Ergebnisprotokoll zur 9. Sitzung des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“
Ort: Kamp-Bornhofen
Zeit: am 08.12.2014

Teilnehmer:

Bürgerinitiativen/Verbände:	Herr Willi Pusch Herr Frank Gross Herr Gunter Fröhlich Herr Karl Ottes
Mitglieder des Deutschen Bundestages:	Herr Klaus-Peter Willsch Herr PSts. Peter Bleser Frau Tabea Rößner
Bund:	Herr Hugo Gratza Herr Dr. Jens Klocksin Herr Ralf Turge
Länder:	Herr Gunther Möller (Hessen) Herr Sts. Mathias Samson (Hessen) Herr Min. Roger Lewentz (Rheinland-Pfalz) Herr Dr. Georg Speck (Rheinland-Pfalz) Herr Sts. Dr. Thomas Griese (Rheinland-Pfalz) Herr Martin Walter (Nordrhein-Westfalen)
Deutsche Bahn:	Frau Dr. Heike Hanagarth Frau Ines Jahnel Herr Jürgen Konz Herr Dr. Klaus Vornhusen Herr Dr. Markus Pennekamp Herr Hans-Georg Zimmermann Herr Bernhard Koch

TOP 1: Begrüßung

- Die Mitglieder des Beirates „Leiseres Mittelrheintal“ werden begrüßt und die wichtigen Punkte der heutigen Sitzung vorgestellt.

TOP 2: Erfolge & Fortschrittsbericht

- Nach einem Rückblick auf die Aktivitäten der letzten zwei Jahre seit der Gründung des Beirates sowie die vielen Tätigkeiten im Bereich Kommunikation wird der aktuelle Stand des IBP II (Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II) im Mittelrheintal vorgestellt. Bis Ende des Jahres werden 32 lärmmindernde Einzelmaßnahmen in 27 Ortslagen umgesetzt.
- Unter anderem wird das akustische Schleifen angesprochen. Es wird gewünscht, dass das Verfahren des akustischen Schleifens in der nächsten Beiratssitzung näher erläutert wird.

- Anschließend wird die Umrüstung der Güterwagen thematisiert. Es wird auf das Ziel der Koalitionsvereinbarung verwiesen, wonach bis Ende 2016 die Hälfte der Güterwagen leise sein soll. Das BMVI geht davon aus, dass die Ziele der Koalitionsvereinbarung eingehalten werden. Darüber hinaus informierte das BMVI, dass man derzeit an ordnungsrechtlichen Maßnahmen arbeitet, die in Kraft gesetzt werden, wenn das in der Koalitionsvereinbarung festgeschriebene Ziel der Umrüstung nicht eingehalten werden sollte. Abschließende Entscheidungen über regulierende Maßnahmen zur Einschränkung der Nutzung von lauten Güterwagen bleiben dem Gesetzgeber vorbehalten.
- Zum Stand der Umrüstung gab es folgende Informationen: Bis dato sind laut BMVI 105.000 Güterwagen zur Umrüstung angemeldet, insgesamt sind rund 180.000 in Deutschland verkehrende Wagen umzurüsten. Die DB informiert, dass bis Ende des Jahres rund 14.000 Wagen (Neuwagen und umgerüstete Bestandsgüterwagen) bei DB Schenker Rail (DB SR) leise sind. Insgesamt sind laut Aussagen des Sektors (EVU's sowie in- und ausländische Wagenhalter) derzeit über 30.000 leise Wagen in Deutschland unterwegs. Darüber hinaus informiert die DB, dass DB SR im Zeitplan ihrer Umrüstung bis 2020 liege. Bis zum Jahr 2020 wird der gesamte Flottenbestand der DB SR von ca. 75.000 Wagen mit Verbundstoffsohlen ausgestattet sein.
- Bei der weiteren Diskussion stellt sich heraus, dass unter den Teilnehmern verschiedene Berechnungsgrundlagen sowie Zahlen zum Umrüststand der Güterwagen in Deutschland kursieren. Hier soll eine einheitliche und verständliche Darstellung seitens DB und des BMVI für die Beiratsmitglieder zur Verfügung gestellt werden, wobei der Gesamtsektor dargestellt werden soll.

TOP 3: Weiteres Vorgehen Umsetzung der Maßnahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung

- Die Darstellung des Finanzierungbedarfs für die Umsetzung der Maßnahmen der Machbarkeitsuntersuchung erfolgte auf der letzten Beiratssitzung. Bis dato fanden allerdings noch keine Gespräche zwischen Bund und Ländern zu möglichen Finanzierungsmodellen statt. Der BMVI machte nochmals deutlich, dass man eine Mitfinanzierung der Länder für erforderlich hält. In diesem Kontext verweist das BMVI auf ein Schreiben von Sts. Odenwald vom 01.12.2014 an die zuständigen Staatsminister der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen. Es bestand Einigkeit darüber, dass die notwendigen Gespräche bald möglichst im neuen Jahr geführt werden sollten, um noch in 2015 mit der Umsetzung erster Maßnahmen beginnen zu können und damit ohne Verzug die Maßnahmenumsetzung für die Folgejahre vorbereitet werden kann. Viele Maßnahmen benötigen erheblichen zeitlichen Vorlauf. Die Vertreter der Länder erklärten ihre grundsätzliche Gesprächsbereitschaft.
- Die DB AG verwies nochmal darauf, dass die DB AG die Kosten für das akustische Schleifen und die Instandhaltungskosten übernimmt.
- Seitens der Länder wird hinsichtlich der Finanzierungsverantwortung der Maßnahmen auf den Bund und die bundeseigene DB verwiesen.

TOP 4: Vorstellung Westerwald-Taunus-Tunnel

- Erste Überlegungen zur Streckenführung und Umsetzung des sogenannten Westerwald-Taunus-Tunnel wurden im Rahmen der Beiratssitzung vorgestellt. Es wurde betont, dass eine gesamthafte Abwägung zwischen den Kosten auf der einen und dem Nutzen für die Bewohner des Rheintals (Lärmschutz) sowie evtl. wirtschaftlicher Vorteile für den Güterverkehr (z.B. kürzere Strecke) auf der anderen Seite erfolgen muss.

- Bei der Diskussion um mögliche Alternativstrecken wird ausgeführt, dass das Risiko der Verlagerung vom Schienenverkehr auf die Straße vermieden werden muss. Die Tunnellösungen werden als langfristige Perspektive von den Beiratsmitgliedern als sinnvoll betrachtet.

- In diesem Zusammenhang wurde von Seiten der DB auch die bereits an anderer Stelle geäußerte Auffassung festgehalten, dass eine ergebnisoffene Prüfung des Westerwald-Taunus-Tunnels stattfinden könne, dies aber im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans im Zuständigkeitsbereich des Bundes erfolgen solle. Es bestehe keine Zusage, dass die DB den Westerwald-Taunus-Tunnel planerisch prüft. Ebenfalls diskutiert wurde die Erneuerung der drei Tunnelbauwerke Bank-, Bett- und Kammerecktunnel bei Oberwesel und mögliche Alternativen. Hier handelt es sich um sogenannte Ersatzinvestitionen, die aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung finanziert werden. Die DB verwies darauf, dass der Abschlussbericht im Frühjahr 2015 vorliegt und dann die notwendigen Verfahren eingeleitet werden.

TOP 5: Weiterführung Beirat

- Nach der Vorstellung der zukünftigen Aufgaben ist sich der Beirat einig, dass das Gremium weiter bestehen soll. Man verständigt sich darauf, dass mind. zwei Sitzungen pro Jahr stattfinden. Falls erforderlich können auch weitere Sitzungen anberaumt werden. Die erste Sitzung im Jahr 2015 soll Ende März oder April abhängig von den Gesprächen zwischen Bund und Ländern zur Finanzierung der Maßnahmen der Machbarkeitsuntersuchung geplant werden.

- Es wird die Ausweitung der Machbarkeitsuntersuchung (MU) thematisiert. Bevor über eine Ausweitung gesprochen werden kann, muss zunächst die Finanzierung der Maßnahmen der vorliegenden MU sichergestellt sein sowie Umsetzungserfahrungen vorliegen. Auch für eine weitere MU muss die Finanzierung im Voraus geklärt werden.

TOP 6: Sonstiges

- Es gibt keine weiteren Anmerkungen in diesem TOP.

gez. Ines Jahnel	gez. Frank Gross	gez. Willi Pusch
DB AG Lärmschutzbeauftragte	Bürgernetzwerk Pro Rheintal e.V.	Bürgerinitiative im Mittelrhein gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V.