

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

2. Dezember 2011

Bahnlärmgipfel in Boppard

Pro Rheintal freut sich über die Abschaffung des Schienenbonus – Treffen mit europäischen Bahnverkehrsverbänden, um über leisen Güterverkehr im Rheintal zu sprechen

Wenn in diesen Tagen in Berlin der Mythos Schienenbonus fällt und damit die Verharmlosung des Schienenlärms gegenüber dem Straßenlärm ad acta gelegt wird und wenn die ersten kleinen Lärmschutzwände im Rheintal in Bingen, Oberwesel und Osterspai errichtet werden, dann blickt Frank Gross, Vorsitzender des Bürgernetzwerks Pro Rheintal, ein wenig stolz aus seinem Fenster in Boppard auf das Rheintal. Denn es ist ein Erfolg der Bürgerinitiativen, dass diese Maßnahmen überhaupt stattfinden. Schon damals unter Verkehrsminister Tiefensee und Bahnchef Mehdorn hat man hierfür gekämpft, und gedauert hat es bis heute.

Gross ist jedoch keineswegs zufrieden, denn der Mittelrhein ist ein Lärmbrennpunkt, wie es keinen zweiten in Europa gibt. Die Lärmwerte liegen weit über dem, was Mediziner noch als gesundheitsverträglich einstufen. „Wir brauchen in den Orten kombinierte Maßnahmen, die sich jeweils an den akustischen Verhältnissen orientieren müssen“, erklärt der Pro-Rheintal-Vorsitzende. In Kurvenlagen wie in Filsen oder Hirzenach seien Schienenkonditionierer in Kombination mit Schienenstegdämpfern und kleinen Lärmschutzwänden gefordert. In anderen Orten müssten feste Fahrbahnsysteme die Erschütterungen dämpfen und gleichzeitig sei es auch dort notwendig, Schienenstegdämpfer und kleine Lärmschutzwände zu installieren.

Deshalb fordert Pro Rheintal an Lärmbrennpunkten ein spezielles Programm, das Abschied nimmt von Standard-Lösungen. Die Bundesregierung ist derzeit dabei, mit zwei Programmen, die noch zum Jahresende verabschiedet werden sollen, den Bahnlärm-Betroffenen entgegenzukommen. Zum einen soll 2016 der Schienenbonus fallen und zum anderen sollen lärmabhängige Trassenpreise die Waggoninhaber dazu bewegen, ihre Fahrzeuge auf Flüsterbremsen umzurüsten.

Der Pferdefuß an der Sache, so Gross, liegt wieder einmal im Detail: Eine ernsthafte Erhöhung der Trassenpreise ist erst für 2020/21 geplant und die Reduzierung der Lärmgrenzwerte durch Abschaffung des Schienenbonus soll verbindlich nur für Neubauprojekte gelten. An Bestandsstrecken löst der Schienenbonus keine Sanierung aus, sondern wird nur im Falle der Sanierung angewendet. Im Rheintal sei man daher weiter auf den „guten Willen“ der Bundesregierung angewiesen. Trotzdem muss die Abschaffung des Schienenbonus als ein Meilenstein in der Lärmbekämpfung angesehen werden, denn der Mythos, dass Bahnlärm weniger schädlich sei als Straßenlärm, ist damit endgültig aus dem Weg geräumt. Daher nimmt auch die Anerkennung der Gesundheitsgefährdung durch den Bahnlärm konkretere Formen an und Politiker aller Parteien bestätigen heute: Bahnlärm macht krank!

Am kommenden Dienstag trifft sich der Pro-Rheintal-Chef mit führenden Vertretern der Verkehrsverbände aus Deutschland und der Schweiz in Boppard zu einem Gedankenaustausch, denn eine Forderung des neuen Pro-Rheintal-Brennpunkt-Programms lautet: auf dem Rheintal-Korridor dürfen ab 2012 nachts nur noch TSI-konforme Güterwaggons fahren (TSI = Transeuropäische Spezifikationen für Interoperabilität) und ab 2014 soll ein generelles Fahrverbot für „nicht-konforme“ Fahrzeuge auf dieser Strecke ausgesprochen werden.

Es gibt von Pro Rheintal eine lange und fundierte Begründung für diese Forderungen. Gross hofft, mit den Verbänden hier ein Stück weiterzukommen. Bis zu 20 dB (A) weniger Lärm werden erwartet (mehr als 90 Prozent Lärmreduktion), wenn glatte Räder auf glatten Schienen rollen. Dazu müssen neben TSI-konformen Waggons auch die Schienen im Rheintal in Zukunft regelmäßig geschliffen werden, was eine weitere Forderung des Programms ist. Hinzu kommen die innovativen Maßnahmen an den Trassen, denn die Güterzüge sind mehr als 30 dB (A) zu laut, wie man an den ständigen Aufzeichnungen der Messstationen in Assmannshausen und Oberwesel ablesen kann.

In Summe würde das Programm, das innerhalb von vier bis fünf Jahren komplett umgesetzt sein könnte, zirka 250 Millionen Euro kosten. Diese Ausgaben würden sich jedoch schon innerhalb des gleichen Zeitraumes rechnen, weil sie eine zuverlässigere Bahn,

geringere Gesundheitskosten, höhere Steuereinnahmen bedeuten und im Rheintal einen Tourismus-Boom auslösen würden.

Zur Durchsetzung dieser Forderung plant das Netzwerk weitere massive Schritte und Maßnahmen, wie die Veröffentlichung eines Kompendiums noch im Dezember 2011, das den Stand des Wissens und der Technik widerspiegeln und Politiker aus der Mythenwelt in die Faktenwelt zurückhole, auch wenn das manchen Politikern so gar nicht passen würde.

Als langfristige Alternative favorisiert Pro Rheintal einerseits die Anbindung der niederländischen und belgischen Seehäfen an den Basel-Abschnitt des C-Korridors (Antwerpen – Lyon). Ergänzend dazu würde das Brennpunktprogramm langfristig mit dem Multitunnelkonzept ergänzt, das – neben Güterverkehrstunneln für Ortsumfahrungen und Rhein-schleifenabkürzungen – über elektronische Trassensteuerung den Personen- und Güterverkehr auch entmischen würde und dadurch die Bremsvorgänge schienenschonender und leiser macht. Doch das sei Schritt zwei.

Pro Rheintal setzt auf parteipolitische Unabhängigkeit und fordert die Parteien der Regional- und Landespolitik auf, sich keinen Wahlkampf zu liefern, sondern die gemeinsame Sache zu sehen, denn, so Gross: „Es geht um alles – der Güterverkehr wird durch den A-Korridor, als die wichtigste Nord-Süd-Verbindung, dramatisch zunehmen! Wenn es uns nicht gelingt, in den nächsten fünf Jahren eine spürbare Lösung zu finden, ist der Zug fürs Rheintal buchstäblich abgefahren.“

Weitere Informationen unter:

Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk

Frank Gross, 1. Vorsitzender
Simmerner Straße 12
56154 Boppard

Tel: 06742 801069-0
E-Mail: info@pro-rheintal.de
www.pro-rheintal.de

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild: Blick des Pro Rheintal-Vorsitzenden Frank Gross auf das Rheintal, wo zurzeit an ausgewählten Orten kleine Lärmschutzwände installiert werden.