

# PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

9. Juni 2011

## **Bürgerinitiativen fordern Bahnchef Grube zu sofortigem Handeln auf**

### **Im Rheintal sollen nur noch leise Güterwaggons zum Einsatz kommen**

In einem Schreiben an Bahnchef Dr. Rüdiger Grube hat der Pro-Rheintal-Vorsitzende Frank Gross die Deutsche Bahn aufgefordert, unverzüglich dafür zu sorgen, dass nur noch leise Güterwaggons im Rheintal zum Einsatz kommen. Unterstützt wird er dabei von zahlreichen weiteren Bürgerinitiativen, insbesondere vom Ober- und Hochrhein, aus München und Leonberg, die ebenso seit vielen Jahren den Einsatz von leisen Güterwaggons anmahnen. Es sei erschreckend, wie die Bahn dieses Problem verschleppe, obwohl längst erwiesen sei, dass die Menschen im Rheintal und auch anderswo erkrankten und durch den Lärm Haus und Hof verlieren würden. So sei das Projekt „Leiser Rhein“ seit 2007 angekündigt, die Mittel bereitgestellt, ohne dass bis heute auch nur ein einziger Waggon umgerüstet sei. Mittlerweile stünden jedoch genügend neue Fahrzeuge zur Verfügung, so dass dieses Projekt sofort realisierbar sei.

In puncto Lärmschutz falle die Bahn hinter die Straße, das Schiff und selbst das Flugzeug zurück, weil alle anderen Verkehrsträger ihre Lärmemissionen in den letzten Jahrzehnten mehr als halbiert hätten, während die Güterbahn heute lauter sei als vor 50 Jahren und die Menschen inzwischen rund um die Uhr beschalle. Der Gesetzgeber, der auch Hauptaktionär der Bahn ist, habe inzwischen die Lärmgrenzwerte bei der Straße auf 67,5 dB(A) und bei Flugzeugen auf 65 dB(A) gesenkt, während die Schiene unverändert bei 70 dB(A) geblieben sei. Das klinge für Bahnanlieger nach „Menschen zweiter Klasse“ und sei verfassungs- und grundrechtlich mehr als bedenklich.

Laut Studien von WHO und anderen Institutionen verdoppele sich das Risiko, an Bluthochdruck zu erkranken, schon bei 55 dB(A) am Tage und 45 dB(A) in der Nacht (bei offenem Fenster sei es sogar sechs Mal so hoch). Zudem stelle sich ein signifikant höheres Risiko für Herzinfarkte, Schlaganfälle, Asthma und Krebs ein. Die rund um die Uhr

durchgeführten Messungen auf beiden Seiten des Rheins zeigten Spitzenwerte von 110 dB(A) und Mittelwerte (inklusive Pausen) von 79 bis 85 dB(A). Die tatsächlichen Messwerte lägen dabei erheblich über den vom Eisenbahnbundesamt „gerechneten“ Werten. In der Schweiz würden dann die gemessenen Werte gelten. Es sei überhaupt nicht mehr erklärbar und verantwortbar, wie man Menschen Nacht für Nacht Pegelwerten von 80 bis 85 dB(A) aussetzen könne.

Gross spricht davon, dass in Deutschland bereits 3,2 Millionen Menschen an den Folgen des Bahnlärms erkrankt seien und allein dies die Allgemeinheit zusätzliche 20 Milliarden Euro koste, die sich zu den ohnehin jährlichen Geldern an die Bahn in zweistelliger Milliardenhöhe addierten.

Das heiÙe, betroffen davon sind alle Bürger, die diese Kosten mit tragen müssen, weil nicht den Verursachern diese Kosten auferlegt würden. Man könne das größtenteils verhindern, wenn Bahn und sonstige Güterwaggon-Betreiber endlich ihre Fahrzeuge auf den technischen Stand von heute bringen würden, wie man es auch von allen anderen Verkehrsmittelinhabern erwartet, selbst von einem Radfahrer. Diese Missstände wollen die Initiativen jetzt auf breiter Basis bekannt machen, um hier endlich eine Veränderung herbeizuführen.

Seit 40 Jahren habe der Gesetzgeber den Lärmschutz an bestehenden Bahnlinien vernachlässigt. Erst in den letzten zehn Jahren sei ein Sanierungsprogramm aufgelegt worden, bei dem pro Jahr und Bundesland gerade mal drei Millionen Euro in bauliche Maßnahmen gesteckt wurden. Das sei pro Bundesland weniger als eine einzelne Lärmschutzwand.

Die Strategie der Bahn, den lärmintensiven und zudem gefährlichen Güterverkehr durch die Wohngebiete zu führen und dabei noch von einem diskriminierungsfreien Zugang für die Bahnbetreiber zu sprechen, sei angesichts weinender Kinder und schwer kranker Erwachsener als eher zynisch und menschenverachtend einzustufen. Nicht weniger zynisch verhalte sich der Umweltbeauftragte der Bahn, der davon spreche, dass die Menschen immer empfindlicher würden. Tatsächlich habe sich, so Gross, der Verkehr mehr als verdoppelt und im Gegensatz zu früher würden heute Güterzüge die ganze Nacht hindurch verkehren. Offenbar sei dem DB-Umweltbeauftragten auch unbekannt, wie 110 dB(A) in den Ohren schmerzen und Kinder in ihrem Bett schreien und weinen lassen.



Gross führt in seinem Schreiben die den Lärmschutz betreffenden Umweltsünden der Bahn an. Kein anderes Verkehrsmittel sei derart laut und derart nahe bei den Menschen. Nacht für Nacht würden bis zu 250 der ältesten Güterzüge, ungebremst mit bis zu 120 km/h und mehr als 100 dB(A) Lärmentwicklung, durch das Rheintal poltern.

Dies könne man ohne großen Aufwand sofort ändern, denn es gebe mittlerweile fast 50.000 TSI-geprüfte Güterwaggons in Europa, die auf einem so vielbefahrenen Streckenabschnitt und in einem akustisch so sensiblen Gebiet wie dem Rheintal en bloc zum Einsatz kommen könnten. Dadurch ließe sich der Lärm in Kombination mit gepflegten Schienen und den begonnenen Lärmschutz-Maßnahmen um 25 bis 30 dB(A) reduzieren. Das bedeute, von dem Lärm, den man heute hinnehmen muss, würden dann lediglich noch 10 Prozent verbleiben.

Deshalb sei das jetzt eine Willenssache, bei der sowohl der Bahnchef als auch der Gesetzgeber gefordert seien. Bisher seien alle Versuche daran gescheitert, dass die Bahn nicht mitgespielt hätte. Jetzt ginge es aber um Grundrechte, die nicht länger mit Füßen getreten werden dürften, und da stünden die Verursacher in der Verantwortung.

Der Bund würde der Bahn keinen Gefallen erweisen, wenn er weiterhin in einer 40 Jahre zurückliegenden Gesetzgebung verharre und neuere Erkenntnisse einfach ignoriere, sagte der Pro-Rheintal-Vorsitzende. Sein Schreiben schließt mit dem nochmaligen Hinweis, dass die Lärmpegel im Rheintal Körperverletzungen verursachen und vom medizinischen Standpunkt nicht mehr länger vertretbar seien. Eine sofortige wesentliche Verbesserung herbeizuführen, indem die bereits vorhandenen neueren Fahrzeuge auf dem nacht-aktiven Korridor eingesetzt würden, sei dringend erforderlich und unausweichlich. Gross forderte Grube mit Nachdruck auf, hierfür unverzüglich Sorge zu tragen.

### **Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk**

Frank Gross, 1. Vorsitzender  
Simmerner Straße 12  
56154 Boppard

Tel: 06742 801069-0  
E-Mail: [info@pro-rheintal.de](mailto:info@pro-rheintal.de)  
[www.pro-rheintal.de](http://www.pro-rheintal.de)

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild 1: Alte Güterwaggons verursachen den größten Teil des Lärms auf Eisenbahnstrecken. Sie gehören aufs Abstellgleis oder in die Werkstatt, um mit neuen Flüsterbremsen ausgerüstet zu werden.



Bild 2: Leise Räder sind das Ziel der Aktion „Leise Bremsen“, denn durch die alten Graugussbremsen werden die Räder „aufgeraut“.



Bild 3: Pro Rheintal will beim Bahnlärm die Notbremse ziehen. Ab sofort sollen nachts nur noch „leise“ Güterwaggons fahren dürfen.