

# PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

13. Februar 2020

## Noch mehr Schienengüterverkehr im Rheintal

### Pro Rheintal fordert Bundesregierung auf, endlich für mehr Lärmschutz zu sorgen

Auf dem Forum Schienengüterverkehr der Verbände BME und VDV in Berlin erklärte der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Enak Ferlemann, dass man durch Digitalisierung höhere Verkehrskapazitäten auf bestehenden Schienenwegen schaffen könne. Die Technik dazu nennt sich ATO (Automatic Train Operation) und ist so etwas wie ein automatisierter Fahrbetrieb für Güterzüge, die von Bordcomputern gesteuert werden, um die Leistungsfähigkeit der Strecken zu erhöhen.

Über mehr Lärmschutz wird auf diesen Foren nicht gesprochen, beklagt Pro Rheintal-Vorsitzender Frank Gross und kritisiert, dass die aufgrund neuer Techniken notwendige Novellierung alter Gesetze und Vorschriften bisher ausbleibe. Immer noch gelte die Rheintalstrecke als Bestandsstrecke ohne Lärmschutzanspruch. Immer noch verkrieche sich der Bestandschutz hinter längst überholten Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität wie zusätzlichen Gleisen.

Man habe im Eisenbahngesetz einseitig zugunsten des Bahnsektors in- und ausländischen Betreibern das Recht eingeräumt, zu jeder Tages- und Nachtzeit mit ihren teilweise 50 Jahre alten Zügen durch das Rheintal zu donnern. Mit der Verlagerung auf nächtlichen Güterverkehr sei die Gesundheitsvorsorge ausgeklammert, würden Immobilien entwertet und die Kosten trügen Bürger, Städte und Kommunen.

Bis heute fehlten die Ausführungsbestimmungen zum Paragraphen 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, nach dem Fahrzeuge nicht lauter sein dürfen als nach dem Stand der Technik vermeidbar. Zudem fehlten immer noch Gesamtlärmberücksichtigungen, die Straße, Schiene und Flugverkehr in die tatsächliche Belastung mit einbeziehen.

Konkret gehe es aber um drei wichtige Schritte, die weiter auf sich warten ließen. Zum einen sei mit der Umrüstung der Waggons zwar begonnen worden, aber es gebe nach wie vor keine verbindlichen Grenzwerte, mit denen der Lärm, den Güterwagen auch in Zukunft

abstrahlen, in die technisch notwendigen Grenzen verwiesen wird. Infolgedessen seien die schlimmsten Geräusche, die von Fehlern wie Flachstellen an den Rädern oder Schienendefekten ausgingen, auch zukünftig nicht unter Kontrolle, weil es an entsprechenden Vorschriften mangle und der Wettbewerb ohne Vorschrift immer den billigsten Weg nehme. Zum Zweiten ließen die seit langem beschlossenen weiteren Lärmschutzmaßnahmen im Rheintal auf sich warten. In anderen Regionen, die viel später in die Diskussion kamen, sei man schon dabei, Maßnahmen zu installieren. Hier fehle es dem Land Rheinland-Pfalz offenkundig an Durchsetzungswillen. Der Schmusekurs mit der Bahn müsse beendet werden, das habe Pro Rheintal auch der Ministerpräsidentin Malu Dreyer geschrieben.

Zum Dritten sei der am stärksten belastete Bahnkorridor Europas, das Rheintal, keine Bestandsstrecke, sondern vom Anspruch her diejenige Bahnstrecke, die den höchst möglichen Lärmschutz benötigt. Ohne Vorwarnung sei die Strecke durch die Umrüstung auf Betonschwellen, durch Hangbefestigungen und Brückensanierungen ertüchtigt worden. Mehr Lärmschutz stand bei alledem nicht zur Debatte und nur der Protest von Bürgerinitiativen und der von Pro Rheintal ins Leben gerufene Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ hätten ein wenig Hoffnung genährt, während Maßnahmen aber weiter auf sich warten ließen.

Seit Beginn des Millenniums sei der zur Erhöhung der Streckenkapazität vor allem nachts betriebene Güterverkehr zu einer Geißel geworden, an der das Tal zugrunde gehe. Früher sei in der Nacht so gut wie kein Güterzug gefahren. Mit der Inbetriebnahme der ICE-Trasse Köln–Frankfurt sei weiterer Personenverkehr aus dem Tal abgezogen worden, um mehr Platz für den langsamen Güterverkehr zu schaffen. So sei die Bahn, die früher ein Segen für das Rheintal war, zu einem Fluch geworden. Die verantwortlichen Politiker/innen sprächen von der Zukunft (Ausweichstrecke), versagten in der Gegenwart (Lärmschutz) und entschuldigten das mit der Vergangenheit (da waren ja andere am Ruder).

Frank Gross: „Im Moment ist der angebliche ökologische Vorteil der Bahn der Grund für weitere Milliardeninvestitionen, die der Steuerzahler in den kommenden Jahrzehnten aufbringen muss. Allerdings haben Politik und Bahnmanagement in der Vergangenheit immer wieder bewiesen, dass die Bahn-Milliarden versickern und die Bahn dabei immer schlechter statt besser wird. Hier muss die Bevölkerung aufwachen und dem Einhalt gebieten, für eine bessere Bahn und weniger Steuern!“

Die Betroffenheitsuntersuchung von Pro Rheintal zeige katastrophale Zustände und Auswirkungen von Gesundheitsschäden bis zum wirtschaftlichen Bankrott von Unternehmen. So könne es nicht weitergehen und der Zulauf zu den politischen Rändern sei nicht zu stoppen, wenn die etablierten Parteien weiter vergäßen, ihren Pflichten gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern nachzukommen.

### **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-Montage)

Bild 1: Wie eine Batterie von Lautsprechern wirken die Räder von Zügen, die ihren Lärm an die Umgebung abstrahlen. Das Rollgeräusch ist die dominierende Bahnlärm-Komponente von Güterzügen. Glatte Räder und Schienen können 90 Prozent dieses Lärms verhindern!



Bild 2: Besonders in Kurven, in denen sich die Spurkränze an den Schienen reiben, ist der Lärm noch einmal fast doppelt so laut wie auf geraden Strecken. Doch Schutzmaßnahmen wie Besprühen oder Schmieren lassen auf sich warten.



Bild 3: Nicht einmal auf dem Friedhof haben die Menschen im Mittelrheintal Ruhe vor der Bahn. In Kaub kommt hinzu, dass die Verstorbenen mit jedem vorbeifahrenden Zug kräftig durchgerüttelt werden. Das betrifft natürlich auch die Lebenden, überall im Rheintal!