ich sage, die Schiene hat nicht nur eine Zukunft, die Schiene ist die Zukunft. Es geht darum, möglichst moderne Technik einzusetzen. Im Mittelrheintal werden diese Techniken auch ausführlich getestet. Ich denke dabei auch an die Geländerausfaltung. Die alten Rohrgeländer in den Gemeinden werden auf beiden Seiten der Bahnlinie durch 1,10 Meter hohe Lärm-



In den kommenden fünf Jahren werden 2020 nur noch leise Güterzüge durch

schutzwände ersetzt. Die bringen eine Lärminderung von 6 Dezibel. Hinzu kommen Schienenabsorber und Schienenstegdämpfer sowie das Schienenschleifen, um die Rollgeräusche zu reduzieren. Worum wir noch kämpfen, sind Unterschootermatten, um den Geräuschpegel an Brückenbauwerken abzusenken. Wenn es uns durch alle diese Maßnahmen gelingt, die Spitzenwerte beim Lärm zu reduzieren, sind wir schon ein großes Stück weiter. Wenn auch, wie bereits gesagt, die Umrüstung der Waggons auf leisere Kunststoffbremsen durchgesetzt werden kann, und die Räder dieser Waggons rund geschliffen werden, bedeutet dies eine Senkung des Lärmpegels um bis zu 10 Dezibel. Rechnet man individuelle Maßnahmen, wie die Förderung von Schallschutzfenstern hinzu, ist eine Senkung um insgesamt bis zu 20 Dezibel realistisch. Damit könnte man leben, wenn es nicht im en-

## Der Beirat „Leiseres Rheintal“

Der Beirat „Leiseres Rheintal“ wurde auf Initiative der Bürgerinitiativen im Rheintal und der DB AG im Dezember 2012 mit Fokus auf das Weltkulturerbe gegründet. Das Gremium unter Vorsitz der Deutschen Bahn AG besteht aus Abgeordneten des Deutschen Bundestages, Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den Verkehrs- und Umweltministerien der Länder

Rheinland-Pfalz, Hessen und Nordrhein-Westfalen sowie der örtlichen Bürgerinitiativen Pro Rheintal und der Initiative gegen Umweltschäden durch die Bahn. Der Beirat hat sich zum Ziel gesetzt, weitere ergänzende technische Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms im Mittelrheintal zu erarbeiten und den Dialog zwischen den Beteiligten zu verbessern.



in 63 Millionen Euro in den Lärmschutz an den Bahnstrecken auf beiden Rheinseiten investiert. Außerdem sollen ab das Mittelrheintal fahren. Der Beirat „Leiseres Rheintal“ will die Umsetzung der Maßnahmen begleiten. Foto: Jöckel

gen Mittelrheintal wäre, wo der Schall quasi hin und her geworfen wird. Deshalb müssen wir langfristig anstreben, dass wir den Güterverkehr mit einer Alternativtrasse weitgehend aus dem Mittelrheintal heraus bekommen. Eine schnellere Neubautrasse für Güterzüge wäre zudem für die Wirtschaft von Bedeutung.

**Eine der zentralen Fragen bleibt also mittelfristig die Umrüstung der Güterwaggons. Halten Sie die dazu von der Bundesregierung vorgegebenen Ziele wirklich für realistisch, Frau Jähnel?**

**Jähnel:** Ja, das schätze ich als realistisch ein. Wir haben uns bei der Deutschen Bahn zum Ziel gesetzt, den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Das erreichen wir einerseits durch die Umrüstung all unserer Güterwagen und andererseits mit der Lärmsanierung an der Infrastruktur, so wie wir das jetzt für das Mittelrheintal beschlossen haben. Bei der Umrüstung nähern sich auch alle anderen Wagenhalter schrittweise dem Ziel. Unterstützt wird das Ganze durch den Gesetzentwurf zum Verbot lauter Güterwagen nach 2020, den die Bundesregierung jüngst vorgestellt hat. Wenn laute Güterwagen mit Restriktionen wie Nachtfahrverboten oder Tempolimits belegt werden, damit sie nicht mehr Lärm als ihre modernen Konkurrenten verursachen, werden diese für die Anbieter unrentabel.

**Werden das auch alle Anbieter noch**

**schaffen?**

**Jähnel:** Der Zeitraum für die Umrüstung ist noch lang genug. Von der Bundesregierung gibt es dazu ein Förderprogramm von 150 Millionen Euro. Gleichzeitig wurde bereits ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt, wodurch laute Züge einen Malus zahlen, der wiederum in die Förderung der Umrüstung zurückfließt. Das gilt für alle Wagen, die in Deutschland verkehren. Die beiden Programme haben eine Laufzeit von acht Jahren und bilden damit einen Anreiz zur raschen Umrüstung. Die Hersteller können diesen Bedarf bis 2020 auch abdecken – einschließlich Wartung und Instandhaltung. Denn es handelt sich schließlich um ein Verschleißprodukt, das auch nach der eigentlichen Umrüstung gebraucht wird.

**Der Lärm einzelner Güterzüge ist die eine Sache, die Anzahl der Güterzüge insgesamt eine andere. Hat der Güterverkehr nach der Öffnung des Gotthard-Basistunnels in der Schweiz zugenommen?**

**Jähnel:** Derzeit sind alle Betroffenen in Sorge, dass der Güterverkehr mit dem Fahrplanwechsel zum 11. Dezember drastisch zunimmt. Die Sorge ist aber unbegründet. Wir werden im kommenden Fahrplanjahr lediglich eine sehr geringe Zunahme zwischen 0 und 1 Prozent haben.

**Dennoch wird der Güterverkehr allen Prognosen zufolge noch deutlich zunehmen. Was sind die Auf-**

**gaben für den Beirat für die kommenden Jahre?**

**Jähnel:** Zunächst sind wir wirklich sehr froh, dass wir jetzt diese Absichtserklärung von Bund, Ländern und Deutscher Bahn unterzeichnen konnten und eine gemeinsame Finanzierung erreicht haben. Dennoch ist das für uns natürlich der Startschuss für die Umsetzung. In den nächsten Monaten und Jahren werden wir konsequent jede Maßnahme auf den Weg bringen. Mit den Planungen haben wir bereits begonnen, sodass erste Projekte bereits im nächsten Jahr umgesetzt werden können. Das wollen wir auch weiterhin hier vor Ort transparent machen und dazu mit den Bürgern im Dialog bleiben.

**Pusch:** Für uns als Bürgerinitiative ist das ein großer Schritt in die richtige Richtung. Aber weitere Schritte müssen folgen. Weite Teile des Mittelrheintals werden jetzt lärm saniert. Damit müssen wir auch noch weiter als bisher in das Untere Mittelrheintal einsteigen und dürfen auch die Mosel nicht vergessen. Die vergangenen Jahre haben uns sehr deutlich gezeigt, dass wir als Bürgerinitiativen auch gegen die Bemühungen der Lobbyisten viel erreichen können. Also müssen wir den Druck aufrechterhalten, damit bis Ende 2020 alle Waggons auf die Flüsterbremse umgerüstet sind und alle Lärmschutzmaßnahmen wie vereinbart umgesetzt werden.

Das Gespräch führten Volker Boch und Andreas Jöckel