

M16 Lärmschutz

Im Mittelrheintal geht die hauptsächliche Lärmemission vom Verkehr aus. Dabei erzeugt der Straßenverkehr einen mehr oder weniger homogenen Klangteppich, die Schiffe ein langsam an- und abschwellendes Dröhnen und der Schienenverkehr ein kurzzeitiges lautes Rauschen, das als am meisten störend empfunden wird. Interessengruppen im Mittelrheintal wollen insbesondere diesen Lärm nicht mehr widerstandslos hinnehmen.

Doch welche rechtlichen Grundlagen gibt es? Für den Lärmschutz auf Neubaustrecken der Eisenbahn ist nach Aussage des Leitenden Planers der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Dr. Bierschenk, die Deutsche Bahn AG zuständig. Doch bei den Bahnstrecken des Mittelrheintals handelt es sich nicht um Neubaustrecken. Auch wenn es zu einer Verkehrserhöhung auf alten Bahnstrecken kommt, sind keine Lärmschutzmaßnahmen seitens der Bundesbahn nötig. Dies gilt selbst dann, wenn Lärmschutz-Grenzwerte wie im Mittelrheintal um ein Vielfaches überschritten werden.

Ein Tropfen auf dem heißen Stein bundesdeutscher Lärmbelastung durch Schienenverkehr ist ein Finanztopf der Bundesregierung. Die Regierung stellt nach Angaben Bierschens für Lärmschutz auf bestehenden Strecken eine Summe von jährlich 100 Millionen Mark zur Verfügung. Dieses Geld soll bundesweit für Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt werden. Ganz oben auf der Liste der „Härfälle“ steht nach Schilderung Bierschens das Mittelrheintal. Dort wurde schon damit begonnen, Hausbesitzer anzuschreiben und neue Lärmschutz-Fenster in Wohnhäusern einzubauen. Ziel sei es, dadurch den Geräuschpegel unter den Grenzwert von 60 Dezibel zu senken. Falls die Fenster nicht ausreichen, könnten die Wände zusätzlich verstärkt (isoliert) werden.

Überdies gibt es Lärmschutzwände an den Bahnstrecken im Mittelrheintal noch nicht. An der A 61 zwischen Pfaffenheck-Udenhausen und Buchholz-Ohlenfeld wurde dagegen in den 80er Jahren eine durchgehende Lärmschutzwand gebaut. Ein denkbarer Standort für Lärmschutz an der Bahnstrecke wäre das rechte Rheinufer, da die überwiegend rechtsrheinisch verkehrenden Güterzüge besonders hohe Lärmemittenten sind. Zudem klagen beispielsweise Hoteliers in der Tourismus-Stadt Boppard zunehmend über Lärmbelastung durch Geräuschreflektion des gegenüber befindlichen Felsens.

Einen „Aufruf zum Lärmschutz an den Eisenbahnstrecken im Mittelrheintal“ veröffentlichte das Mittelrheinform e.V. am 1. September 1998. Darin macht die Vereinigung zunächst auf die besondere Verkehrssituation im Mittelrheintal aufmerksam. Hier verkehrten täglich rund 460 Züge, darunter ca. 230 Güterzüge. Lärmschutzuntersuchungen und Lärmschutzmaßnahmen, wie der Bau von Niedrig-Schallschutzwänden, werden gefordert.

Bezüglich der allgemeinen Lärmproblematik hat die Bahn angekündigt, in Zukunft mehr leise Personenzüge verkehren zu lassen. Dazu gehören der Intercity und der ICE. Auch im Güterverkehr sollen leisere Varianten umgesetzt werden. Damit dieses Programm greife, müssten sich aber auch die europäischen Nachbarn anschließen, meinte Bierschenk. Mit wirklich leiser fahrenden Güterzügen sei wohl erst in 100 Jahren zu rechnen. Bis dahin müssten die üblichen Schutzmaßnahmen greifen:

Lärmschutzfenster, Isolationswände, Abschleifen von Lärm verursachenden Rissen in den Schienen, Kunststoffbeschichtung der Schienen.

Bezogen auf das Mittelrheintal wird die Situation allerdings anders aussehen. Durch den Neubau der ICE-Trasse entsteht nämlich ein Problem. Die moderneren und leiseren Züge wie IC, EC und ICE werden aus dem Tal verschwinden. Da dann Wartezeiten für die langsameren Züge entfallen, können mehr Güterzüge und laute Personenzüge durch das Tal rauschen. Die Frequentierung und die Lärmemission werden also voraussichtlich nach der Freigabe der ICE-Trasse im Tal noch zunehmen.