

# PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

3. Juli 2013

## Das Bahnlärm-Maß ist voll!

### Pro Rheintal droht mit Gesundheitsstudie und Nachtfahrverbot für laute Güterwaggons

Unerträgliche Verhältnisse erleben die Menschen momentan auf der linken Rheinseite nach der Güterzugentgleisung bei Rüdenheim und der damit verbundenen Sperrung der rechtsrheinischen Trasse für den Güterverkehr. Im Minutentakt rasen die Güterzüge Tag und Nacht durch die Urlaubsorte und bringen Menschen nicht nur um den Schlaf, sondern auch um ihre Gesundheit und ihre Existenz. Pro Rheintal fordert deshalb die Bundesregierung auf, ein sofortiges Nachtfahrverbot für laute Fahrzeuge auszusprechen. Nach Aussage der EU kann schadhafte Waggons die Betriebszulassung entzogen werden, was bei einer Neuzulassung bedeutet, dass sie der EU-Vorschrift für Interoperabilität (TSI) entsprechen müssen und damit der Einbau von Flüsterbremsen erforderlich würde.

Pro Rheintal weist darauf hin, dass sich nach der neuerlichen Verlagerung des Bahnverkehrs auf eine Seite die Situation am Mittelrhein derart zugespitzt hat, dass niemand mehr für die Besonnenheit der Bürgerinnen und Bürger garantieren könne. Es komme einer Folter gleich, wenn man keine Nacht mehr schlafen könne. Die jetzige Situation sei vollkommen unnötig, denn der übermäßige Lärm gehe von defekten Fahrzeugen aus, die man lediglich instand zu setzen brauche. Dafür seien die Waggonvermieter verantwortlich, die damit ihr Geschäft machen würden. Jeder Fuhrunternehmer, ob Straße oder Schiene, müsse sich um die Räder seiner Fahrzeuge kümmern, und es liege in der Natur der Sache, dass sich diese abnutzen und gewartet oder ersetzt werden müssen.

In St. Goar-Fellen, wo sich eines jener Abstell- und Überholgleise befindet, das vor der wie an einer Perlenkette zum Rhein hin aufgereihten Häuserfront vorbeizieht, sind Lärmwerte von bis zu 120 dB(A) zu messen, begleitet von einem schreienden Bremsgequietsche, das

jede Nacht die Anwohner im Halbstundentakt aus dem Schlaf reißt. „Folter in R(h)einkultur!“, nennen das die Anwohner. Wenige Kilometer rheinabwärts in Rhens werden nach einer Brückensanierung und Verlegung einer Weiche Lärm- und Erschütterungswirkungen gemessen wie nie zuvor, obwohl seitens der Bahn schon mehrfach angekündigt wurde, es solle leiser werden.

Die Hoteliers in den Urlaubsorten klagen über zurückgehende Buchungen und darüber, dass viele Gäste nach einem Tag wieder abreisen, weil es nicht auszuhalten ist. „Erst dieser lange Winter, dann das verregnete Frühjahr und jetzt auch noch dieser Bahnlärm, das bringt uns um“, sagt einer der Hoteliers. So mancher Ort bangt um seine Existenz und Zukunft. Pro Rheintal geht davon aus, dass es noch dauern wird, bis die rechte Rheinseite wieder Güterverkehre aufnehmen kann, und betont, dass diese Situation alle Menschen im Tal gleichermaßen betrifft, egal ob linke oder rechte Rheinseite.

Die Orte am Mittelrhein verlieren weiter an Einwohnern und an Infrastruktur. Die Menschen wandern ab, die Orte sterben aus, Geschäfte und andere Infrastruktureinrichtungen wie Arztpraxen, Schwimmbäder oder Krankenhäuser müssen aufgeben, so dass es immer weniger attraktiv wird, hier zu leben, da hilft auch kein Welterbetitel. Deshalb seien auch alle Menschen, die hier leben betroffen, egal wie nahe oder weit sie von der Bahn weg sind. Selbst Hunsrück und Taunus würden unter dem „sterbenden Mittelrhein“ zu leiden haben.

Es sei nicht damit zu rechnen, dass sich die Politik gegen die Interessen der Bahnlobby stelle, so dass der Druck von dieser Seite fehle. Der absolute Vorrang des Schutzes von Leib und Leben, eines der höchsten Rechtsgüter in unserer Verfassungsordnung und der Werteordnung unseres Grundgesetzes, schaffe einen Vorbehalt im öffentlichen Verwaltungsrecht, den es zu nutzen gelte. Allerdings brauche es dazu eine repräsentative Untersuchung über die Gesundheitsbelastungen durch Verkehrslärm in der Rheinregion.

Deshalb ruft Pro Rheintal die Kommunen und Unternehmen in der Region auf, für eine umfassende Gesundheitsstudie zu spenden, die zusammen mit den Initiativen und Gemeinden am Ober- und Niederrhein jetzt kurzfristig auf den Weg gebracht werden soll. Weder der Bund noch die Länder wären bereit, eine solche Untersuchung zu

finanzieren. So würde der Mythos vom weniger schädlichen Bahnlärm aufrecht erhalten. Dabei weisen Mediziner seit langem darauf hin, dass bei Lärmwerten wie im Mittelrheintal Krankheiten unvermeidbar seien. Deshalb müssten die Bürger jetzt selbst in die Tasche greifen und sich diesen abschließenden Beweis, mit dem sie auch vor Gericht ziehen könnten, zu besorgen.

Anstelle der ursprünglich veranschlagten zwei Millionen Euro, die eine Studie kosten würde, bei der mehr als fünf Millionen Menschen einbezogen werden, konnte Pro Rheintal den Bremer Epidemiologen Prof. Eberhard Greiser dafür gewinnen, im Untersuchungsgebiet zunächst eine umfassende Gesamtlärmerfassung (Bahn, Straße, Fluglärm) vorzunehmen. Dies soll mit öffentlicher Ausschreibung durch ein unabhängiges Institut geschehen. Die hieraus ermittelten Daten wird Prof. Greiser zusammen mit den vorhandenen Koeffizienten aus anderen Lärmstudien auswerten und eine Bewertung der Gesundheitsrisiken und -kosten vornehmen. Die Aufwendungen für dieses Verfahren werden mit zirka 80.000 Euro veranschlagt. Rückendeckung für diese Vorgehensweise kommt nicht nur von den Wissenschaftlern, sondern auch von Mitarbeitern des Umweltbundesamtes.

Die Trennung von Lärm nach Fahrzeugarten sei ohnehin nur bürokratischen Regeln zu verdanken, denn schließlich würden Messungen und Bewertungen gemacht, um Menschen zu schützen, und die müssten nun mal den ganzen Lärm ertragen, egal wo er herkommt. Hier dürften die Bürger nicht länger auf die längst überfälligen Lärmaktionspläne warten, sondern müssten das Heft jetzt selbst in die Hand nehmen und ihre Rechte durch eine entsprechende Untersuchung massiv untermauern. Die Lärmwerte im Mittelrheintal sprächen dafür, dass hier für jeden Anwohner auf Dauer akute Gesundheitsrisiken bestehen bis hin zur Lebensgefahr.

„Für die Kommunen in der Region darf es kein wichtigeres Thema geben, als alles zu tun, um den Lärm endlich auf ein erträgliches Maß zu reduzieren, denn sonst kann keine der Kommunen überleben“, so der Pro-Rheintal-Vorsitzende. Auch für die Unternehmen sei es jetzt höchste Zeit, sich der Tatsache bewusst zu werden, dass nur attraktive Gegenden auch attraktive Mitarbeiter anziehen oder binden. Hunsrück, Taunus und die Mittelrheinregion seien untrennbar miteinander verbunden, auch was den guten oder schlechten Ruf betrifft.

Der UNESCO stellt Gross ein denkbar schlechtes Zeugnis aus, denn sie interessiert sich mehr für ihre Machtposition als für das tatsächliche Welterbe. „Man lässt die Baudenkmäler gleich reihenweise verkommen, weil es aufgrund von Bahnlärm keine Nutzung mehr gibt, und spielt den Kulturerbe-Bewahrer, wenn es um Dinge geht, die Menschen anziehend finden, wie die Seilbahn oder die Sommerrodelbahn“, sagt Gross. „Wir müssen erkennen, was uns wirklich nützt und schadet und dafür müssen wir gemeinsam eintreten.“

Für Unterstützer der Gesundheitsuntersuchung ist ein umfassendes Studiendesign bei Pro Rheintal abrufbar. Das Bürgernetzwerk plant darüber hinaus eine Veranstaltung mit Prof. Dr. Eberhard Greiser, um den Projektteilnehmern die Details aus erster Hand vorstellen und erläutern zu lassen.

Für das sofortige Nachtfahrverbot hat Pro Rheintal eine Resolution verfasst, die auf der Webseite [www.pro-rheintal.de](http://www.pro-rheintal.de) abgerufen und unterzeichnet werden kann. Wer über keinen Internetzugang verfügt, kann die Resolution in seinem Rathaus unterzeichnen, dort liegen ab Mitte Juli entsprechende Listen aus.

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](mailto:info@pro-rheintal.de)  
[www.pro-rheintal.de](http://www.pro-rheintal.de)

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild 1: Bahnlärm im Welterbepark Mittelrheintal, auch am autofreien Sonntag, als sich Besucher des Pfarrfestes in Hirzenach die Ohren zuhalten mussten.



Bild 2: Der Kontakt zwischen Rad und Schiene macht 90 Prozent der Lärmemissionen aus. Kunststoffbremsen sorgen für glatte Räder, damit auch die Schienen glatt bleiben und die Züge flüsterleise vorbeifahren.