

„Wir brauchen klare, gesetzliche Regelungen“

Kreisbeigeordneter Karl Ottes nahm an Bahnlärm-Konferenz in Lahnstein teil / Lärmproblematik ist öffentliches Thema

Rheingau. – „Die Fahrt von Rüdeshheim bis nach Lahnstein hat viele unterschiedliche Facetten, weshalb Touristen aus der ganzen Welt ins Mittelrheintal pilgern, um die wunderbare Landschaft zu genießen“, betont Kreisbeigeordneter Karl Ottes, zuständig für das Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal. Gewaltige, imposante Burgen auf den Anhöhen wechseln sich mit geschichtsträchtigen Städten mit vielen altherwürdigen Gebäuden und Kirchen – umringt von Stadtmauern – ab und zwischen den Felsen fließt der friedliche Rhein. Doch da ist auch noch ein anderes Bild: Häuser, die verfallen, die nicht bewohnt sind und damit „Opfer“ der Bahnstrecke auf ihren bis zu 500 Güterzügen am Tag und in der Nacht. Und wieder rauscht ein Güterzug mit einem hohen Lärmpegel durch das Mittelrheintal. Die Zeit zum Genießen der Landschaft ist damit vorbei.

Damit sich das ändert, hatten Roger Lewentz, Infrastrukturminister des Landes Rheinland-Pfalz, der Schweizer Botschafter in Deutschland, Tim Guldemann und Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen, Michael Grochek, zu einer Konferenz gegen Bahnlärm eingeladen. Mit auf dem Podium saßen Michael Anslinger, Vorstandsvorsitzender der DB Schenker Rail Deutschland AG, die Lärmschutzbeauftragte der Bahn AG, Ines Jahnel, Dr. Jens Klocksinn vom Bundesministerium für Verkehr, der Vorsitzende der Bürgerinitiative gegen Bahnlärm, Willi Pusch, und Dr. Rudolf Sperlich vom schweizerischen Bundesamt für Verkehr. Ihr Fazit: Von der Schweiz lernen und sie als Vorbild nehmen. Was wiederum am Ende der Konferenz hieß: „Wir brauchen klare, gesetzliche Regelungen mit exakt festgelegten Terminen!“

Denn seit Mitte der 90 Jahre des vergangenen Jahrhunderts haben die Eidgenossen das Thema Bahnlärm in die öffentliche Diskussion gerückt. Und mittels Volksabstimmungen ließen sie auch gleich ihre Regierung wissen, wie der Schutz vor Lärm durch

Züge reduziert werden kann, ohne die Leistungsfähigkeit der Bahn („Wir Schweizer haben eine besondere Liebe zur Bahn“, so Dr. Sperlich) einzuschränken. Zweieinhalb Mal mehr fahren unsere Nachbarn im Süden pro Jahr mit der Bahn wie wir Deutsche. Zudem gaben die Eidgenossen in der vergangenen Dekade zehn Mal mehr Geld für Lärmschutzmaßnahmen an ihrem Bahnnetz aus wie wir Deutsche. Gerade wegen der Volksabstimmungen gibt es „ein Drohpotential in der politischen Kultur der Schweiz“, so Sperlich. So gelangte das Thema Bahnlärm in die öffentliche Diskussion. Diese „Anerkennung der Lärmproblematik ist jetzt auch endlich in Deutschland vorhanden“, betont dann auch Dr. Klocksinn. Dass das Mittelrheintal und der Rheingau von einem Lärmteppich überdeckt wird, dass darunter die Gesundheit der Menschen in der Region leidet, dass der Tourismus als Wirtschaftsfaktor zerstört wird, und dass viele Immobilien leer stehen und nicht vermarktet sind, darüber werde nun öffentlich diskutiert und es wird nach Lösungen gesucht. Dabei steht ganz oben auf der To-Do-Liste: Die Umrüstung der teilweise uralten Güterwaggons. Deren Besitzer haben sich aber bereits kurz nach der Veröffentlichung des Koalitionspapiers der Großen Koalition in Berlin gerührt. Die Umrüstung auf die leiseren LL-Sohlen bis 2020 sei nicht möglich. Laut Michael Anslinger von DB Schenker Rail geht dies aber sehr gut. Von den bisher 69.000 zur Umrüstung beim zuständigen Bundesamt angemeldeten Waggons stammen 59.000 aus dem Bestand von Schenker Rail. Trotz Mehrkosten für die Flüsterbremsen sieht sich Anslinger in der Verantwortung.

Zudem kommt ein Ratschlag von Seiten der Schweiz: „An dem Termin festhalten und dies in Gesetzen festschreiben.“ Damit alle Beteiligten – gerade die privaten Besitzer von Güterwaggons wissen, dass es keine zeitliche Verschiebung gibt und die Entscheidung für eine Lärmreduzie-



Sie erhielten neue Informationen zur Bahnlärm-Problematik: Kreisbeigeordneter Karl Ottes, BI-Vorsitzender Willi Pusch und das Ehepaar Hoffmann.

rung gefallen ist. Da muss dann aber auch die EU „mitspielen“ und das verlangt dann auch Roger Lewentz: „Die Güter werden quer durch unser Land transportiert und wir sorgen damit für die Stabilisierung der Wirtschaft in Europa.“ Aus diesem Grund müsse Brüssel die Vorgaben zur Lärmreduzierung mittragen. Letztlich profitiert Deutschland aber auch von der Schweiz. „Die politischen und gesetzlichen Vorgaben aus der Schweiz, die Umrüstung der lauten Waggons bis 2020 durchzuführen, weil sonst kein lauter Güterzug mehr durch die Schweiz fahren kann, unterstützt die Forderungen in Deutschland“, so Willi Pusch. Der BI-Vorsitzende ist sich dann auch sicher: „Wer bis 2020 seine Waggons

nicht umgerüstet hat, kommt nicht mehr auf die Gleise.“ Zudem stellten Pusch und Lewentz noch einmal klar, dass es eine Alternativtrasse geben muss: „Der Güterverkehr muss raus aus dem engen Rheintal!“ Am Ende war es dann noch Botschafter Tim Guldemann mit einer Anregung: „In Deutschland fehlt mir eine Gesamtverkehrspolitik und eine gesamtgesellschaftliche Kostenermittlung, welche gesundheitlichen Folgekosten durch den Lärm entstehen.“ Nur alleine zu sagen, „wir wollen den Transport von Gütern von der Straße auf die Schiene heben“, reiche nicht mehr aus. Es müsse ein Gesamtkonzept her.



Kreisbeigeordneter Karl Ottes im Gespräch mit dem BI-Vorsitzenden Willi Pusch und Dr. Jens Klocksinn vom Bundesverkehrsministerium.

Lärmschutz an den Bahnstrecken

Rheingau. (rf) – Die Einführung angeblicher „schalltechnischer Innovationen“ wie z.B. Schienenstegdämpfer, sei zwar kostengünstig, aber deren akustische Wirkung liege – falls überhaupt vorhanden – weit unterhalb der Hörbarkeitsgrenze von 3 dB(A). Lärm werde aber mit den Ohren wahrgenommen und nicht als errechnete Zahl; virtueller Lärmschutz mit dem

Rechenstift löse die Schienenlärmprobleme in Deutschland nicht, sondern verschiebe sie ungelöst in die Zukunft, so der Vorsitzende der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e. V., Willi Pusch (Kamp-Bornhofen). Zur Novellierung der Berechnungsvorschriften für Schienenlärm sagte Pusch: „Sie wird, anders als erhofft, eher zu mehr als zu weniger Rechtsverfahren führen und trägt nicht zu versprochenen Rechtssicherheit bei.“ Die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm erinnert daher eindringlich auf die im

Wahlkampf von allen Parteien versprochenen Verbesserungen des Lärmschutzes für die lärmgeplagten Bahnanlieger. Sie müsse jetzt angepackt und umgesetzt werden. Zweifel an der Wirksamkeit der sogenannten Schienenstegdämpfer hegten auch Bahnanlieger, die den jüngsten Informationstag im Vereinshaus Assmannshausen besuchten. Hier wurde über mögliche Lärmschutzmaßnahmen in Lorch, Assmannshausen und Rüdeshheim informiert.

Neue Lärmschutzverordnung bringt keine Verbesserungen

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm fordert Einhaltung der Koalitionszusagen

Rheingau. (rf) – Bei der kurzfristig anberaumten Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hat das Vorstandsmitglied der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS), Gerd Kirchhoff, gegenüber den Abgeordneten nachdrücklich die Einhaltung der im Koalitionsvertrag zugesagten Gesamtlärbetrachtung eingefordert.

Die Novellierung der Lärmschutzverordnung von 1990 sei zwar überfällig und liege bereits seit sechs Jahren zur Bearbeitung vor. Sie berücksichtige aber nicht die zugesagte Gesamtlärbetrachtung und schaffe einen Rechtsanspruch der lärmgeplagten Anwohner auf Lärmschutzmaßnahmen nach dem heutigen Stand der Technik. Nur für zukünftige Neubausrecken oder Strecken, für die eine „wesentliche Änderung“ geplant sei, wie zum Beispiel zusätzliche Gleise. Der Lärm an den Bestandsstrecken bleibe davon unberührt und die Betroffenen seien weiterhin dem niedrigeren Schutzniveau „freiwilliger Lärmsanierung“ durch die Bahn ausgeliefert. Die vorgelegte Novelle bringe zwar einige technische Verbesserungen für die Lärmschutzplanung bei neuen Bauvorhaben, das Schutzniveau werde aber durch hochkomplizierte und von

Betroffenen nicht nachvollziehbare Berechnungsmethoden undurchsichtig. Mit den neuen hochdifferenzierten Bewertungskriterien werde faktisch

je nach der von den verschiedenen Ingenieurbüros eingesetzten Software ganz unterschiedlich ausfallen könne. „Das ist für die von Bahnlärm betroffenen



Experten bei der Anhörung, v.l.: Dr. Jäcker-Cüppers, Dr. Maire, Gerd Kirchhoff (BVS) und Dr. Probst. Foto: BVS

die von der letzten Koalition beschlossene Abschaffung des Schienenbonus wieder einkassiert. Selbst nach Meinung der zur Anhörung eingeladenen Fachexperten sei das neue Verfahren eine „black box“, deren Ergebnisse man akzeptieren müsse und die

Menschen völlig inakzeptabel und wird auch nach Meinung von Experten zu einer Welle von Gerichtsverfahren führen“, glaubt Gerd Kirchhoff. Die vom Bundesverkehrsministerium und dem Eisenbahnbundesamt geforderte schnelle Verabschiedung der

Novelle sollte eigentlich zu einer besseren „Rechtssicherheit“ der Betroffenen führen, leider werde das Gegenteil eintreffen, bestätigten auch andere Lärmexperten. Diese Novelle sollte nach Auffassung der BVS so nicht verabschiedet werden. Stattdessen solle man die Umgebungslärmrichtlinie ULR der EU umsetzen, die ab 2017 für die Lärmkartierung eine Gesamtlärbetrachtung vorschreibt, d.h. Fluglärm, Straßenlärm und Schienenlärm werden hier zu einer Gesamtlärbelastung zusammengefasst, so wie es die Betroffenen ja auch erleben.

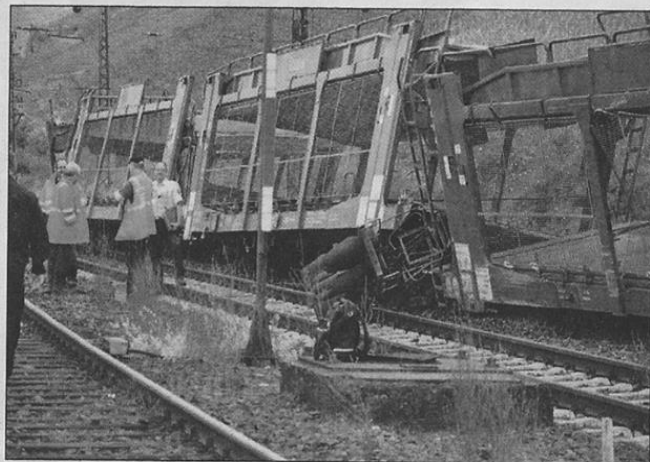
„Der Bundesrat hatte bereits 1990, also vor 24 Jahren, die damalige Bundesregierung dahingehend dringlich aufgefodert, Methoden zur Gesamtlärbetrachtung einzuführen“, so Willi Pusch, Vorsitzender der BVS. Die Schweiz und auch Frankreich seien da Vorbild. Die meisten Bundesländer hätten in ihren Stellungnahmen zur Novelle in 2013 dies erneut gefordert und auch andere technische Details kritisiert, die zu einer Verschlechterung des Schutzniveaus führen würden. „Es ist für die von Bahnlärm betroffenen Menschen unerträglich, dass die jetzige Koalition erneut eine Novelle vorlegt, die diese Forderungen des Bundesrats missachtet. Wir werden alles daran setzen, dass der Bundesrat diese Novelle in der jetzt vorgelegten Form nicht akzeptiert.“

Entscheidende Fragen noch unbeantwortet

Müller-Klepper, Helbing und Mosler: „Dampf bei der Aufklärung machen“

Rheingau. – Vor einem Jahr – am Sonntag, 9. Juni 2013 – ereignete sich das Güterzugunglück, bei dem vier Waggons kurz hinter den Lorcher Bahnhof aus den Schienen sprangen und bis zum Rüdeshheimer Bahnhof mitgeschleift wurden. „Noch immer sind die entscheidenden Fragen nach den Ursachen der Entgleisung und den Gründen, warum diese nicht bemerkt wurden und der Zug nicht gestoppt worden ist, offen“, gibt die Landtagsabgeordnete Petra Müller-Klepper zu bedenken. Sie war unmittelbar nach dem Ereignis gemeinsam mit den Bürgermeistern von Lorch und Rüdeshheim, Volker Mosler und Jürgen Helbing, sowie Vertretern der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn vor Ort an der Unfallstrecke.

Die Landtagsabgeordnete und die beiden Bürgermeister vermissen einen Zwischenbericht über den aktuellen Stand der Untersuchungen und fordern Transparenz. „Es ist erforderlich, dass gründlich analysiert und der Vorfall sorgfältig aufgearbeitet wird. Aber nach nunmehr einem Jahr ist es überfällig, dass erste Ergebnisse oder Zwischenergebnisse vorgelegt werden und bei der Aufklärung Dampf gemacht wird“, erklären sie. Die Bürgerinnen und Bürger hätten ein



Vor einem Jahr waren Wagen eines Autotransportzuges bei Lorch aus den Gleisen gesprungen, in Rüdeshheim kam der Zug zum Halten. rf-Foto

nen Anspruch auf Information und Transparenz. Die Bahn habe nach der Wiederherstellung der Strecke den Fahrbetrieb wieder aufgenommen, ohne dass die Ursachen geklärt gewesen seien. Umso wichtiger sei es, dass die Prüfungen beschleunigt würden, damit eventuelle Gefahrenpunkte beseitigt werden könnten. „Es geht um den Schutz und die Sicherheit der Be-

völkerung. Es war ein großes Glück, dass bei dem Unfall keine Menschen zu Schaden gekommen sind und es nur Sachbeschädigungen gegeben hat. Dennoch müssen die entscheidenden Fragen so schnell wie möglich beantwortet werden, um Risiken auszuschließen bzw. diese durch entsprechende Maßnahmen beseitigen zu können.“ Müller-Klepper, Helbing und

Mosler teilen die Sorgen der Bürgerinitiativen gegen den Bahnlärm im Mittelrhein und ihres Konsulenten, Diplom-Ingenieur Gerhard Heller aus Koblenz. Der fachliche Berater warte bis heute auf die Beantwortung eines Fragenkatalogs, den er im Juli 2013 dem Eisenbahnbundesamt in Bonn übermittelt hat. „Ich kann die Kritik und die Befürchtung weiterer Verzögerungen nachvollziehen und habe deshalb Verkehrsminister Tarek Al-Wazir gebeten, sich der Sache anzunehmen“, so die Landtagsabgeordnete. Gerhard Heller thematisiere zu Recht, dass dringend aufgeklärt werden müsse, warum der Zug nach der Entgleisung noch mehrere Kilometer weiterfuhr und Schutzmechanismen wie z.B. die Achszählrichtung nicht gegriffen haben. Der technische Strecken- und Sicherheitsausbau sei im Rheintal erst 2012 auf den letztmöglichen Stand der Betriebs- und Rationalisierungsmaßnahmen gebracht worden. Heller habe auch Vorschläge gemacht, welche Überprüfungen sinnvoll seien. Die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle hatte nach dem Vorfall die Ermittlungen aufgenommen und in einem ersten Bericht gut einen Monat nach dem Ereignis mitgeteilt, dass der Schwerpunkt der Untersuchungen auf dem Fahrweg und den Fahrzeugen sowie dem Zusammenspiel der beiden Komponenten liege. Im Dezember 2013 war mitgeteilt worden, dass die Untersuchungen noch Monate andauern.