

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

3. Juni 2016

Der Rhein braucht Ruhe

Pro Rheintal setzt auf Maßnahmen an der Quelle und hält die Forderung nach einer Ausweichtrasse für unrealistisch

Mit Kongressen, Symposien, Kompendien sowie intensiver Aufklärungs- und Informationsarbeit hat Pro Rheintal in den zurückliegenden Jahren das Thema Bahnlärm in Deutschland auf die politische Agenda gebracht. Gemeinsam mit anderen Initiativen hat das Bürgernetzwerk dafür gesorgt, dass sich heute Minister und Staatssekretäre in Bund und Ländern mit den Problemen und Folgen des Bahnlärms auseinandersetzen. „Als wir anfangen, hat man uns auf Bundes- wie Landesebene für verrückt erklärt und vorgehalten: ‚Das Rheintal ist bereits vollkommen lärmsaniert – was wollt ihr eigentlich?‘“, sagt Pro-Rheintal-Sprecher Frank Gross.

Heute sei das anders. Heutzutage spreche fast jeder Politiker und jede Politikerin über Bahnlärm, allerdings mit einem kleinen Schönheitsfehler, wie Gross anmerkt: „Politiker sagen nicht, warum sie gegen Bahnlärm sind. Sie sagen weder, dass Bahnlärm krank macht, noch sagen sie, dass Bahnlärm der Region schadet und die Region aufblühen würde, gäbe es keinen Bahnlärm mehr.“

Wenn verantwortliche Politiker unterschiedlicher Couleur für viele Milliarden eine Ausweichstrecke fordern oder gar wie der Bundestagsabgeordnete Klaus-Peter Willsch einen Tunnel durch Taunus und Westerwald, dann wäre doch normalerweise zu erwarten, dass man auch eine handfeste Begründung für die politische und wirtschaftliche Rechtfertigung solcher Milliardenprojekte nennt, so Gross. Die nach wie vor desaströse Informationspolitik der Deutschen Bahn verhindere indes, dass man überhaupt einschätzen könne, welchen Bedarf es für eine solche Strecke gebe. Sowohl den Abgeordneten als auch den Länderministern sei aber bekannt, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit solche Projekte überhaupt in die Planung aufgenommen werden.

Außerdem hätte eine aktuelle Studie des Bundesverkehrsministeriums genau das Gegenteil ermittelt – also keine Alternativstrecke für das Mittelrheintal, sondern lediglich einen Kapazitätspuffer über die Strecke Hagen – Siegen. Warum erzählt man dann den Menschen, dass man eine Alternativstrecke fordere, und hält Bürgerinitiativen dazu an, sich dieser Forderung anzuschließen, fragt sich der Pro-Rheintal-Vorsitzende.

Fakt sei, dass Lärmschutz an Bahnlinien schon immer ein Stiefkind im Immissionsschutz gewesen ist. Nach Verabschiedung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes habe man erst einmal 25 Jahre lang gar nichts getan und auch in den letzten 15 Jahren seien die wenigen Gelder für Lärmschutz nur zu zwei Dritteln abgerufen worden. Nach Abzug der Planungskosten durch die Deutsche Bahn in Höhe von 20 Prozent, gebe es pro Jahr und Bundesland gerade einmal fünf Millionen Euro für Lärmschutz an Bahnlinien. Damit könne man nicht mehr als eine kleine Wand bauen, um ein ganzes Bundesland vor Bahnlärm zu schützen. Dank der Aufklärungsarbeit von Pro Rheintal und dem daraus hervorgegangenen Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ habe man zwar erreicht, dass zusätzliche Maßnahmen mit einer Investitionssumme von 80 Millionen Euro ins Rheintal fließen, doch für das Untere Mittelrheintal und das Moseltal sei damit der Zug erst einmal abgefahren.

Daher sei es unrealistisch, ja geradezu unseriös zu erwarten, dass der Bund plötzlich Milliarden für neue Strecken ausgeben würde, für die es technisch und wirtschaftlich keine Notwendigkeiten gäbe. Nach wie vor sei bei allem politischen Palaver der Deckel auf dem Budget von 100 Millionen Euro pro Jahr. Gross dazu: „Es gibt eine klare Aussage des Bundesverkehrsministeriums, dass aus Lärmschutzgründen weder eine Ausweichstrecke noch ein Tunnel gebaut wird, und dies ist Fakt.“ Da sich der Schienengüterverkehr in Europa weiter zurückentwickle und auch die Deutsche Bahn in diesem Bereich eher auf Reduktions- als auf Expansionskurs ist, sei es nicht sehr wahrscheinlich, dass es jemals eine solche Ausweichstrecke geben werde.

Nachdem man jetzt in der Schweiz die Alpen untertunnelt hat, um längere und schnellere Züge zu ermöglichen, würde man mit einer Ausweichstrecke über die Mittelgebirge diesen Vorteil wieder zunichte machen. Die wirtschaftliche und technische Notwendigkeit ist ebenfalls auf absehbare Zeit nicht zu erkennen, denn es sei heute kein Problem

mehr, die Frachtkapazität auf den bestehenden Trassen zu verdoppeln. Durch ETCS, ein elektronisches Strecken-Kontrollsystem, könnten die Züge schneller und in dichteren Abständen verkehren.

Das sei schlecht für die Anwohner, da sich trotz der leiseren Fahrzeuge, die jetzt von Jahr zu Jahr zunehmend die Oberhand gewinnen sollen (bis 2020 100 Prozent), der Verkehr auf der Strecke weiter intensivieren werde. Der Schienengüterverkehr konzentrierte sich schon seit Jahren hauptsächlich auf die wenigen Güterverkehrskorridore. Hierbei geht es vor allem um die deutschen Nordseehäfen auf der einen und die konkurrierenden niederländischen und belgischen Nordseehäfen auf der anderen Seite, die per Bahn mit Europa verbunden sein wollen. Gerade die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) seien enorm ausgebaut worden und Niederländer und Schweizer seien für einen intensiven Schienengüterverkehr gerüstet. Leiden müssten darunter vor allem die Anwohner im Mittelrheintal, denn hier seien bereits vier Spuren aktiv, die durch Rhein und Berge akustisch gekoppelt und durch ständige Kurvenfahrten fast doppelt so laut sind wie Geradeausstrecken.

Trotz dieser seit Jahrzehnten andauernden Situation, die Menschen krank macht und das Tal in einem Dornröschenschlaf hält, sei es der Politik nicht gelungen, sich gegen den Bahnsektor und die wirtschaftlichen Interessen der Verkehrslobby durchzusetzen, sondern die Umrüstung geschehe erst in 2020, zu einem Zeitpunkt, an dem ohnehin die meisten Fahrzeuge ausgedient hätten beziehungsweise technisch überholt werden müssten. Das Ganze dann immer wieder als Vorteil und Entgegenkommen zu verkaufen, sei halt Politik.

Es sei jetzt wichtig, auf diese Umstände hinzuweisen, damit endlich die richtigen Maßnahmen getroffen würden, um die Menschen vor unnötigem und technisch leicht zu begrenzendem Lärm zu schützen. Die Erkenntnisse aus Wissenschaft und Technologie besagten eindeutig, dass man den Lärm an der Quelle, das heißt an den Fahrzeugen und Schienenwegen, erheblich (bis zu 25 dB(A)) reduzieren kann. Schon der normale und ordnungsgemäße Zustand von Fahrzeugen und Schienen bewirkt eine massive Lärmreduktion, wie man jetzt im Rheintal fast täglich feststellen kann, nachdem hier inzwischen bessere Waggons verkehren. Diesen Zustand hätte man schon vor 40 Jahren erreichen und dauerhaft aufrecht erhalten können, hätten Bund und Bahn den Auftrag des Gesetzgebers auch umgesetzt und beispielsweise den

Paragrafen 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes mit einer entsprechenden Verordnung über die Grenzwerte von Fahrzeugen ausgestattet und sich danach gerichtet. Das sei bis heute nicht geschehen und lediglich von der EU gäbe es für Fahrzeuge, die neu zugelassen würden, eine milde Vorschrift.

Ein Erlass von Emissionsgrenzwerten für Fahrzeuge und Schienenwege sei zwingend notwendig, um den Lärm dort zu begrenzen, wo man ihn am wirksamsten und kosteneffektivsten einschränken kann. Außerdem müssen an den Schienenwegen weitere Maßnahmen getroffen werden, um sie technisch einwandfrei zu halten und mit zusätzlichem Emissionsschutz auszurüsten. Das würde ausreichen, um das Thema Bahnlärm von der Agenda zu nehmen. Pro Rheintal arbeite derzeit daran, hierfür politische Mehrheiten zu gewinnen, denn das würde das Lärmproblem nicht nur im Rheintal lösen, sondern im Prinzip bundesweit.

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: Lärm macht krank und trifft die Menschen im Rheintal wie ein Donnerhall. Pro Rheintal fordert daher einen Erlass von Emissionsgrenzwerten, um den Lärm dort zu begrenzen, wo man ihn am effektivsten einschränken kann.

Foto: Digital Art, Pro Rheintal