

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

4. Mai 2012

Bahnlärm zerstört Leben

Pro Rheintal fordert schnelle Waggonumrüstung und will in Brüssel Druck machen

Von einer wenig hilfreichen politischen Diskussion, die derzeit im Mittelrheintal stattfindet, spricht der Pro-Rheintal-Vorsitzende Frank Gross. Mit der Forderung nach einer Ausweichtrasse, von der niemand wisse, woher sie führen soll, wann sie gebaut wird, was sie kostet, woher die Mittel dafür stammen und wer andernorts dann darunter zu leiden hätte, lenke die Politik vom eigentlichen Problem ab. Das Kernproblem sei, dass die Menschen im Rheintal tagtäglich Lärmemissionen ausgesetzt sind, die einer Körperverletzung gleichkommen. Die Frage, die sich damit verbindet, laute: Wie lange wollen Landes-, Bundes- und EU-Politiker noch zuschauen, wie im eigenen Land gegen Grundrechte, wie das auf körperliche Unversehrtheit, verstoßen werde? Die Bürger im Rheintal hätten in der Politik keine Lobby, denn in den zurückliegenden 20 Jahren sei man politisch über Lippenbekenntnisse nie hinausgekommen.

Pro Rheintal, das gerade von der Messe in Bingen zurückkommt, wo man mit Hunderten von betroffenen Bürgern gesprochen habe, weist noch einmal auf die Verzweiflung vieler Menschen hin, die sich dem Lärmterror der Bahn hilflos ausgeliefert fühlten und von keiner politischen Seite wirklich eine Unterstützung spürten. Die Bahn sei mächtiger als der Staat, sagt Gross und verweist darauf, dass weder das Verkehrsministerium in Berlin noch die Länder den Mut hätten, die Bahn in die Schranken zu weisen. Mit der Diskussion um eine Ausweichtrasse und lärmabhängige Trassenpreise nutze man nur einem, nämlich der Bahn. Aus Lärmschutzgründen würde niemand eine Ausweichtrasse bauen und die lärmabhängigen Trassenpreise seien lediglich der Versuch, ein Problem, das eigentlich sofort gelöst werden könnte, auf die lange Bank zu schieben.

Es seien keine 70.000 Güterwaggons für Deutschland notwendig, doch Bahn und Wagenhalter sprächen von 189.000 Waggons, die umgerüstet werden müssten. Tatsächlich zerfalle die Schieneninfrastruktur für den

Güterverkehr, weil man die Hinterlandanbindungen immer weiter zurückbaue. Außerdem behinderten langwierige Abwicklungen an den Verkehrsknotenpunkten den Güterverkehr dermaßen, dass man auf die Gesamtstrecke gesehen bequem mit dem Fahrrad neben einem Güterzug herfahren könnte. Warum sollte da der Staat in die Instandsetzung steuerlich abgeschriebener und technisch überalterter Fahrzeuge investieren, für deren Gebrauch es nur noch im internationalen Transit eine Verwendung gäbe?

Vor allem sei nicht zu verstehen, warum die Deutsche Bahn, der allein 135.000 der 189.000 Waggons gehören, nicht in der Lage sei, 2.000 Euro pro Waggon auszugeben. Der Bund habe bereits 2007 40 Millionen Euro auf den Tisch gelegt, um 5.000 Waggons auf die teurere K-Sohle umzurüsten. Bis heute sei allerdings nicht ein einziger Waggon umgerüstet. Jetzt stünden weitere 150.000 Millionen an Trassenpreisenachlässen bereit. Hier stelle sich die Frage, ob die Bahn überhaupt noch am Güterverkehr und einer funktionierenden Infrastruktur interessiert sei?

Pro Rheintal fährt kommende Woche zusammen mit den Initiativen vom Ober- und Hochrhein nach Brüssel, um sich dort mit Vertretern der EU-Kommission und deutschen EU-Abgeordneten zu treffen. Das Meeting ist durch die Mitwirkung des EU-Abgeordneten Norbert Neuser aus Boppard zustande gekommen. Pro-Rheintal-Chef Gross verspricht sich von dem Treffen einen Impuls für die schnelle Umrüstung derjenigen Waggons, die auf den europäischen Verkehrskorridoren zum Einsatz kommen sollen. Das seien nach Angaben der Waggonhalter in etwa 189.000 Wagen. Es sei ein unbegründeter Mythos, wenn immer wieder von „schlechten ausländischen Waggons“ die Rede wäre, denn der Hauptübeltäter sei die Deutsche Bahn mit 135.000 Waggons, von denen man mehr als die Hälfte verschrotten könne, weil sie außer für Subventionen zu nichts mehr zu gebrauchen seien.

Die Lösung für das Tal sei eine schnelle Umrüstung der Waggons bis 2016 und zusätzliche innovative Maßnahmen im Bereich der Ortsdurchfahrten, die erst dann ihre Wirkung entfalten könnten, wenn der Lärm durch die Wageninstandsetzung auf ein normales Maß reduziert worden sei. 106 dB(A), die derzeit als Maximalpegel gemessen wurden, könnten im schallintensiven Tal durch nichts aufgefangen werden. Deshalb sei die Umrüstung ein erster Schritt, um auf normale Werte zu kommen, die



dann durch weitere Maßnahmen wie Schienenstegdämpfer, Schienenkonditionierer und kleine Lärmschutzwände gesenkt werden könnten. Das Tal könnte dann aufatmen und zu einer Periode von Wachstum und Aufschwung zurückkehren. Das Thema Ausweichtrasse sei ein verkehrstechnisches Problem, das sich nur dann stelle, wenn die Bahn in Zukunft tatsächlich noch auf Schienengüterverkehr setze, wonach es angesichts der Investitionen über die letzten Jahrzehnte nicht aussähe. Die Kapazitäten der Mittelrheinstraße seien nach einem Gutachten des Umweltbundesamtes schon jetzt weitgehend erschöpft. Käme es zu einem Nachtfahrverbot, was angesichts der Fluglärmurteile nicht mehr auszuschließen ist, so Gross, dann sei der Mittelrhein entweder für den Personenverkehr oder den Güterverkehr geschlossen, weil beides ginge dann nicht mehr. Derzeit würde der Rund-um-die-Uhr-Terror auf dem Rücken der Menschen und der ansässigen Wirtschaft ausgetragen – damit müsse nun Schluss sein.

Pro Rheintal hat seinen Mitgliedern freigestellt, an der Demonstration am kommenden Wochenende in Rudesheim teilzunehmen. Die Veranstaltung ist von Politikern ohne Beteiligung von Pro Rheintal geplant worden. Die Politik versuche sich des Themas zu bemächtigen, indem sie die Aktivitäten der Initiativen zu beeinflussen suche, und dabei würde Pro Rheintal nicht mitspielen.

Die nächste Pro-Rheintal-Demo sei für den Herbst in Berlin geplant, wo man mit außergewöhnlichen Aktionen die Leute beeindrucken werde, die für das Übel des Bahnlärms verantwortlich seien. Hier im engen Tal zu demonstrieren, schade dem Tourismus und bringe keine wirkliche Wirkung nach außen. Mit dem neuen Kompendium habe man die bundesweite Diskussion auf neue Füße gestellt. Am Oberrhein habe das schon gefruchtet. Hier am Mittelrhein dauere alles etwas länger, weil man „zu bahnfreundlich“ sei und das Land es bisher nicht einmal geschafft habe, Bahnchef Grube die Situation vor Ort vor Augen zu führen. Hier sei Ministerpräsident Beck selbst gefordert, seine „Bahnpolitik“ zu überdenken!

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: Flachstellen, umgangssprachlich auch als „Bremsplatten“ bezeichnet, sind Beschädigungen der Laufräder von Güterwaggons, die zum Verriffeln durch gusseiserne Bremsen hinzukommen und den ungeheueren Lärm ausmachen, der von alten Güterwaggons ausgeht.



Bild 2: „Bahnlärm mit Durchblick“ – Pro Rheintal fordert Politiker auf, jetzt und heute wirksame Schritte gegen Bahnlärm zu unternehmen!