

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

9. September 2011

Ausweichtrasse – Mit Speck fängt man Mäuse

Pro Rheintal warnt vor zu hohen Erwartungen in Sachen Ausweichtrasse und fordert zeitnahe Lösungen zur Reduktion des Bahnlärms

Die Forderung „Der Lärm muss raus aus dem Tal“ kommt im vom Bahnlärm geplagten Mittelrheintal bei den Menschen besonders gut an. „Das klingt für die Betroffenen klar und eindeutig, berücksichtigt aber nicht die tatsächliche Situation und die realistischen Möglichkeiten“, sagt Frank Gross von der Bürgerinitiative Pro Rheintal.

Tatsächlich sei dies eine äußerst „gefährliche“ Formel, die gezielt Emotionen und Illusionen weckt und die das Bahnlärmproblem wieder auf die lange Bank schiebt. „Es braucht 30 bis 40 Jahre, um eine solche Trasse zu realisieren“, so der Pro-Rheintal-Vorsitzende. Schon heute stünden laut Allianz pro Schiene 27 große Bahnprojekte seit Jahren in der Warteschleife und man könne sich leicht ausrechnen, wann ein solches Vorhaben wie die Ausweichtrasse in Angriff genommen, geschweige denn fertiggestellt würde. Unabhängig davon würden die schweren Güterzüge eine Ausweichtrasse über die Berge meiden wie die Pest. Denn die Bahnbetreiber genössen Freizügigkeit, was so viel heißt, dass sie selbst bestimmen können, über welche Streckenabschnitte sie ihre Züge führen. Der Trend gehe eindeutig zu längeren und schwereren Güterzügen, die nicht mehr für Bergfahrten geeignet seien. Und an einen Hunsrück-Eifel-Basistunnel zu denken, sei angesichts defizitärer Staatsfinanzen illusorisch.

Die Gefahr, die man durch eine solche Trassen-Idee schüre, sei, dass durch eine weitere Verzögerung bei der Lösung des Lärmproblems die Menschen auch weiter krank würden oder gar sterben beziehungsweise aus dem Tal wegziehen müssten und das Tal zu einem reinen Frachtkanal, ohne Leben und Tourismus, verkommen würde. Natürlich ließe sich die Politik gerne darauf ein, weil das Thema Bahnlärm damit beruhigt würde. Auch die Bahn sei sicher nicht abgeneigt, denn bei diesen Milliardenprojekten kassiere sie bis zu 20 Prozent des Gesamtvolumens an Planungskosten, ohne dass auch nur die geringste Verpflichtung bestehe, den Bau tatsächlich in Angriff zu nehmen.

Deshalb könne man nicht gutheißen, wenn Politiker oder Initiativen solche Diskussionen schüren und damit von der Konzentration auf eine handfeste Lärmreduzierung ablenken.

„Wir stehen, was das Obere Mittelrheintal betrifft, unter einem enormen Zeitdruck“, erklärt Gross, denn die negativen Effekte würden von Jahr zu Jahr immer mehr spürbar und nur durch Investitionen in das Welterbe sowie in Landes- und Bundesgartenschau sei der Abwärtstrend ein wenig aufgehalten worden. „Für eine Ausweichtrasse gibt es nach deutschem Recht nur dann eine Möglichkeit, wenn sie sich rechnet. Also nur dann, wenn die Einnahmen, die durch eine solche Trasse entstehen, die Ausgaben übersteigen.“ Der Lärmschutz spiele dabei keine Rolle, weil die Kosten derart hoch seien, dass es rentabler wäre, anstelle der Ausweich-Strecke jedem Immobilienbesitzer eine „Ausweich-Villa“ zu bauen.

Der größte Teil des Lärms entstünde durch defekte Räder auf defekten Schienen. Der beste Beweis seien neue Güterwaggons oder auch Personenzüge, die wesentlich leiser und erträglicher seien, wie jeder selbst an der Strecke hören könne. Die Defekte der alten und lauten Waggons und der beschädigten Schienen ließen sich durch Kunststoffbremsen, Schienenschleifen und innovative Lärmschutzmaßnahmen an den Trassen im Bereich der Wohnsiedlungen schnell und rentabel beheben.

Wie auf dem Bahnlärmgipfel in Bacharach zu hören, seien inzwischen auch die Vertreter von Bund und Bahn auf diese Maßnahmen fixiert. Nachdem die Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen zwischen Bund und Bahn vereinbart seien, käme jetzt wohl auch der notwendige Druck, damit diese Umrüstung auch schnell erfolgen kann. Vor laufenden ZDF-Kameras habe der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, Dr. Jens Klocksinn, Frank Gross noch einmal bestätigt, der Bund würde eine entsprechende Verordnung erlassen, nach der Güterzüge mit alten Klotzbremsen nach Ablauf der geplanten Umrüstphase bis 2020 nicht mehr fahren dürften.

Ob auch ein vorgezogenes Nachtfahrverbot denkbar sei, konnte Klocksinn nicht beantworten. Immer noch ausstehend ist die Realisierung des Programms „Leiser Rhein“. Gross hat sich in einem erneuten Schreiben an die EU-Kommission gewandt, um zu klären, ob der Bund Fahrzeugen, die mehr als 90 dB(A) Lärm emittieren, die Betriebserlaubnis entziehen könne. Außerdem will Gross den Vorwurf



prüfen lassen, die EU-Kommission verhindere die geplante Verwirklichung des Projektes „Leiser Rhein“, indem sie die Bezuschussung der Waggonumrüstung durch den Bund auf maximal 7,5 Millionen Euro pro Antragsteller beschränke. Dadurch würden jetzt lediglich 1.250 anstelle der geplanten 5.000 Waggonen kurzfristig umgerüstet, die vorrangig auf der Rheinstrecke eingesetzt werden sollten.

Gross wies darauf hin, dass ein wissenschaftlicher Konsens bestehe, dass Bahnlärm die Menschen krank mache. Dies habe unter anderem auch der Lärmwirkungsforscher Dr. Wolfgang Babisch vom Umweltbundesamt vor den Mitgliedern des Hessischen Landtags noch einmal bestätigt.

Deshalb könne insbesondere hier am Rhein kein Zweifel mehr darüber bestehen, dass die Politik aufgrund des Grundgesetz-Artikels 2 zum Handeln aufgefordert ist. Auch anhand von wirtschaftlichen Überlegungen sei es angesichts staatlicher Finanznot unerklärlich, warum man die externen Kosten des Verkehrs nicht den Nutznießern, sondern dem Staat und den Bürgern auflaste. Daran wären auch die Griechen gescheitert.

Große Unternehmen wie BASF, Bayer, Opel und andere hätten gegenüber Pro Rheintal schriftlich bestätigt, dass sie ebenfalls mehr Lärmschutz befürworten und leise Waggonen bevorzugt einsetzen würden, so sie denn verfügbar wären. Damit das Thema Bahnlärm endlich vom Tisch komme, so Gross, müsse man den Lärm jetzt auf ein erträgliches Maß reduzieren. Die Ausweichtrasse solle man getrost Bund und Bahn überlassen, denen das Problem „Nadelöhr Mittelrheintal“ schon in naher Zukunft um die Ohren fliege, spätestens dann, wenn der Großversuch mit den Gigalinern auf deutschen Ministraßen im Graben gelandet sei.

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



Bild 1: Bahnlärmgipfel in Bacharach (v.l.n.r.): Frank Gross (Pro Rheintal), Werner Reiter (CDU-Stadtverband Bacharach), Dr. Jens Klocksin (Bundesverkehrsministerium), Peter Westenberger (Deutsche Bahn).



Bild 2: Pro-Rheintal-Vorsitzender Frank Gross (rechts) beim Bahnlärmgipfel in Bacharach mit Bahn-Vertreter Peter Westenberger und Moderator Michael Roehl.