

Umweltschäden durch die Bahn im Rheintal

1. Die Bewohner im Oberen Mittelrheintal werden durch den in den letzten Jahren auf ein unerträgliches Maß angestiegenen Bahnlärm, die Erschütterungen und den zum Teil glühenden Feinstaub, der weiterhin jährlich massiv zunimmt, krank oder müssen von hier fortziehen.
2. Durch die Erschütterungen, die von den hohen Achslasten des Güterverkehrs ausgehen und die über Betonschwellen und felsigen Untergrund auf Gebäude und Einrichtungen übertragen werden, werden Risse an Häusern und Denkmälern verursacht oder vergrößert und können zum Abriss ganzer Innenwände führen.
3. Fachleute sagen uns, die 150 Jahre alte Strecke ist dem Hochleistungsgüterverkehr und seinen Belastungen auf Dauer nicht gewachsen. Als gravierende Folgen könnten herabstürzende Hänge, einstürzende Tunnel und Entgleisungen von Zügen mit Gefahrgütern auftreten.
4. Die wirtschaftliche Existenzgrundlage des Oberen Mittelrheintals wird von Jahr zu Jahr mehr zerstört, weil der Erholungswert des Tals durch den Bahnlärm bei Tag und in der Nacht nicht mehr gegeben ist und dadurch kein attraktiver Übernachtungstourismus mehr möglich ist.
5. Der Welterbestatus wird auf Dauer nicht zu sichern sein. Zerfallende, weil nicht genutzte Denkmale beeinträchtigen die Ensemble-Ansichten der Städte und Gemeinden und gefährden damit den Gesamteindruck der Welterbestätte Oberes Mittelrheintal.
6. Durch den Bahnlärm erfolgt seit Jahren eine Enteignung im großen Stil, welche die Anwohner im gesamten Tal, bis auf die Höhen hinauf, betrifft. Häuser stehen leer, Menschen wandern ab und Immobilienwerte befinden sich im freien Fall bis zur Unverkäuflichkeit.
7. Auch das Image und die regionale Identität der einstigen Vorzeigeregion sind seit Jahren auf einem absteigenden Ast. Solange das Tal keinen Erholungswert mehr besitzt, fehlen für einen Qualitätstourismus die Voraussetzungen und damit die notwendigen Investitionen.

Die immer wieder zitierten Maßnahmen durch Schallschutzfenster und Lärmschutzwälle können daran nichts ändern. Denn die Lärmpegel sind inzwischen derart hoch und die Schallereignisse derart häufig (vor allem auch nachts), dass die bereits 1997 veranlassten Maßnahmen nach heutigen Verhältnissen viel zu kurz greifen und keinen wirksamen Gesundheitsschutz mehr bieten. Hinzu kommen die Erschütterungen und Körperschallereignisse, die vor geschlossenen Fenstern keinen Halt machen.

Das Land Hessen hat an der Bahnstrecke in Lorch und Oestrich-Winkel bereits Erschütterungsmessungen vorgenommen und konnte bestätigen, dass die nach DIN 4150-2 vorgegebenen Anhaltswerte zum Teil erheblich überschritten wurden. Auch der Zweckverband Mittelrhein hat Lärmmessungen durchgeführt und ebenfalls bestätigt, dass die Lärmwerte bei Tag und in der Nacht an allen Messpunkten erheblich überschritten wurden.

Mediziner wie Prof. Manfred Spreng von der Universität Erlangen haben die Schallmessungen des Zweckverbandes analysiert und als „eindeutig gesundheitsschädigend“ bezeichnet.

Die technische Umrüstung des Fahrzeugparks, forciert durch entsprechende Vorhaben hinsichtlich der Streckennutzungsgebühren, wird ebenfalls lange Zeit wirkungslos sein, weil es Jahrzehnte braucht, bis die Fahrzeuge umgerüstet sind. 10 oder 20 % Umrüstungen würden so gut wie keine spürbare Entlastung bedeuten, das zeigen entsprechende Untersuchungen.

„Der Anteil der Bahn am Gesamtverkehr (Modal Split) wird sich auch in Zukunft nicht erhöhen“. Die Bahn versucht, zusätzlichen Verkehr vom Schiff auf die Schiene zu holen, und zerstört damit unsere Existenzgrundlagen.

Deshalb dürfen wir nicht mehr warten, bis ausreichender Schallschutz und neue Fahrzeuge vorhanden sind, sondern Bund und Bahn müssen jetzt unverzüglich dafür sorgen, dass eine entsprechende Lärmvorsorge getroffen wird.

Eine Reform der Lärmschutzvorschriften und eine Orientierung an den maximalen Pegelwerten sind, wie beim Fluglärm bereits umgesetzt, bei der Bahn längst überfällig.

Mit der Rheintal-Charta und dem Managementplan sowie der Rechtsverordnung zum Landschaftsschutz Mittelrhein gibt es klare Vorgaben und einen exzellenten Masterplan, wie mit dieser Gegend und ihren Menschen umgegangen werden muss. Genau das Gegenteil davon geschieht. Seit der Ernennung zum UNESCO-Welterbe haben sich der Güterverkehr und der Lärm im Rheintal verdreifacht. Das sind selbst unter den jetzt geltenden Gesetzesvorschriften „signifikante Veränderungen an der Strecke“, die einer Lärmvorsorge bedürfen. Das heißt, nicht die Bürger müssen warten, bis Bahn und Bund Lärmsanierungen vornehmen, sondern die Bahn muss sofort Verkehr reduzieren oder umleiten, bis entsprechende Lärmvorsorge getroffen wurde.

Hier ist die Politik jetzt aufgefordert, unverzüglich zu handeln, um die Menschen und die Region vor den unerträglichen Umweltschäden durch die Bahn zu schützen.

Pro Rheintal Bürgernetzwerk
Mittelrhein-Konferenz gegen Bahnlärm
Oberwesel, den 6. Dezember 2008

Frank Groß, Sprecher