

# PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

23. Oktober 2019

## **Bahnlärm kann in zwei Jahren vorüber sein**

### **Pro Rheintal-Bürgerbefragung zeigt: der Lärm ist hausgemacht**

In dem bis auf den letzten Platz gefüllten Konferenzsaal der Stadthalle Boppard präsentierte am gestrigen Dienstag Arno Luik sein Bahnbuch „Schaden in der Oberleitung“. Der Bahnkritiker, dessen Herz für die Eisenbahn schlägt, bemängelt das weltweite „bahnfremde“ Engagement des Staatskonzerns, der bei uns im Land immer mehr Strecken und Bahnhöfe schließt und durch massiven Stellenabbau technisch wie wirtschaftlich zu einem Problemfall geworden ist.

„Da geht nichts mehr“, sagt Luik und beschreibt, wie Züge liegenbleiben, vollständig ausfallen oder hoffnungslos überfüllt sind, weil ein anderer Zug ausgefallen ist. Früher haben andere Länder nach Deutschland geblickt, wenn es um die perfekte Eisenbahn ging, heute blicken wir in die Schweiz oder nach Japan, während bei uns wieder mal eine „Betriebsstörung“ herrscht.

Luik kritisiert auch die vielen Megaprojekte wie schnelle ICE-Trassen, unterirdische Bahnhöfe oder die geplante Fehmarnbelt-Querung. Hier würden Milliarden an Volksschulden aufgetürmt, ohne dass es verkehrstechnisch einen erkennbaren Nutzen gibt. Im Gegenteil, der neue Bahnhof in Stuttgart werde ein Nadelöhr, das weniger leistet als der alte Bahnhof, den man abgerissen hat.

Die Bahn habe tausende von Streckenkilometern stillgelegt und sie ist immer weniger in der Lage, in Konkurrenz zur Straße zu treten, was doch angeblich politischer Wille sei, sagt Luik. Stattdessen fahre man auf Verschleiß, denn Strecken und Brücken neu zu bauen, zahle der Staat, also wir, die Bürgerinnen und Bürger, wohingegen Reparaturen und Instandsetzungen von der Bahn getragen würden. Deshalb sei auch die Begeisterung groß für solche Megaprojekte, denn da wäre die Bahn nicht nur außen vor, was die Kosten betrifft, sondern bekäme obendrein für Planung und Projektaufsicht 20 Prozent der vom Bund investierten Milliarden.

Im Mittelrheintal sei deutlich hörbar, wie mehr als 30 Jahre alte Güterwaggons einen höllischen Lärm produzierten, der nicht zu sein brauchte, wenn Strecken und Waggons gepflegt würden. In Bacharach habe er am Stammtisch mit Winzern, einem Hotelier, Unternehmern, Pfarrer und Lehrerin zusammengesessen. „Die Bahn ist ein verkommener Laden“, sagt einer in dem betreffenden Kapitel seines Buches. „Da reparieren sie was und dann bleiben Werkzeuge, die tausende Euros kosten, einfach liegen“, fährt er fort. „Ich habe Risse in meinem Haus“, sagt ein anderer. „Manchmal wackelt es so, dass die Bilder von der Wand absteigen.“ „Die Kirche ist auch voller Risse“, sagt der Pfarrer. „Wenn man den Lärm hört, denkt man, der Leibhaftige kommt, und ich wünsche mir im Paradies vor allem eines: keine Züge!“

Keine Züge braucht es nach der Erkenntnis von Pro Rheintal nicht, um den Lärm im Mittelrheintal, Rheingau und anderswo auf ein erträgliches Maß zu begrenzen. Die laufende Befragung der Bürger zeige, dass es mit normalen Lautstärken bei der Bahn gar keine Probleme gäbe. Die wirklich störenden Geräusche wie das Rattern und Klopfen, Dröhnen und Quietschen sowie Erschütterungen und Vibrationen, von denen sich mehr als 95 Prozent der Befragten beeinträchtigt fühlen, seien fast ausnahmslos auf Rad- und Schienendefekte zurückzuführen, erläuterte Pro Rheintal-Chef Frank Gross. Diese Art von Geräuschen würden auch als besonders bedrohlich, erschreckend und krankmachend empfunden und führten erst zu Schlafstörungen und in der Folge zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Hypertonie sowie weiteren Erkrankungen und Depressionen.

Gross demonstrierte in seiner Präsentation, wie ungeeignet die Dezibelberechnung der Bahn und des Eisenbahnbundesamtes sei, um die Lärmbelastung der Bevölkerung widerzuspiegeln. Das beginne schon mit der Trennung von Bahnlärm, Straßenlärm und Fluglärm, die die Menschen jedoch gleichzeitig treffen. Zudem führe der Mittelungspegel, der bei der Bahn die großen Pausen zwischen den Zügen einbezieht, zu einer Reduktion von 20 und mehr dB. Schließlich käme die A-Filterbewertung hinzu, mit der die wesentlichen Energien im tiefen Frequenzbereich, also die Bassfrequenzen und der Körperschall, völlig herausgerechnet werden.

Am Ende bleibe dadurch nur ein winziger Ausschnitt eines riesigen Lärmereignisses übrig, und das würde als Grundlage zur Planung von Schallschutzmaßnahmen dienen, die entsprechend wirkungslos bleiben,

wie man es im Mittelrheintal bereits einmal erlebt habe.

„Züge in Ordnung bringen, Strecken in Ordnung bringen und dann die geeigneten Maßnahmen endlich umsetzen, das müsse jetzt in den kommenden zwei Jahren geschehen, dann sei der Bahnlärm Historie“, so das Fazit von Frank Gross. Das Publikum dankte Gross und dem Autor Arno Luik für ihre Einblicke und Erörterungen mit lang anhaltendem Beifall.

### **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

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild 1: Buchautor Arno Luik und Pro Rheintal-Chef Frank Gross machten deutlich, warum bei der Bahn so vieles schief läuft, angefangen von Zugausfällen und sinnlosen Großprojekten bis hin zur fehlerhaften Lärmermittlung.



Bild 2: Engagiert referierte Bahnkenner Arno Luik aus seinem neuen Buch und das Publikum lauschte gebannt den Einblicken des Autors in das System Bahn.



Bild 3: Ein nachdenklicher Autor, der viele Jahre für sein Buch „Schaden in der Oberleitung“ recherchiert hat und sich wünscht, dass die Bahn wieder pünktlich, sicher, zuverlässig und gut wird.