

# PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

27. November 2013

## **Durchbruch beim Schutz vor Bahnlärm nach eindrucksvollem Symposium**

**Bürger Netzwerk Pro Rheintal erreicht mit konsequenter Haltung die schnelle Umrüstung und das Nachtfahrverbot!**

Die Koalitionäre in Berlin haben sich offenbar für die von Pro Rheintal verfolgte Linie entschieden, die eine schnellere Umrüstung verbunden mit einem Nachtfahrverbot für laute Züge fordert. Pro Rheintal wurde dafür zuletzt gescholten, weil man sich nicht einer Resolution anschließen wollte, die den Lärm weitere sieben Jahre ermöglicht hätte. Pro-Rheintal-Sprecher Frank Gross dazu: „Wenn man täglich mit den Lärmopfern spricht und ihre Leiden kennt und andererseits begreift, dass mangelnde Sorgfalt und technische Defekte den übermäßigen Bahnlärm produzieren, dann versteht man, dass nur klare Restriktionen wie ein Nachtfahrverbot helfen, um dem ein Ende zu setzen.“

Seit 20 Jahren seien die Menschen im Tal dem unzumutbaren Bahnlärm ausgesetzt und seit 20 Jahren habe man ihnen Versprechungen gemacht, ohne zu handeln. Auch jetzt sei weiter ein gesundes Misstrauen angebracht, denn die von der SPD versprochene Aufstockung des Sanierungsbudgets sei wieder aus dem Koalitionsvertrag gestrichen worden. Ohne Mittel kein Lärmschutz – das sollte jedem klar sein, so Gross.

Pro Rheintal hatte vergangene Woche in der Stadthalle Boppard ein Bahnlärm-Symposium veranstaltet. An dem internationalen Fachkongress nahmen rund 150 Delegierte aus fünf Nationen und neun Bundesländern teil, darunter Vertreter der Bundesregierung, der Bahn sowie der Länder Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg. Zusammen mit den Bürgerinitiativen erlebten sie hochkarätige Refe-

renten im Bereich innovativer Lärmschutztechnologie und aktueller medizinischer Lärmforschung.

Staatssekretär Peter Bleser (CDU) sagte in seinem Grußwort, er sei zuversichtlich, dass der eingeschlagene Weg eines parteiübergreifenden Handelns im Projektbeirat „Leiseres Mittelrheintal“, der von Pro Rheintal und ihm initiiert worden war, der Region auf absehbare Zeit die erhoffte Entlastung vom Bahnlärm bringen werde. Dies bekräftigte auch noch einmal die Lärmschutzbeauftragte der Bahn AG, Ines Jahnel, die mit Mitarbeitern des Konzerns zum Kongress gekommen war. Sie lobte die Arbeit im Beirat und nannte Schienendämpfer, Schienenschleifen, eine rasche Waggonumrüstung und die Machbarkeitsuntersuchung für weitere Maßnahmen als konkrete Ergebnisse in 2013. Sowohl Jahnel als auch Bleser, der ebenfalls Mitglied im Beirat ist, zeigten sich optimistisch, dass die Maßnahmen, die jetzt in der Machbarkeitsstudie entwickelt werden und bis Februar 2014 auf dem Tisch liegen sollen, auch finanzierbar und umsetzbar seien. So jedenfalls interpretiere man Signale aus den derzeitigen Koalitionsverhandlungen, was sich zu bestätigen scheint.

Eine der Kernbotschaften des Symposiums war, dass der bisher vorgesehene Lärmschutz und die Budgets unzureichend seien und die genannten politischen Ziele und Zeitpläne inakzeptabel. Lärm, so hieß es, könne man nicht halbieren, denn Lärm sei eine menschliche Empfindung und keine physikalische Größe. Seit dem Jahr 2000 sprächen Politiker von einer Halbierung des Lärms, ohne den Bezugspunkt zu nennen, also welche Lärmwerte denn halbiert werden sollen. Mal ist es der Wert von 2000, den keiner kennt, dann wiederum der Wert von 2007, 2009 oder 2011, die alle unausgesprochen bleiben. Jetzt heißt es lapidar „ausgehend von heute“ – was „heute“, wie „heute“?

Schon 2001 habe die Bahn 650 Güterwaggons mit Kunststoffbremsen ausgerüstet, sagt Gross, und dabei festgestellt, wie leise der Schienenverkehr dadurch werden kann. Doch man habe diese günstige Lärmschutzmöglichkeit ausgeklammert und stattdessen Millionen in Lärmschutzwände und -fenster gesteckt, die bei den hohen Lärmpegeln keinen wirklichen Schutz bieten. 2006/2007 sei man von Seiten der Bundesregierung, damals noch unter Verkehrsminister Tiefensee, hergegangen und habe das Projekt „Leiser Rhein“ ausgerufen, um 5.000 Güterwaggons auf K-Sohle umzurüsten. Doch erst 2013 seien die ersten Waggons umgerüstet worden, und das war nach Aussagen

des damaligen Bahnbevollmächtigten Schinner auch wohl so beabsichtigt. Angesichts der Not der Menschen, die durch den unerträglichen Lärm zu Schaden kommen, ist das nach Ansicht von Pro Rheintal dreist und inakzeptabel.

Die internationalen und nationalen Teilnehmer am Symposium haben ihren Augen und Ohren nicht getraut, als sie hier zum ersten Mal erleben mussten, wie im Mittelrheintal Tag und Nacht Güterzüge mit mehr als 100 dB(A) durch das Tal poltern. Dass man dies überhaupt dulde und nicht ein einziger Politiker in den letzten 20 Jahren aufgestanden sei, um sich schützend vor die Menschen zu stellen, sei unvorstellbar, sagte Johannes Baumgärtner von der IG BOHR. Dieser Lärm sei in hohem Maße gesundheitsschädigend und lebensgefährlich, waren sich die Mediziner einig. Die Pro-Rheintal-Forderung nach einem sofortigen Nachtfahrverbot und/oder Tempolimits wurde außerdem untermauert von einer aktuellen Entscheidung des Leipziger Bundesverwaltungsgerichts. Die Richter hatten in einer Verhandlung, die zeitgleich mit dem Symposium verlief, unter anderem entschieden, dass dem Verlangen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Oldenburg nach schützenden, regulativen Maßnahmen wie Tempolimits oder Nachtfahrverbote stattzugeben sei.

Für Pro Rheintal ist es technisch wie wirtschaftlich nicht nachvollziehbar, warum Güterzüge nachts mit teilweise defekten oder stark beanspruchten Rädern durch das Rheintal lärmten. Ein Team des hessischen Fernsehens, das auf dem Symposium drehte, hatte zuvor an einer Veranstaltung der Bahn teilgenommen, bei der ein Güterwagen auf Kunststoffbremsen (LL-Sohle) umgerüstet wurde, und berichtete, dies habe pro Rad ganze drei Minuten gedauert!

Am Donnerstag nächster Woche treffen sich die Mitglieder des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“ mit Bahnchef Rüdiger Grube in Berlin, um sich über den Fortgang der Machbarkeitsuntersuchung für weitere Lärmschutzmaßnahmen zu informieren. Frank Gross nimmt vom „Silent Europe Rail“-Symposium ein Bündel an Vorschlägen mit, wie man den Bahnlärm an der Quelle und am Ausbreitungsweg massiv senken kann. „Ich hoffe, ich kann Dr. Grube überreden, dass er uns ein leises Weihnachtsfest gönnt, das auf die kommenden Jahre und Jahrzehnte lärmsenkend ausstrahlt“, sagte Gross.

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: Rund 150 Teilnehmer aus fünf Nationen und neun Bundesländern verfolgten in der Stadthalle von Boppard gespannt die Vorträge der hochkarätigen Referenten.



Bild 2: Unter den Besuchern des Symposiums waren auch zahlreiche Vertreter aus der Bundes- und Landespolitik wie der Parlamentarische Staatssekretär Peter Bleser (2. v. l.), Bundestagsabgeordneter Klaus-Peter Willsch (rechts daneben) oder die verkehrspolitischen Sprecher der Grünen in den Landtagen von Hessen und Baden-Württemberg, Karin Müller und Thomas Marwein (vorn im Bild).



Bild 3: Die Hauptreferenten bei der Pressekonferenz: (v. l. n r.) Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht, IG-BOHR-Sprecher Dr. Roland Diehl, Pro-Rheintal-Vorsitzender Frank Gross, Prof. Dr. med. Eberhard Greiser, Prof. Dr. med. Thomas Münzel.



Bild 4: Prof. Dr. Thomas Münzel, Direktor der Medizinischen Klinik für Kardiologie und Angiologie der Universität Mainz, unterstrich in seinem Vortrag noch einmal die krankheitsverursachende Wirkung von Verkehrslärm und bezeichnete den Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet ebenso wie den Bahnlärm im Oberen Mittelrheintal als untragbar.