

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

17. November 2015

Mehr Geld gegen Lärm

Bund verabschiedet 150 Millionen Euro für Lärmschutz an Schienenwegen

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat für das Haushaltsjahr 2016 die Ausgaben für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen um 20 Mio. auf 150 Mio. Euro erhöht. Nachdem der Schienenbonus weggefallen ist, liegen die Grenzwerte für Bestandsstrecken jetzt tagsüber bei Dauerschallpegeln (L_{aeq}) von 67 dB(A) und nachts bei 57 dB(A).

Außerdem hat der Bund der Bahn 100 Mio. Euro aus den Schienen-Investitionsmitteln für die Vorfinanzierung der Vorausplanung gebilligt, nachdem bisher in keinem Jahr die bereitgestellten Lärmschutzmittel von der Bahn abgerufen wurden.

Pro-Rheintal-Vorsitzender Frank Gross begrüßte die Haushaltsentscheidung. In einem Gespräch mit dem Bundesverkehrsministerium erhielt er auch noch einmal die Bestätigung, dass man mit der Umrüstung der Güterwaggons pünktlich in 2020 fertig sein will.

Außerdem, so Gross, gehe er davon aus, dass am 7. Dezember bei der nächsten Sitzung des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“ in Bonn endlich auch die Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz grünes Licht geben für die Finanzierung der in der Machbarkeitsstudie vorgesehenen Maßnahmen. Ministerpräsidentin Malu Dreyer und ihr hessischer Amtskollege Volker Bouffier hätten in Schreiben an Pro Rheintal ihre Zuversicht zum Ausdruck gebracht, dass bis Ende des Jahres eine entsprechende Lösung gefunden sei.

Pro Rheintal liegt darüber hinaus eine Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums zur umfassenden Petition des Bürgernetzwerks vor, die zurzeit bearbeitet wird. Gross dazu: „Wir gehen davon aus, dass mit den jetzt eingeleiteten Maßnahmen, wie Abschaffung des Schienenbonus, Aufstockung der jährlichen Budgets für Lärmsanierung an

Schienenwegen, Vorkehrungen aus der Machbarkeitsuntersuchung des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“, und vor allem durch die Umrüstung der Schienenfahrzeuge dem Bahnlärminferno im Mittelrheintal zunächst die Spitze genommen wird.“ Für die Menschen im Rheintal bedeute dies eine spürbare Entlastung und Erholung von schrecklicher nächtlicher Folter und für die Region selbst könne das einen wirtschaftlichen Aufschwung bewirken. Denn nirgendwo sei es so schön und so sicher wie im Tal der Loreley.

Allerdings drohe auch neues Ungemach, denn die Bestrebungen zum vierspürigen Ausbau der Strecke von Rotterdam nach Genua liefen weiter, mit Milliarden-Investitionen in der Schweiz, in den Niederlanden, am Oberrhein, am Niederrhein und zwischen Frankfurt und Mannheim. Insbesondere die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) seien auf Expansionskurs, um Supertanker und riesige Containerschiffe aufzunehmen. Europa werde von dort mit Containern versorgt beziehungsweise werden Container dorthin transportiert. Und derzeit gebe es keinerlei Aussicht für eine Entlastungsstrecke oder gar einen Tunnel.

Wer dennoch damit spekuliere, ignoriere die Bewertung in der entsprechenden Studie, die für die Bundesregierung durchgeführt wurde. Es sei vielmehr klar, dass auch die Mittelrheinestrecke inzwischen ertüchtigt sei und weiter ertüchtigt werde, um noch mehr und schwerere Züge in noch dichter Folge und mit höheren Geschwindigkeiten über die vorhandenen Gleise zu führen. An den Knotenpunkten wie in Köln oder Frankfurt könnten die Züge jeweils für die Teilabschnitte neu zusammengestellt werden. Da es entlang des Rheins kaum Steigungen gäbe, könnten hier demnächst nicht enden wollende Monsterzüge durchgeleitet werden.

Das bedeute dann wieder mehr Lärm und noch mehr Belastung. Deshalb müsse jetzt die Lärmschutz-Hürde weit über das Erreichte hinaus nach oben verschoben werden. Das akustisch besonders sensible Mittelrheintal müsse sich auf einen Lärmanspruch wie an Neubaustrecken ausrichten. Das bedeutet, es darf nach Wegfall des Schienenbonus in Zukunft nachts außen nur noch 46 dB(A) (derzeit 78 dB(A)) laut sein.

Um das zu erreichen, seien weitere innovative Schritte notwendig. Pro Rheintal hat sich in einem Schreiben an den Präsidenten des Eisenbahnbundesamtes gewandt und ihn explizit auf diese Situation hingewiesen und um Kooperation bei Pilotprojekten mit innovativen

Maßnahmen gebeten. Mit leiseren Fahrzeugen ergäben sich hierfür laut Gross ganz neue Möglichkeiten.

Vor allem aber brauche es eine entsprechende gesetzliche Regelung, um dies zu erreichen und zu unterstützen. Um den finanziellen Kraftakt zu rechtfertigen, bedürfe es eines Gesundheitsgutachtens, das die Lärmwirkung unzweifelhaft durch den Vergleich von belasteten und unbelasteten Regionen ermögliche. Die Hinweise, dass Bahnlärm zu katastrophalen Gesundheitsschäden führe, verdichteten sich und die zunehmende Bereitschaft, Geld für Lärmschutz an bestehenden Schienenwegen auszugeben, unterstreiche das.

Pro Rheintal fordert die Bahnanwohner auf, sich an der Studie des Eisenbahnbundesamtes zu beteiligen: www.laermaktionsplanung-schiene.de sowie darüber hinaus mit einer Spende an einer umfassenden Gesundheitsuntersuchung. Der Betrag wird erst dann fällig, wenn die Studie durchgeführt wird.

Weitere 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: Unten herum ungeschützt und offen pusten Güterwaggons bis zu 110 dB(A) Lärm in die Luft. Dieser Lärm lässt sich nicht mehr einfangen. Aber man könnte an Rad und Schiene sowie durch Abschirmungen dafür sorgen, dass kaum noch etwas zu hören ist – sagt Pro Rheintal.



Bild 2: Bis zu 110 dB(A) an Schallenergie werden von Güterzügen abgestrahlt. Aufzuhalten ist dieser Lärm nur an der Quelle. Die Umrüstung auf lärmarme Bremsen ist ein erster Schritt.