

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

6. Juli 2011

Erster erfolgreicher Schritt zu mehr Ruhe im Rheintal

Pro Rheintal bestätigt Teilerfolg der Lärmschutzbemühungen

„Es gibt erfreuliche Nachrichten für die Bahnlärmbetroffenen am Mittelrhein“, sagt Frank Gross, Vorsitzender von Pro Rheintal: „Mit der Durchsetzung der Forderung, die Trassenpreise an den verursachten Lärm zu koppeln, bestätigt die Regierung und bestätigt die Bahn, dass es hier ein Problem gibt, das groß genug ist, um monetäre ‚Strafen‘ für laute Güterwaggons zu verhängen und die Umrüstung auf leisere Rad-Bremssysteme zu belohnen.“ Das sei eine der zentralen Forderungen von Pro Rheintal, die damit erfüllt würde. Jedoch dürfe dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass es Jahre dauern wird, bevor diese Erleichterung spürbar wird, während sich in diesem Zeitraum der Güterverkehr wie angekündigt weiter intensivieren würde.

Damit würde sich das Bahnlärmproblem am Mittelrhein, wo es bereits heute mehr als 30 dB(A) zu laut ist, lediglich zu einem Drittel lösen lassen, und auch das erst nach sechs bis sieben Jahren. Denn 80 Prozent der Waggons müssten umgerüstet sein, bevor überhaupt eine Reduzierung hörbar werde. Deshalb müsse die Regierung unbedingt eine weitere Verordnung beschließen, die besagt, dass ab 2012 nachts ausschließlich neue und umgerüstete Waggons einzusetzen sind. Dies sei aufgrund der heute schon vorhandenen neuen Waggons möglich und würde dann zumindest für die nächtlichen Ruhezeiten eine spürbare Reduzierung bringen und außerdem den Umrüstprozess insgesamt beschleunigen.

Man dürfe nicht übersehen, dass die Eisenbahnbetreiber einen Freibrief besäßen, zu jeder Tages- und Nachtzeit, sonntags wie feiertags mit dem ältesten „Waggonschrott“ in vollem Tempo an den Häusern vorbeidonnern zu dürfen. Die Kehrseite davon sei, dass Menschen massiv erkrankten und nicht wenige an Herzinfarkten oder Schlaganfällen verstürben. Die Betroffenen könnten auch nicht wegziehen, weil ihre Häuser nichts mehr wert seien. Dem müsse jetzt ein für allemal Einhalt geboten werden.

Gross, der zuletzt an Bahn-Chef Grube und Verkehrsminister Ramsauer ebenso eindringliche wie umfassende Briefe geschrieben hatte und der sich mit dem Minister mehrfach im Rheintal traf, begrüßte die jetzige Entscheidung. Sowohl die Bahn als auch der Bund hätten mit dieser EntschlieÙung, die immerhin 300 Millionen Euro wert sei, insbesondere das Bahnlärmproblem im Oberen Mittelrheintal anerkannt und eingesehen, dass die Forderungen der Bürgerinitiativen berechtigt sind. Ramsauer bewies auf der Pressekonferenz sogar, dass er die Unterlagen von Pro Rheintal nicht nur erhalten, sondern auch gelesen hatte. (Mit einem Schmunzeln: „...wenn auch nicht ganz richtig, was den Lärm auf den Höhen betrifft.“

Der Verkehrsminister betonte vor der Presse noch einmal, dass das Rheintal Vorrang habe. Dabei sprach er neben der Finanzierung der Waggonumrüstung sowie der dafür notwendigen Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen auch die Maßnahmen an den Trassen im Mittelrheintal an. Hier gibt es zunächst sehr gute Nachrichten für Filsen. Denn wie Frank Gross betont, sei es Pro Rheintal offenbar nach einem eindrucksvollen Vortrag und einer Versammlung am Ort gelungen, noch in diesem Jahr sowohl die Installierung von Schienenstegdämpfern und Schienenschmier-einrichtungen als auch ein Glatfräsen der Gleise zu erreichen.

Das sei für Filsen ein Tag der Wiedergeburt, denn der Ort habe durch seine extreme Kurvenlage wie kein anderer Ort am Rhein zu leiden. In zahlreichen Schreiben und Publikationen habe Pro Rheintal dies deutlich gemacht. Ebenso freuen dürften sich Rhens, Braubach und Koblenz-Ehrenbreitstein, die ebenso wie auf hessischer Seite Lorch, Rüdenheim, Oestrich-Winkel und Eltville ins Programm für innovative Lärmschutzmaßnahmen aufgenommen wurden.

In Lahnstein, Bingen und Osterspai würde das Programm wie geplant in 2011 abgeschlossen, während man beabsichtigt, in St. Goar, Oberwesel, St. Goarshausen und Kaub vorerst wohl auf die geplanten kleinen Lärmschutzwände zu verzichten. Pro Rheintal will sich jetzt hier einschalten und auch in diesen Orten auf Erfüllung der versprochenen Maßnahmen drängen, die alle noch Erprobungszwecken dienen.

Als besonders wichtig bezeichnete Gross auch das Schienenschleifen, ohne dass eine Umrüstung auf lärmarme Bremsen und glatte Radflächen wenig Sinn mache. Leise sei nur ein glattes Rad auf glatter

Schiene. Verriffelte Schienen würden die Räder wieder beschädigen und in den vielen Kurven des Mittelrheintals käme es durch die Starrachsen der Güterwaggons stets zu Radsprüngen, die Schienen und Räder hart ran nehmen.

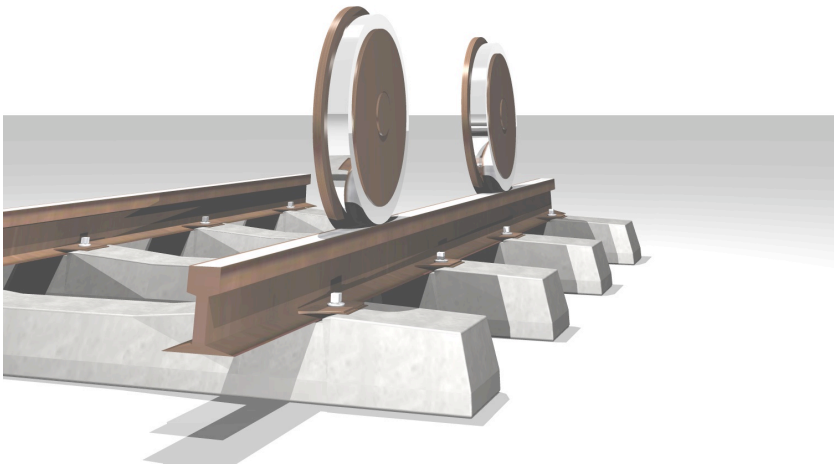
Frank Gross: „Alles in allem können wir dankbar sein, dass die Bundesregierung sich des Problems annimmt, wenn auch der eigentliche Kern des Übels, die gesundheitliche Belastung, immer noch nicht in ihrer tatsächlichen Dimension erkannt wird. Deshalb sei Pro Rheintal zusammen mit Initiativen in ganz Deutschland dabei, die wissenschaftlichen Ergebnisse des Bahnärmekongresses und des Symposiums in einem neuen Bahnärm-Kompodium zusammenzufassen. Danach sei klar, dass es hier um die Verletzung von Grundrechten gehe, und es deshalb keinen weiteren Aufschub für eine sofortige Entlastung der Menschen mehr geben dürfe.

Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk

Frank Gross, 1. Vorsitzender
Simmerner Straße 12
56154 Boppard

Tel: 06742 801069-0
E-Mail: info@pro-rheintal.de
www.pro-rheintal.de

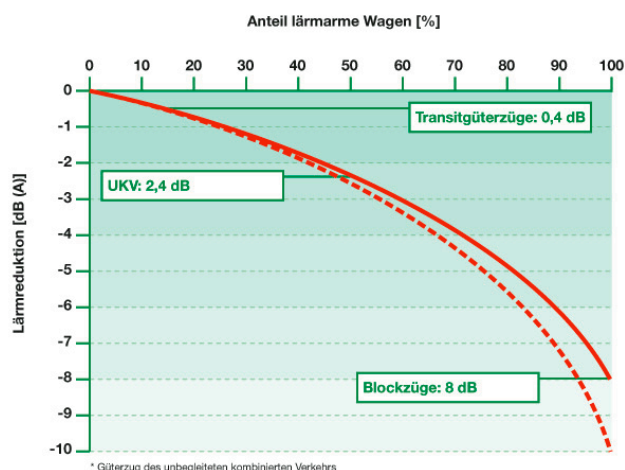
Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



QUELLE: IJWPCD MBEIN, NÖPPATd

Bild 1: Glattes Rad auf glatter Schiene ist eine der Grundvoraussetzungen für einen lärmarmen Eisenbahnverkehr. Mit der Umrüstung auf Kunststoffbremsen werden die Radlaufflächen nicht mehr verriffelt und bleiben so länger glatt und leise.

Wirkung Sanierung Güterwagen



QUELLE: ED BÄFLIO, PROF. MATTHIAS BRECHT

Bild 2: Erst wenn 140.000 der insgesamt 180.000 Güterwaggons umgerüstet sind (80 Prozent), entsteht für die betroffenen Menschen eine mit zirka 5 dB(A) hör- und spürbare Lärmreduktion.