

Bahnlärm im Mittelrheintal

„Wir haben ein Monstrum geschaffen“

Der Lärm im Mittelrheintal ist unerträglich, finden viele Bürger zwischen Bingen und Bonn. Von der Bahn fühlen sie sich allein gelassen und sind in ihrem Zorn kaum zu bremsen.

17.06.2014, von **TIMO FRASCH**, OESTRICH-WINKEL



© DPA 

Ein ICE passiert die Altstadt von Bacharach - und ist dabei noch etliche Dezibel leiser als nächtliche Güterzüge

Kürzlich im Bürgerzentrum von Oestrich-Winkel. Vielleicht fünfzig Zuglärmschädigte waren gekommen, um sich über die Ergebnisse einer „Machbarkeitsstudie“ informieren zu lassen. Deren Ziel: weitere technische Möglichkeiten auszuloten, um das Mittelrheintal (und dessen Ausläufer) leiser zu machen. Da stand nun also ein armer Ingenieur neben seinem Beamer und mühte sich redlich, den Bürgern zu erklären, dass alles leider nicht so einfach sei. Und fügte dann hinzu, dass man aber trotzdem noch drei Dezibel Lärminderung hier herausholen könne und da ebenfalls noch drei und woanders vielleicht sogar fünf - über das Schleifen der Schienen etwa oder über Schienenstegdämpfer, mit denen die Schienenschwingung vermindert werden soll. Oder mit Hilfe von Schienenschmiereinrichtungen, die das Quietschen in den Kurven abschwächen.

Mehr zum Thema

- Kommentar: Die Bahn kommt leiser
- Experten prüfen 140 Lärmschutzvorschläge
- Bahnlärm im Mittelrheintal: Demonstranten fordern Nachtfahrverbot
- Stadt Rüdesheim will Lärmschutz einklagen
- Grünen-Politiker fordern Beschränkungen: „Lärm von Güterzügen unerträglich“
- Wenn die Ruhe weg ist
- Zug um Zug: Die Bahn ist zu laut im Oberen Mittelrheintal
- „Neue Güterwaggons im Mittelrheintal reichen nicht aus“



Autor: Timo Fresch, Jahrgang 1979, politischer Korrespondent für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland mit Sitz in Wiesbaden.

Allein: Die Bürger von Bingen bis Bonn, die das Glück haben, im wunderschönen Mittelrheintal zu leben, und das Pech, dass

Folgen: ————— Güterzüge, die auch nachts zum Teil nur ein paar Meter an ihren Häusern vorbeidonnern, dieses Glück zunichtemachen - diese Bürger haben keine Lust mehr auf Peanuts und Brotkrumen. Schließlich geht es nicht um ein, zwei oder fünf Dezibel, sondern um 110 in der Spitze - und 80 bis 90 sind schon verdammt laut.

Der Zorn traf an diesem Abend im Bürgerzentrum vor allem den anwesenden Vertreter der Bahn, den „Oberkasper“, wie ihn einer aus dem Publikum nannte. Warum die eigentlich wichtigen Fragen nicht aufgeworfen würden, fragten ihn die Leute. Also: Nachtfahrverbot - ja oder nein? Oder: Halbierung der Geschwindigkeit - ja oder nein? Die Antwort gaben viele selbst: Es bestehe daran kein übergeordnetes Interesse.



© KAUFHOLD, MARCUS

Bürger aus dem Rheingau und dem Mittelrheintal demonstrieren in Rüdesheim gegen den Lärm von Güterzügen (10. Mai 2014)

Dass man das so nicht stehen lassen kann, zeigte die Bahnlärm-Konferenz „Schneller leiser“ in Lahnstein (die von einer „Désirée Duray“ moderiert wurde) am Montag. In die Stadt mit der langen Eisenbahntradition hatten die für den Schienenverkehr zuständigen Minister von Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen, Roger Lewentz und Michael Groschek (beide SPD), sowie der Schweizer Botschafter in Deutschland, Tim Guldemann, eingeladen. Warum nun

gerade der? Weil die Schweiz offenbar Mittel und Wege gefunden hat, den Bahnlärm auf ein Maß zu reduzieren, das von der Bevölkerung vielleicht nicht als Wohlklang, aber doch als notwendige Begleitmusik der Prosperität akzeptiert wird.

Guldemann sagte, dass in der Schweiz pro Kopf zehnmal mehr für die Bekämpfung von Lärm ausgegeben werde als hierzulande. Außerdem ließ er keinen Zweifel daran, dass es ohne staatlichen Zwang, sprich: gesetzliche Regelungen, nicht gehe. In der Schweiz hat das Parlament etwa ohne Gegenstimme dem Verbot der Grauguss-Bremssohlen zugestimmt.

Problem Bremssohlen

Ja, die Grauguss-Bremssohlen. Um die geht es immer wieder. Wenn der Zug damit bremst, dann entstehen durch die Hitze Abschmelzungen, dadurch werden die Fahrflächen der Radsätze rau, was wiederum zu Schwingungen führt, die abgestrahlt werden und einen Höllenlärm machen - und zwar nicht nur beim Bremsen. Inzwischen gibt es bessere Bremsklötze, sogenannte Verbundstoff-Bremssohlen, die nicht aufrauen. Das hat man natürlich nicht nur in der Schweiz erkannt, sondern auch in Deutschland. Der in Lahnstein anwesende Vertreter des Bundesverkehrsministeriums machte allerdings deutlich, dass es die Schweizer mit gesetzlichen Regelungen einfacher hätten, weil sie nicht in der EU sind und daher nicht so abhängig von Partnern wie zum Beispiel Frankreich oder Polen, in denen das Thema Lärmschutz noch ziemlich niedrig gehängt wird.

Die Bundesregierung sucht daher noch nach einer rechtlich wasserdichten Möglichkeit, wie man so ein Verbot, etwa über das Allgemeine Eisenbahngesetz, doch hinbekommen könnte. Aber auch so sei, das beteuerte die ebenfalls anwesende Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn, die Umrüstung auf die neuen Bremsen schon voll im Gange.

Finanzielle Anreize für Lärmschutz

Ziel ist, den Bahnlärm bis 2020 zu halbieren. Seit knapp zwei Jahren gibt es dafür einen Anreiz: das zwischen Bund und Bahn vereinbarte sogenannte lärmabhängige Trassenpreissystem für den Schienengüterverkehr. Das sieht Ausgleichszahlungen für diejenigen Waggonhalter vor, die umgerüstet haben. Das Problem dabei: Es wird nur maximal so viel Geld gezahlt, wie die Umrüstung gekostet hat. Die neuen Bremsen sind aber auch im Betrieb teurer, teurer als die alten. Folge: Gerade private Anbieter warten noch ab, um sich durch niedrigere Betriebskosten Wettbewerbsvorteile zu verschaffen.

Die Dinge haben also eine ziemlich abstrakte Dimension - und eine schmerzlich

konkrete. Das wurde im letzten Teil der Konferenz deutlich, in dem wiederum Désirée Duray die Wortmeldungen aus dem Kreis der etwa 200 anwesenden Betroffenen entgegennahm. Folgende waren exemplarisch: Ein Ökonom aus Königswinter warb beinahe flehentlich dafür, die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten zum Maßstab der Beurteilung des Bahnverkehrs im Mittelrheintal zu machen. Er rief: „Unsere Kinder können nicht mehr schlafen, die Unternehmen ziehen ab, die Orte bluten aus. Wir haben ein Monstrum geschaffen.“

Eine Frau aus dem Publikum setzte hinzu: „Warum behandeln Sie das Problem nicht ganzheitlich, warum ist kein Gesundheitspolitiker, kein Bildungsexperte auf dem Podium?“ Ein Dritter: „Noch können wir unsere Leute in den Bürgerinitiativen im Zaum halten. Und wir wollen das auch weiterhin. Aber wissen Sie, was bei Bürgerversammlungen los ist? Da wollen Leute Fahrräder in die Oberleitung schmeißen.“

Schließlich ein Vierter: „Es ist den Menschen gelungen, einen Tunnel unter dem Ärmelkanal zu graben. Wir sind die drittgrößte Industrienation der Welt. Warum soll so etwas nicht auch hier gelingen können - nicht mehr für uns, aber für unsere Kinder und Kindeskinde?“

Nachdem der Vertreter des Bundesministers dem hinter diesem Gedanken stehenden Prinzip beigeplichtet hatte, beendete Désirée Duray die Konferenz. Exakt in diesem Moment wurde bekannt, dass Michael Schumacher aufgewacht und - natürlich - in die Schweiz gebracht worden sei. Fazit: Geht alles, wenn man nur will.

Quelle: F.A.Z.

[Zur Homepage](#)

Themen zu diesem Beitrag: [Schweiz](#) | [Oestrich-Winkel](#) | [Alle Themen](#)

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben

Video-Empfehlungen



Aufräumarbeiten nach
Pfungstürmen
Bahn meldet gewaltige Schäden
16.6.2014



Mit Solarkraft um die Welt
Jungfernflug für „Solar Impuls...
2.6.2014



Ho-Chi-Minh-Stadt
China evakuiert Bürger aus Vie...
18.5.2014

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2014
Alle Rechte vorbehalten.