

Finanzierung von mehr Lärmschutz ungeklärt

In Bonn wird über eine Studie zur Senkung des Bahnlärms im Mittelrheintal diskutiert. Doch den Anwohnern dauert die Umrüstung zu lange.

obo. RHEINGAU-TAUNUS-KREIS/ BONN. Über technische Möglichkeiten gegen Bahnlärm hat der "Beirat Leiseres Mittelrheintal" auf seiner siebten Sitzung im Bundesverkehrsministerium in Bonn diskutiert. Dabei ging es vor allem um die Ergebnisse einer Machbarkeitsuntersuchung. Wie berichtet, haben die Gutachter nach einer Analyse der Lärmbelastung, einer Begehung der Strecke und einer Anhörung der Kommunen und Bürger Vorschläge unterbreitet. Die Studie berücksichtigt aber nicht die von den Anwohnern geforderten Betriebsbeschränkungen wie ein Nachtfahrverbot und ein Tempolimit. Beides lehnt die Bahn kategorisch ab.

Aus Sicht der Bahn ist mit der Machbarkeitsuntersuchung dennoch ein "Meilenstein auf dem Weg zu mehr Lärmschutz im Mittelrheintal erreicht" worden. In den nächsten Monaten komme es nun darauf an, dass sich die Beteiligten auf eine Finanzierung der vorgeschlagenen technischen Maßnahmen und auf einen Zeitplan für ihre Verwirklichung verständigten, sagt die Beiratsvorsitzende Ines Jahnel, zugleich Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn, nach der Sitzung. Denkbar sind unter anderem hohe und niedrige Lärmschutzwände auf einer Distanz von 35 Kilometern, der Einbau von Schienenstegdämpfern auf einer Schienenlänge von fast 190 Kilometern und die Auskleidung von Bahngeländern mit schallabsorbierenden Materialien.

Würden alle Maßnahmen verwirklicht und gelänge die gleichzeitige Umrüstung der Güterwagen auf die Flüsterbremse bis zum Jahr 2020, ginge die Zahl der von Lärmpegeln über 60 Dezibel betroffenen Bürger von 32 000 auf rund 10 000 zurück, berichtet die Bahn. Zuvor allerdings müsse die "Wirtschaftlichkeit und Finanzierung geklärt" werden. Eine weitere Voraussetzung sei die Verabschiedung der neuen Vorschrift "Schall 03", nach der von 2015 an der Verkehrslärm beurteilt werde. Keine Auskunft gibt die Bahn zu den Chancen, inwieweit der Bund wirklich weitere, hohe Millionenbeträge investieren wird, um die Bürger stärker zu entlasten.

Immerhin fließt rund die Hälfte eines aktuell mit 40 Millionen Euro dotierten Investitionsprogramms in zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Mittelrheintal, davon wiederum die Hälfte in den Abschnitt zwischen Koblenz und Rüdesheim. Bis auf knapp zwei Kilometer sei dort der Einbau von Schienenstegdämpfern und Schienenstegabschirmungen auf der vorgesehenen Streckenlänge von 35 Kilometern nahezu abgeschlossen. Hinzu kommt das von der Bahn zusätzlich finanzierte regelmäßige Schleifen der Schienen, das ebenfalls zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms beiträgt.

Die Beiratssitzung in Bonn war abermals von einer Mahnwache der Bürgerinitiativen im Mittelrheintal begleitet. Sie sind mit dem Tempo der Umrüstung der Waggonen auf Flüsterbremsen unzufrieden. Die Bahn habe erklärt, sie könne erst bis zum Jahr 2017 rund 50 Prozent ihrer Güterwagen umrüsten. Immerhin sind nach Kenntnis der Bürgerinitiativen beim Eisenbahnbundesamt bis Ende Juni Anträge zur finanziellen Förderung der Umrüstung von 97 412 Güterwagen eingegangen. Von den knapp 184 000 in Deutschland registrierten Güterwagen seien bislang aber erst 20 646 mit den neuen Bremssohlen aus Verbundstoff ausgerüstet worden. Von den 82 608 Güterwagen der Deutschen Bahn sind es sogar nur 9473. Kernziel der Initiativen sind die Aufnahme einer Alternativstrecke in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 und Betriebsbeschränkungen für laute Güterzüge. (Siehe auch Seite 7.)

Alle Rechte vorbehalten © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt am Main
Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte für F.A.Z.-Inhalte erwerben Sie auf www.faz-rechte.de

Unsere Anmerkungen:

Dazu gab es in der FAZ vom 24.07.2014 den untenstehenden Leserbrief. Dieser Beirat der Bahn wird von ihr als Dialog u.a. mit den Bürgerinitiativen propagiert. Die Bürgerinitiativen sind jedoch gezielt zahlenmäßig auf 3 privilegierte ausgesuchte limitiert worden. Der Beirat tagt jetzt schon fast 2 Jahre ohne fassbares Ergebnis, und bei sogenannten Machbarkeitsstudien wurde auch das untere Mittelrheintal ausgeschlossen. Klassische Verdummung: Die Bahn propagiert "Meilensteine", generiert verstärkt Öffentlichkeitskampagnen, hält den Beirat als Alibi und hält die ausgesuchten Bürgerinitiativen - ohne dass diese es wohl bemerken - auf Kuschelkurs. Weitere Kommentare dazu ggfls. später, denn es gibt zur Bahn umfassendes zu sagen.

Der Leserbrief bringt kurz auf den Punkt, was Sache ist.

Vorstand

Frankfurter Allgemeine Archiv

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 24.07.2014, Nr. 169, S. 32

Hohn von der Bahn

Zu "Finanzierung von mehr Lärmschutz ungeklärt" (F.A.Z. vom 17. Juli)

Die sogenannte "Lärmschutzbeauftragte" der DB hat wieder mal zugeschlagen. Sie fungiert derzeit in Personalunion als Vorsitzende im "Beirat Leiseres Mittelrheintal" und verkündet dort Meilensteine auf dem Weg zu mehr Lärmschutz im Mittelrheintal. Und ich dachte, Fasching ist vorbei. Bemerkenswert, was die DB sich zum Zwecke ihrer Propaganda und Desinformation so alles einfallen lässt: Hier wird mal zur Abwechslung die Ziege zur Gärtnerin gemacht.

Zur Finanzierung von mehr Lärmschutz fehlt nur noch der Vorschlag, dass die Anlieger hierfür die Kosten selbst übernehmen, denn die profitieren schließlich von der enormen Verbesserung ihrer Lebensqualität. Vor allem durch die geplante Entlastung des Rheintales durch Ableitung von Güterzügen über das bekanntlich menschenleere Rhein-Main-Gebiet. Frage 1: Für wie blöde hält die DB die betroffenen Menschen, nicht nur im Rheintal? Frage 2: Wann hört die DB endlich damit auf, die von ihr schwer geschädigten Anwohner auch noch fortlaufend zu verhöhnen?

REINER SERSCH, FRANKFURT

Alle Rechte vorbehalten © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt am Main
Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte für F.A.Z.-Inhalte erwerben Sie auf www.faz-rechte.de