

Rechts und links vom Rhein im selben Boot (3)

Jeder Bericht über die Bahnlärmgegner und deren Aktivitäten ist lobenswert, die Inhalte aber verharmlosen gelegentlich die Realität. Wer über 500 laute Güterwagen berichtet, der hat mindestens eine Schlüssigkeitsprüfung vergessen. Eine solche Anzahl von Güterwagen ergibt bei einem Zug von durchschnittlich ca. 35 Waggons ganze 14 Züge an einem Tag. Davon können die Anwohner im Rheintal links- und rechtsrheinisch nur träumen. Man meinte mit Sicherheit ca. 500 laute Züge am Tag (!) und das gibt zur Zeit ca. 17.500 Güterwagen ! Mag auch die Zahl vielleicht ein wenig zu hoch gegriffen sein, so reichen auch schon 400 Züge am Tag mit 14.000 Güterwagen. Was aber nach der Eröffnung des Gotthard-Basis-Tunnels kommen wird, sind weitere bis zu 200 zusätzliche Züge mit noch ca. 7.000 Waggons. Beide Rheinstrecken sind ohne ausreichenden Lärmschutz massiv aufgerüstet worden um dieses Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Hinzu kommt, dass bereits Versuche im Bereich Deutschland-Dänemark laufen, um die Länge der Güterzüge auf bis zu 1.000 Meter auszudehnen. Die Elektronik wird die Züge so steuern können, dass der Abstand von einem zum nächsten Zug ca. 2 - 3 Minuten betragen wird. Dem fiel bereits der Fernverkehr von Personenzügen im Rheintal zum Opfer. Bonn, Koblenz, Mainz u. Wiesbaden sind abgekoppelt. Dortige Abgänge der Fahrgastzahlen zählen zu den als Erfolg dargestellten Zuwächsen auf der Schnellbahnstrecke.

Die Personenbeförderung der Bahn ist technisch auf dem Standard des europäischen Niveaus. Die Güterbahn dagegen nutzt noch immer die Technik aus Kaisers Zeiten und rumpelt mit Klotzbremsen aus Grauguss (= Bremsbeläge) durch Städte u. Dörfer in ganz Europa. Der geplante Börsengang der Bahn, mit dem der Bund den Modernisierungstau der Güterbahn auf die zukünftigen Aktionäre übertragen wollte, hat mit Blick auf Profit und Börseneignung die Modernisierung der Güterbahn und deren Strecken verhindert. Man erinnere sich an den Namen Mehdorn, der es nun in Berlin richten soll. Nun rumpelt es weiter und Herr Schäuble rühmt sich einer Kreditaufnahme von 0,00 €. Und eine Hightech-Nation schickt ihre 40 Jahre alten Güterwagen auf die Reise und bittet die Eidgenossen in der Schweiz, deren Lärm auch nach 2020 noch ertragen zu dürfen. So ist es nicht verwunderlich, dass der Bund die Nord-Süd-Verbindung durch das Rheintal bis zum Rand der technischen und menschlichen Erschöpfung über Trassenpreise profitabel nutzt um die Einnahmen aus Dividenden der Bahn AG im Bundeshaushalt für andere Zwecke zu verwenden (s. Mineralölsteuer).

Der Bahnlärm ist schon heute bei ca. 400 Zügen Körperverletzung ! Was geht eigentlich in den Köpfen der Verantwortlichen vor, wenn man weitere 200 Züge am Tag darauf setzt, obwohl seit Jahren durch Gutachten nachgewiesen ist, wie gesundheitsschädlich Lärm ist. Warum schafft man Umgehungsstrassen, Tunnel und Tempolimits gegen Straßenlärm und verbindliche Ein- und Abflugschneisen gegen Fluglärm, donnert aber Tag und Nacht mit 110 km/h, mehr als 100 Dezibel und mit Gefahrgut durch die Mitte von Städten und Dörfern und vergisst die, die dort wohnen und die nach dem Grundgesetz ein Recht auf körperliche Unversehrtheit haben ? Was soll der Ruf nach weiteren Gutachten (GA v. 10. April 2014) vor dem Planungsausschuss der Stadt Bonn durch Herrn Groß (ProRheintal e.V.), der Herrn Prof. Greiser wie ein Zirkuspferd durch die Manege zieht ? Die damit entstehenden Kosten von bis zu 3,5 Mio. Euro für ein „Groß-Gutachten“ (Überschrift GA) geben nur wieder Argumente die Ergebnisse abzuwarten und verzögern die dringend erforderlichen Schritte zur Lärmreduzierung. Wer sich in den letzten Jahren mit Flug- und Bahnlärm beschäftigt hat, der weiß, dass keine weiteren Gutachten (ARTE, 8. Juli 2014, Prof. Dr. Thomas Münzel, Uni Mainz) sondern politische Einsicht erforderlich ist. Völlig unverständlich ist die Verharmlosung, dass man ab 2016 bei offenem Fenster an der Bahnstrecke wieder durchschlafen kann (Zitat: Groß über BUmwMin'in Hendricks, SPD). Wer anlässlich der

vorliegenden Erkenntnisse weitere Gutachten fordert, der erweckt den Eindruck, als lägen ihm wirtschaftliche Interessen näher als Maßnahmen gegen Bahnlärm.

Allein die Erwähnung des Jahres 2016 erweckt schon Unverständnis für den informierten Betrachter. Zur Zeit geht man von etwa 180.000 Güterwagen nur in Deutschland aus, von denen etwa 40.000 umgerüstet oder neuwertig sind. Blieben also 140.000 Güterwagen, die zur Umrüstung anstehen. Ende 2012 gab es 1.250 Förderanträge (Zitat: Ramsauer), im April 2014 lagen 1.820 Förderanträge bei der DB Netz vor. Bleibt zu hoffen, dass die ersten Förderanträge schon abgearbeitet sind, dann wären nur noch 98,8 v.H. in den nächsten 6 Jahren umzurüsten. Da ein Zug erst leiser wird, wenn 80 v.H. seiner Waggons umgerüstet sind, dann wissen wir, dass bei diesem Tempo das Jahr 2016 blanke Hoffnung von Outsidern ist. Die Betrachtung durch die Bahn konzentriert sich auf den Austausch der Bremsbeläge. Allerdings bleiben die bereits beschädigten Laufflächen erhalten und beschädigen wiederum die Schiene, die dann die intakten Laufflächen umgerüsteter Waggons wieder demolieren. Das nächtliche Schleifen (angenehme Nachtruhe) von Schienen im Rheintal wird nach meiner Prognose weit über das Jahr 2020 hinausgehen. Schienenstöße, Flachstellen an den Rädern, scheppernde Bremsgestänge und Verzurrmechanismen sowie dröhnende Aufbauten immer größerer und schnellerer Waggons sind noch nicht in die Betrachtung einbezogen.

Nicht nur der Lärm ist eine Folge des Güterzugverkehrs, sondern auch die Erschütterungen, die das Inventar in den Häusern bewegen und tiefe Risse in den Wänden hinterlassen. Wenn das Bett nachts wackelt ist das unproblematisch, denn der Lärm hat den Schläfer schon geweckt. Auch der Dreck (Abrieb der Bremsen, Kohlenstaub, Dieselruß mangels Partikelfilter) wird eher als unbedeutende Nebenwirkung behandelt. Feinstaub wird wohl nur von Autos verursacht. Die Güterzüge fahren ungehindert mit der roten Plakette durch das Stadtzentrum, schon Pkw mit der gelben Plakette bleiben draussen ! So sind entlang der Schienen diejenigen fort gezogen, die über die notwendige Kaufkraft verfügen. Verblieben oder nachgerückt sind die, die sich nur die durch Lärm, Erschütterungen und Dreck reduzierten Mieten und Bauplätze leisten können. Folgewirkung ist, dass die Schneise entlang der Bahn breiter wird, die Investitionen in Immobilien unterbleiben und der Verfall sich fortsetzen wird. So vernichtet man Volksvermögen, vertreibt die Bürger, die Betriebe, die Touristen, die Arbeitsplätze und damit die Infrastruktur eines Ortes und einer Region, wie man es bereits im Weltkulturerbe Mittelrheintal vielfach fassungslos bestaunen muss. In diese Entwicklung passt die Aussage des Herrn Weinandy als Abteilungsleiter im Umweltbundesamt, der anlässlich eines Filmberichtes in Arte am 8. Juli 2014 offenbarte, dass als Gegenmaßnahme gegen Verkehrslärm auch die Umsiedlung von Anwohnern betroffener Bahnstrecken in Erwägung zu ziehen ist. Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger, kaufen Sie sich einen Koffer, packen Sie Ihre transportablen Habseligkeiten ein und verlassen Sie Haus und Hof, denn die sind unverkäuflich. Für Ihre Immobilie tragen Sie nur noch die überschaubaren Kosten der Verkehrssicherungspflicht und die ermäßigte Grundsteuer. Fragen Sie Ihren Steuerberater. Ihren Neuanfang unterstützt vielleicht die KfW.

Nicht ohne Grund haben sich seit einer Veranstaltung im März 2012 in Erpel am Rhein neue Bürgerinitiativen zwischen Koblenz und Bonn gegründet und laufen gemeinsam in einer Allianz mit anderen BIs in der bundesweiten Vernetzung Sturm gegen die anstehende Entwicklung im Rheintal. Lobenswert ist deren ehrenamtlicher Einsatz (hier: Herren Pusch, Groß, Fröhlich, Papen, Breidenbach, Hoppen, Kirchhoff) und auch die Unterstützung durch die Minister in Rheinland-Pfalz u. Hessen, der Abgeordneten des Bundestags (gerade mal 20 von 600 im Bund) und der Landtage sowie viele Bürgermeister betroffener Orte. Als Erfolg dieser gemeinsamen Aktivitäten kann man, leider aber mit der üblichen Skepsis gegenüber der Politik, die Einführung von erhöhten Trassenpreisen (1,5 v.H. max. 211,00 € pro Achse) für laute Güterwagen sowie möglichst haushaltsneutrale Subventionen zur Umrüstung von der Graugusssohle (Bremsbeläge) auf die LL-Sohle sehen. In Frau Merkels Pflichtenheft steht

ein Vermerk seit sie in Koblenz den Bahnlärmgegnern nicht ausweichen konnte. Auch die Bahn bemüht sich redlich mit Lärmschutzmaßnahmen an und neben den Gleisen, hoffend auf Subventionen vom Bund, noch in diesem Jahrhundert merkbar zur Begrenzung des Lärms großflächig beizutragen. In den „Projektbeirat Leises Mittelrheintal“ hat sie drei Initiativen gegen Bahnlärm einbezogen, denen aber zwecks Transparenz einen Maulkorb verpasst. Es erweckt eher den strategischen Eindruck die Initiativen still zu stellen, denn die dort tätige Lärmschutzbeauftragte der DB, Frau Ines Jahnel, betont in der Öffentlichkeit unverblümt, dass die Wirtschaftlichkeit der Bahn absolute Priorität hat.

Ich konnte vor einigen Wochen an zwei Veranstaltungen teilnehmen, anlässlich derer der Schweizer Botschafter in Deutschland Tim Guldemann über die Verhältnisse in der Schweiz berichtete. Dort bestimmte die Bevölkerung über Lärmschutz und erteilt der Regierung und der Bahn kraft Gesetzes die Direktiven. Die Investitionen in die Bahn sind pro Kopf gerechnet erheblich höher als in Deutschland. Ein Blick in die Schweiz und man reibt sich erstaunt die Augen. Als seit Jahren praktizierte Demokratie darf man das Ergebnis werten, dass Neubau- u. Erweiterungsmaßnahmen von Anfang an die Vermeidung des Bahnlärms beinhalten müssen. In Deutschland ist der wenig sinnvolle und wenig effektive Kreislauf zwischen den Bahnverwaltungen Betrieb und Netz, den Ministerien für Verkehr, Wirtschaft und Finanzen, dem Eisenbahnbundesamt, dem Umweltbundesamt und letztlich dem Bundestag verantwortlich für eine unendliche Verschleppung von fundamentalen Bürgerrechten. Auch die dortigen Hinweise in der Vergangenheit auf Hindernisse durch die EU, zu Einschränkungen im Bahnverkehr zu Nachtzeiten und Geschwindigkeitsbeschränkungen usw. stellten sich zum Teil als falsch heraus. Diese Praxis führte dazu, dass während der zunehmenden Proteste gegen den Bahnlärm die Politik den Bahnbonus (= zulässiger Mehrlärm) an Bestandsstrecken (98 %, also das gesamte Rheintal !) unverändert festschrieb und dessen Abschaffung für Neubaustrecken (2 %) als Erfolg verkaufte und die soeben erlassene 16. BImSchVO (Schall 03) die Berechnung des Bahnlärms (Software ?) zwingend als einzigen Maßstab vorschreibt. Damit werden die gemessenen Spitzenwerte, die den Bahnanliegern den Schlaf rauben, auf harmlose Mittelwerte herunter gerechnet. So etwas verkauft Frau Dr. Angela Merkel mit Schreiben vom 30. April 2014 dem Präsidenten des Deutschen Bundestages ! In Koblenz war eben nur Wahlkampf ! Eine starke Kanzlerin, blasse Verkehrsminister ohne Mittel u. Kompetenz, Politiker mit Zukunft als Lobbyisten und eine verfallende Infrastruktur im Westen der Republik. Den letzteren Anblick erträgt nur jemand, der sich im DDR-Alltag daran gewöhnt hatte. Vielleicht sollte Frau Merkel weniger an der Finanzierung eines Flugzeugträgers für die Bundesmarine zur Erhöhung der weltpolitischen Bedeutung Deutschlands bis zum Hindukusch feilen, dafür alternativ der Weltwirtschaftsmacht Deutschland eine existenznotwendige Infrastruktur erhalten und verbessern. Der nimmer endende Solidaritätszuschlag verhindert, dass man an dessen Stelle vielleicht sogar mit Zustimmung der Bevölkerung eine verzinsliche und rückzahlbare Infrastrukturabgabe u.a. für eine alternative Neubaustrecke erheben könnte (s. Konjunkturzuschlag 1970).

Ergebnis aller Bemühungen von Bund und Bahn soll eine Lärmreduzierung auf die Hälfte des heutigen Lärms bis 2020 sein. Nur hat der Gesetzgeber „vergessen“ für die Zeit nach 2020 Sanktionen gegen diejenigen einzuführen, die dieses Ziel nicht erreichen. Und wenn man schon mit der Schweiz verhandelt, ob man nicht über 2020 hinaus....., dann fragt man sich, was diese Regelung für eine Wirkung haben kann. Die angestrebte Umrüstung der Bremsen von Güterwagen wird etwas mehr kosten als die Elbphilharmonie, aber deutlich weniger als die Mehrkosten für die Eröffnung des Berliner Flughafens. Die Lobby der Bahn (Bahnunternehmen sowie Leasing- u. Vermietungsgesellschaften für Güterwagen) klagt schon heute vorsorglich über unzureichende Subventionen, da diese die Mehrkosten der Umrüstung und der Verschleißreparaturen nicht decken. Böse Zungen behaupten sogar, dass Waggonbetreiber wieder auf die Graugusssohle zurückkrüsten, weil es eben wirtschaftlicher ist. So etwas nennt

man den Transportwahnsinn. Da kommen Schiffe mit 16.000 Containern pro Schiff vom Fernen Osten vorbei an Südeuropa bis nach Amsterdam, Rotterdam oder Antwerpen, werden dort teilweise entladen und beladen mit Containern, die man vorher im Rheintal nicht mehr zählen konnte und die Bahn schleppt sie wieder durch das Rheintal, die Schweiz, durch Österreich und Italien in Richtung Süden. Das ist so ähnlich wie der Joghurtbecher, der in Rumänien hergestellt, in Dänemark bedruckt, in Hessen mit Milchprodukten aus Bayern befüllt, mit Folie aus Japan verschlossen und in Berlin mit einem Löffel aus China verzehrt wird. Mahlzeit, Frau Merkel. Wer da behauptet, das brächte Maut, Mineralölsteuer sowie Trassenpreise und darauf noch Mehrwertsteuer in die Kasse des Herrn Schäuble, ist wohl ein Schelm. Warum zahlt nicht derjenige einen angemessenen Beitrag zur Lärmbeseitigung, der die Lagerhaltung auf Bahn und Strasse verlagert und Transporte mit stetiger Temposteigerung verursacht ? Solange Lobbyisten in den Ministerien sitzen oder den bekannten Einfluss haben, so lange wird der Bürger manipuliert und frustriert.

Nein, Vermeidung von Bahnlärm bedeutet nicht beschmierte Lärmschutzwände und Käfighaltung ohne Frischluftzufuhr hinter Lärmschutzfenstern. Beides ist vermeidbar, wenn die bereits vorhandene Technik zur Lärmreduzierung an der Schiene, an der Lok und den Waggons endlich konsequent umgesetzt würde. Die Bahn hat eine unbestrittene Existenzberechtigung als Rückgrat unserer Infrastruktur. Die Verlagerung der Fracht von der Strasse auf die Bahn und das Binnenschiff ist der richtige Weg. Aber bitte so leise wie möglich und nur der erste Schritt sollten die 10 Dezibel (etwa Lärmhalbierung) sein, damit weitere Schritte folgen können. Gehen die Menschen erst als Demonstranten strafrechtlich relevant auf die Schienen (s. Rüdeshheim), dann wird der politische und wirtschaftliche Schaden immens höher. Der volkswirtschaftliche Schaden (Lärm kostet 40 Mrd. Euro jährl. in Europa, Weinandy, UBA) ist heute schon um ein Vielfaches höher als die für die Bahnlärmvermeidung erforderlichen Investitionen.

Der für die Umsetzung der Bahnlärminderung notwendige Druck muss verstärkt werden. So genannte politische Erfolgsmeldungen müssen kritisch analysiert und nicht kommentarlos hingenommen werden. Nicht nur die unmittelbar Betroffenen sollten sich regen und die Bürgerinitiativen an ihrem Wohnort mit Rat und Tat unterstützen, sondern auch die mittelbar Betroffenen und diejenigen, die aus Solidarität ein Herz für Familie, Freunde und Nachbarn haben. Was heute noch erträglich sein mag, wird ab 2016 mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und in Zukunft unerträglich werden. Wenn Sie heute wissen wollen, wie Ihre Heimat in Zukunft aussehen wird, dann besuchen Sie die Orte zwischen Rüdeshheim und Koblenz. Wer als Politiker dieses Thema totschweigt und tatenlos zusieht, begeht ein Verbrechen an den Bahnanliegern, zerstört deren Gesundheit und die Zukunftsaussichten der Kinder und ganzer Regionen.

Gunter Lannert, 53579 Erpel
ghe.lannert@googlemail.com