

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

15. Dezember 2015

Neue S-Bahnstrecke sorgt für mehr Lärm im Rheintal

Freundliche Bahn-Geste gegenüber Bonn erweist sich als Lärmbedrohung für Stadt und Region

Die Bahn will ab Frühjahr 2017 in Bonn eine neue S-Bahntrasse bauen und verspricht den Bonnern eine bessere Anbindung und weniger Lärm. Pro-Rheintal-Chef Frank Gross sieht das völlig anders: „Die neue S-Bahnstrecke zwischen Bonn-Oberkassel und Troisdorf soll den intensiven Personenverkehr von der Rheintalstrecke nehmen, um den Schienengüterverkehr im gesamten Mittelrheintal weiter zu intensivieren.“

Bereits mit der ICE-Strecke Köln – Frankfurt habe man zu Beginn des Jahrtausends damit begonnen, Personenverkehr aus dem Rheintal abziehen, um Platz zu schaffen für den langsamen, aber lauten Schienengüterverkehr. Neben der Reduktion oder Verlagerung von Personenverkehr sei die Bahn bestrebt, weitere technische Engstellen zu beseitigen, um so die Schleusen für noch mehr Gütertransporte und damit verbunden noch mehr Lärm im Rheintal zu öffnen!

„Die Menschen im Raum Bonn-Bad Godesberg werden dann gleichzeitig Güterzüge und Personenzüge um die Ohren haben“, warnt Gross vor den Folgen. „Die Maßnahme in Bonn ist ein weiterer Schritt der seit Jahrzehnten verfolgten Salamtaktik von Politik und Bahn, bei der die betroffenen Bürger zu spät oder gar nicht erkennen, was bestimmte Baumaßnahmen für sie bedeuten.“

Denn eine Bahnlinie sei wie eine Kette, bei der das schwächste Glied darüber entscheidet, welche Belastungen die Kette aushält. Laut Bundesregierung ist für den Schienengüterverkehr im Mittelrheintal auf absehbare Zeit keine Entlastungsstrecke geplant. Also versucht man den Verkehr auf den vorhandenen Gleisen links und rechts des Rheins so weit wie möglich zu intensivieren. Dafür müssen Engpässe wie kreuzende Bahnstrecken in Mainz, zu enge Tunnel in Oberwesel, zu schwache Brückenbauwerke in Boppard und Lahnstein sowie der

intensive S-Bahnverkehr in Bonn-Bad Godesberg beseitigt werden. Schon seit mehr als einem Jahrzehnt ist man dabei, im Rheintal die Hänge zu befestigen und die Holz- durch Betonschwellen zu ersetzen, um noch schneller fahren zu können, mit noch höheren Lasten und noch mehr Lärm und Erschütterungen. „Jetzt müssen die Bonner Platz machen, damit in Zukunft Güterzüge und Personenzüge nebeneinander und gleichzeitig fahren können, ohne Lärmpausen“, sagt Gross. Ob die versprochenen Lärmschutzwände den Lärm ausreichend abhalten, müsse stark bezweifelt werden, jedenfalls nicht, solange nicht wirklich eine Reduktion des Lärms an den Fahrzeugen vorgenommen werde.

Als Konsequenz sieht der Pro Rheintal-Chef, dass durch die kontinuierliche Ertüchtigung der Strecke diese wie eine Neubaustrecke zu bewerten sei. Entsprechend müssten den Bürgerinnen und Bürgern im gesamten Mittelrheintal die um 11 dB(A) geringeren Grenzwerte eingeräumt werden ebenso wie ein gesetzlicher Anspruch auf Einhaltung dieser Werte. Nach neuester Rechtsprechung sind dies nachts 46 d(A) (außen am Fenster eines Hauses gemessen) und tagsüber 56 dB(A). „Davon sind wir derzeit mit nachts gemessenen 78 dB(A) noch 32 dB(A) entfernt und auch die jetzigen Pläne der Bahn bringen bestenfalls 10 dB(A) Lärmreduktion an Fahrzeugen“, so Gross.

Das sei viel zu laut und insbesondere nachts unerträglich. Deshalb würden die Initiativen jetzt Nachtfahrverbote fordern. Diese Konsequenz hätten die Bahnbetreiber und Waggonhalter zu tragen, solange sie nicht den Lärm an den Fahrzeugen so weit reduzieren, dass die Lärmwerte auch nachts eingehalten würden. Lösungen hat Pro Rheintal bereits auf dem Internationalen Bahnlärmkongress vorgestellt und in einem Lärmschutzkompendium festgehalten.

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: Alte Waggons sind eines der Hauptübel des Güterzuglärms. Die bis 2020 vorgesehene Umrüstung der Bremsen bringt bestenfalls 10 dB(A) Lärmreduktion. Das heißt, nachts ist es dann bezogen auf die Vorsorge-
werte immer noch um mehr als 20 dB(A) zu laut.



Bild 2: Nicht nur die Waggons sind zu laut, auch die Lokomotivengeräusche vom Fahrwerk bis hin zum Lüfter müssen reduziert sowie die Schienen dauerhaft gepflegt werden, um die entsprechenden Lärmgrenzwerte einzuhalten. Andernfalls müsse der Gesetzgeber Nachtfahrverbote aussprechen, wie die Initiativen jetzt fordern.