

Quelle:

"REGION-RHEIN Nachrichten UG (haftungsbeschränkt)"

Hervorhebungen Rainer Böhle

Leise Sohlen für laute Güterzüge

SONNTAG, DEN 06. MAI 2012 UM 06:40 UHR

Die Deutsche Bahn will den Lärm bis 2020 halbieren.

Kamp-Bornhofen: Der Vorsitzende der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V., Willi Pusch, sagt: Das ist Augenwischerei, denn die Flüsterbremse halbiert nicht den Lärm, sondern bringt nur eine Lärminderung, wenn alles gut läuft, von etwa 10 Dezibel. Das bedeutet, dass die Menschen im Rheintal immer noch Lärmwerte von über 90 Dezibel ertragen müssen. Allein auf die Flüsterbremse zu setzen reicht nicht. Um den Menschen wieder ein erträgliches Leben im lärmgeplagten Rheintal zu ermöglichen wird ein Maßnahmenpaket benötigt. **Z. B. eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h. Das würde den Lärm sofort halbieren. Ein Nachtfahrverbot von 22 bis 6 Uhr ließe die Menschen wieder zur Ruhe kommen.**

Das dies möglich ist, zeigt auch die **zugfreie Nachtzeit auf der Strecke im untern Lahntal**. Hier sollte der Gleichheitsgrundsatz unseres Grundgesetzes auch für die Menschen im Mittelrheintal und Rheingau gelten.

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 04. April 2012 am Flughafen Frankfurt/M Nachtflüge in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr vollständig verboten. Die Menschen im Mittelrheintal und Rheingau haben das gleiche Recht auf Schutz. Sie wohnen direkt an den Emissionsquellen, und sind durch Gefahrguttransporte latent in Lebensgefahr. Zusätzlich sind sie in ihren Häusern und Wohnungen von massiven Erschütterungen betroffen.

Der Bahndamm von 1862 war für viel geringere Belastungen ausgelegt. Er ist den heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Dazu kommt die Gefahr von Hangrutschungen auf die Gleise. Letzter Unfall bei St. Goar mit einem schwer verletzten Lokführer und mehreren verletzten Reisenden.

Zur gleichmäßigen Verteilung der Güterzüge zur Nachtzeit sollte auch die Strecke über Köln-Siegen-Dillenburg-Gießen-Frankfurt einbezogen werden. Diese Maßnahme würde sofort das Mittelrheintal und den Rheingau, vor allem in den Nachtstunden entlasten, so Willi Pusch.

Ein weiterer gerade schon dreist anmutender Versuch der Deutschen Bahn sei es, die von Lärm und Erschütterungen geplagten Menschen im Rheingau und im Mittelrheintal, wie schon so oft durch leere Versprechungen hinzuhalten, sagt Wolfgang Schneider von der Bürgerinitiative.

Die **medienwirksame Vorstellung eines Testzuges mit der angeblich so lärmarmen „Flüsterbremse“, am vergangenen Freitag in Mainz**, solle nur verschleiern, dass die Bahn und auch die Bundesregierung in Wahrheit an einer schnellen Änderung der menschenunwürdigen Lärm- und Erschütterungsverhältnisse nicht ernsthaft interessiert seien, so Schneider.

Johannes Gräber von der Deutschen Bahn Systemtechnik GmbH drückte sich erwartungsgemäß sehr unverbindlich aus, als er bekannt gab, dass die **spezielle „LL-Sohle“, eine Bremsvorrichtung bei Güterwaggons, wahrscheinlich im Jahr 2013 europaweit zugelassen** werden könne. Vorbeifahrende Züge wären dann um etwa zehn Dezibel leiser.

Dem **widerspricht ganz klar der Sachverständige Dr. Gottfried Ilgmann, Verfasser des von der Bundesregierung zunächst unter Verschluss gehaltenen Gutachtens, das unter anderem die Zulassungsfähigkeit dieses Bremssystems untersucht. Man könne derzeit nicht sagen, ob dieses System überhaupt in den nächsten Jahren zulassungsfähig sei, so Ilgmann.**

Peter Westenberger vom **DB-Umweltzentrum bekräftigte nochmals, dass Nachtfahrverbote oder Tempolimits von der Bahn abgelehnt würden, da diese als Kapazität beschränkende Instrumente den Fahrbetrieb auf diesem Kernstück unmöglich machen. Was allerdings, so die Bürgerinitiativen, überhaupt nicht bewiesen sei. Hier handelt es sich lediglich um ein von der DB zu lösendes logistisches Problem.**

Bernhard Koch von der DB Netz AG führte aus, wie viele Millionen Euro aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes in Strecken an der Rheinschiene investiert worden seien. Ins Mittelrheintal zwischen Koblenz und Bingen seien davon alleine 40 Millionen Euro geflossen.

Da die mit dem beträchtlichen Summen durchgeführten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen aber offenbar nicht den erhofften Erfolg gebracht haben, sind sie entweder mangelhaft geplant und/oder ausgeführt worden. Dann ist das viele Geld in den Sand gesetzt worden. Das ist aber nicht den geschädigten Menschen anzulasten, sondern den Planern und Ausführern. Über Regressforderungen sollte man nachdenken, meint die Bürgerinitiative.

Kurzum, alle Rückblicke auf relativ untaugliche Sanierungsversuche oder Ausblicke auf vage und zeitlich nicht fassbare Versprechungen wollen die Menschen nicht mehr hören.

Die Vertreter unserer Bundesregierung und das Bahnmanagement sollten sich ausschließlich darauf beschränken, mit zeitlich exakten Projektplanungen und deren Umsetzungen, die von jedermann stets nachvollzogen werden können, an die Öffentlichkeit zu treten.

Wenn Bund und Bahn sich hier nicht auf die Menschen zu bewegen, wird die Akzeptanz für den durchaus nötigen Schienenverkehr bei der Bevölkerung verloren gehen. **Gegebenenfalls müssen auch hier die Gerichte entscheiden, damit erträgliche Lebensverhältnisse geschaffen werden können.**

Wem die Erhaltung lebenswerter Verhältnisse im Mittelrheintal und Rheingau am Herzen liegt, sollte dies durch seine Anwesenheit bei der Demonstration gegen Bahnlärm am 12. Mai 2012 in Rüdesheim kundtun.