

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

19. April 2012

Gemeinsam gegen Bahnlärm

Pro Rheintal fordert: Leises Rheintal für gesunde Menschen

Mit einem breiten Spektrum von Maßnahmen arbeitet das Bürgernetzwerk Pro Rheintal daran, den Bahnlärm aus dem Rheintal zu verbannen. „Wir sind an einem entscheidenden Punkt angekommen“, sagt der Vorsitzende des Bürgernetzwerks, Frank Gross. Die Landesregierungen von Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg unterstützen gemeinsam die Forderungen nach weniger Bahnlärm. Außerdem sei man in Mainz gerade dabei, das einstimmige Votum des rheinland-pfälzischen Landtags, der sich parteiübergreifend für eine Reduzierung des Bahnlärms im Rheintal ausgesprochen habe, in konkretes Handeln umzusetzen. Gleichmaßen hätten sich auch alle Landkreise und Kommunen zwischen Bonn und Mainz-Wiesbaden mit den Lärmreduktionszielen solidarisch erklärt.

Die didaktische Aufbereitung des Themas sei mit dem neuen Bahnlärm-Kompendium für wirksamen Schutz gegen Lärm an Schienenwegen abgeschlossen. Der Mittelpunkt der Bahnlärmdiskussion sollten nicht weiter die kommerziellen Interessen von Wagenhaltern oder Bahnbetreibern sein, sondern das zentrale Thema sei die Gesundheit der Menschen. Bahnlärm sei Dauerstress, und Dauerstress mache die Menschen krank. In der derzeitigen Diskussion um Streckenführungen und Trassenpreissysteme ging es vor allem um Vorteile für die Bahn und Wagenhalter. Darüber würde jetzt seit 40 Jahren gesprochen und jährlich würden Milliarden hierfür aufgewendet, während es für den Schutz der Gesundheit der Menschen weder im Gesetz noch in der aktuellen Diskussion in Berlin einen Raum gebe.

„Hier am Rhein ist es 25 bis 30 dB (A) zu laut“, sagt Gross. Das ist nicht vergleichbar mit 25 bis 30 Prozent, sondern es ist um 95 Prozent zu laut! Als Beispiel könnte man den Applaus auf einem Fußballplatz im Hunsrück mit dem überschäumenden Beifall im voll besetzten Dortmunder Westfalenstadion vergleichen, um den Unterschied zwischen 80 und 100 dB(A) zu illustrieren.

Die freigesetzten Schallenergien bei Lärmwerten von über 100 dB(A) sind derart hoch, dass sie kaum noch zu bannen sind. Sie müssen an der Quelle in ihrer Entstehung verhindert werden, das heißt durch glatte Räder auf glatten Schienen. Da der Gesetzgeber der Bahn hier keine Vorschriften mache, sei auch kein wirksamer Lärmschutz möglich. Die derzeit im Rheintal in der Erprobung stehenden innovativen Maßnahmen wie die kleinen Schallschutzwände, Schienenabsorber und Schienenkonditionierer seien nicht für solche monströsen Schallenergien konzipiert, sondern sie könnten ihre beabsichtigte Wirkung erst entfalten, nachdem man die Waggons instand gesetzt hätte. „Güterzüge, die technisch einwandfrei sind, nimmt man nicht lauter wahr als eine Regionalbahn“, so Gross.

Was die Umrüstung der Güterwaggons auf lärmarme Bremssysteme betrifft, so sei die Frage zu stellen, warum von den 5.000 Wagen, die auf Kosten des Bundes umgerüstet werden sollten (Projekt „Leiser Rhein“), noch kein einziger umgerüstet sei. Man müsse ernsthafte Zweifel haben, ob die Bahn im Schienengüterverkehr noch eine Zukunft sehe und ob der Bund überhaupt in der Lage sei, die Gesundheit der Menschen zu schützen, wenn er es der Bahn freistelle, etwas gegen den Lärm zu tun oder auch nicht.

Um eine rasche Lösung herbeizuführen, seien Tempolimits und Nachtfahrverbote für überlaute Güterwaggons unausweichlich. Inzwischen gäbe es ausreichend neu angeschaffte Güterwagen, um dieses Vorgehen zu rechtfertigen. Das Mittelrheintal müsse endlich als besonders lärmsensibel eingestuft werden und die Menschen müssten vor den überhöhten Lärmwerten, die durch die zahlreichen Kurven und topografisch bedingten Reflexionen noch einmal doppelt so laut würden, geschützt werden, ansonsten verspiele unser Land jegliche Glaubwürdigkeit, was das demokratische Selbstverständnis und die Einhaltung der Menschenrechte angehe.

Pro Rheintal will unter anderem diese Themen am Wochenende in Boppard mit Vertretern des Fahrgastverbandes Pro Bahn diskutieren. „Wir sind wie Pro Bahn an einem modernen und leistungsfähigen Güterverkehrssystem interessiert und wollen, dass die Bahn die Gelder für Infrastrukturmaßnahmen auch entsprechend einsetzt und nicht in irgendwelche unsinnigen Firmenkäufe investiert“, sagt Groß. Die Bahn sei in Sachen Lärm der größte Umweltsünder, weil der Schienengüter-



verkehr heute das antiquierteste aller Transportmittel sei, obwohl der Staat jährlich Milliarden dafür investiere. Es fehle nicht am Geld, die Züge und Trassen leiser zu machen, sondern am politischen Willen.

Pro Rheintal sei dabei, sich mit Fluglärm- und Straßenlärmorganisationen zusammenzuschließen, denn es gebe zwar viele Arten von Lärm, aber nur eine Stille. Die Trennung von Straßen-, Bahn- und Fluglärm im Immissionsschutzgesetz entbehre jeder Grundlage. Wenn es darum gehe, Menschen vor Lärm zu schützen, komme nur eine Gesamtlärbetrachtung in Frage. Der Weg dahin sei von Brüssel vorgezeichnet, allerdings ließe der Bund sich Zeit, weil man offenbar nicht erkannt habe, dass gesunde Menschen eine gesunde Wirtschaft ausmachen, während Lärm die Bürger krank macht und damit auch der Wirtschaft schadet.

Am kommenden Mittwoch, 25. April 2012, dem „Tag gegen Lärm“, wird Pro Rheintal zusammen mit den regionalen Fluglärminitiativen eine Pressekonferenz im Mainzer Rathaus geben. Dabei wird noch einmal das neue Kompendium zum Thema „Lärm macht krank“ vorgestellt. Anschließend ist Pro Rheintal vom 29. April bis 1. Mai 2012 auf der Binger Messe mit einem Bürger-Informationsstand vertreten. Anfang Mai steht ein Termin in Brüssel an, wo man sich mit Vertretern der EU-Kommission und den deutschen EU-Abgeordneten zum Thema Bahnlärm austauschen will.

Informationen unter:

Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk

Frank Gross, 1. Vorsitzender
Simmerner Straße 12
56154 Boppard

Tel. 06742 801069-0
Fax 06742 801069-1
E-Mail: info@pro-rheintal.de
www.pro-rheintal.de

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild 1: Nirgendwo sind die Züge, die mitten durch die Orte fahren, lauter und näher bei den Menschen als im Rheintal.



Bild 2: Alte und marode Güterwaggons mit Radlaufflächen, die Verriffelungen und Aufschweißungen zeigen, sind Hauptursache für Bahnlärm.