

Thema:

**Internationales „Silent Europe Rail“-Symposium
vom 21.11.2013 in Boppard am Rhein**

25.11.2013



Am vergangenen Donnerstag, den 21.11.2013 fand in Boppard am Rhein ein Internationales Symposium mit dem Titel „Silent Europe Rail“ statt.

Für das **Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal21** hat Herr Peter Exner an dieser Veranstaltung teilgenommen.

Näheres zu dieser Veranstaltung finden Sie im Internet unter:

<http://www.ibk2010.de/kongress.html>

Die zwei Broschüren mit umfassenden Informationen zum Thema Bahnlärm und zu den Referenten sind ab sofort ebenfalls im Internet einsehbar und stehen Ihnen dort auch zum download bereit:

„BAHNLÄRM MACHT KRANK“,

Kompendium für wirksamen Schutz vor Lärm an Schienenwegen

<http://www.ibk2010.de/gesundheit.html>

„RUHE IM RHEINTAL“

Kreative Lösungen zur Bahnlärm-Reduzierung am Oberen Mittelrhein

<http://www.ibk2010.de/bahnlaerm.html>

Hier sein Bericht:

An der Veranstaltung nahmen neben den Bürgerinitiativen am sog. Rheinkorridor auch BI-Vertreter aus allen Regionen Deutschlands, aus der Schweiz, aus den Niederlanden und Österreich teil. Seitens der Deutschen Bahn waren Frau Ines Janel, Lärmschutzbeauftragte, und ein Vertreter der DB Netz AG anwesend.

Auch Vertreter aus der Politik (u.a. Bürgermeister, Landtags- und Bundestagsabgeordnete, Vertreter des Umweltministeriums Rheinland-Pfalz) und Mitglieder des „Projekt-Beirates Leiseres Mittelrheintal“ waren vor Ort.

Bemerkenswert war der Hinweis auf die Gründung des „Projekt-Beirates Leiseres Mittelrheintal“ im Dezember 2012. Als ein überparteiliches und heterogenes Gremium umfasst es Vertreter von Bürgerinitiativen, Politik (Kommunal, Land, Bund), Ministerien (Rheinland-Pfalz) und Bahn, um kurz-/mittel-/ und langfristige Maßnahmen zur Reduzierung von Bahnlärm im Mittelrheintal zu definieren und auch umzusetzen. Im Rahmen einer stattfindenden Machbarkeitsuntersuchung werden die betroffenen Kommunen eingebunden (Was ist machbar? – Was kostet es? – Was kann man zur Reduzierung des Bahnlärms erreichen?).

Hervorgehoben wurde die positive themenzentrierte konstruktive und die überparteiliche Zusammenarbeit bei diesem Thema, die anfangs nicht möglich erschien. Nur wenn alle an einem Strang Ziehen und den „Druck im Kessel“ ständig hoch halten, wird man auf Bundesebene etwas erreichen können.

Seit über 5 Jahren setzen sich die Bürgerinitiativen am Güterkorridor im Rheintal für die Reduzierung des Bahnlärms ein. Dies leider nur mit geringem Erfolg.

Frank Gross, 1. Vorsitzender von Pro Rheintal bezeichnete daher Maßnahmen des Konjunkturpakets II (Innovativer Lärmschutz an Bahnlinien), aus dem Projekt „Leiser Rhein“, und die Halbierung des Schienenlärms bis 2020 (dies entspricht einer Reduzierung um 5 db) eher als Medien- und Politikpropaganda, da bei den betroffenen Menschen, die täglich unter bis zu 500 Güterzügen (davon ca. 200 nachts) leiden, bisher noch keine Verbesserung der Situation erreicht wurde – und dies wohl gemerkt, obwohl sich auch alle politischen Mandatsträger und das Land Rheinland-Pfalz für eine Reduzierung des Bahnlärm auf dem Rheinkorridor beim Bund einsetzen.

Auch die vielfach propagierte Umrüstung der Güterwägen auf LL-Sohle kommt nach seinen Worten nicht in Gang. Obwohl das BMVBS bereits im Jahr 2007 40 Mio Euro für die Umrüstung von 5.000 Güterwaggons bereitgestellt hatte, wurde der erste Güterwaggon erst im Jahr 2013 umgerüstet. Derzeit seien ca. 1.250 Waggons (von 180.000 in Deutschland!) umgerüstet, die dann vornehmlich auf der Rheinschiene zum Einsatz kommen. Wie lange es noch dauern wird, bis die ersten 10.000 Güterwaggons umgerüstet sind, die dann als Ganzzüge den Menschen im Rheintal „Linderung“ vor dem Bahnlärm bringen sollen, konnte er nicht sagen.

Bereits 2007 hat die EU vorgeschrieben, dass alle neuen Güterwaggons mit Kunststoffbremsen ausgestattet sein müssen. Auf EU-Ebene plant man das Verbot von Graugussbremsen ab 2020.

Bahnlärm setzt sich aus unterschiedlichen Komponenten zusammen

Das, was Menschen als Bahnlärm empfinden, ist die „Musik“ des Bahnorchesters, die sich aus unterschiedlichen Komponenten zusammensetzt. Es werden Emissionen der Fahrzeuge und des Fahrwegs unterschieden:

Fahrweg (Körperschall, Erschütterungen)	Fahrzeuge (Luftschall)
Sekundärschall, Infraschall	Lokomotiven (Antriebsgeräusche, Lüfter, Getriebe, Umrichter)
Schienen- und Schwellenabstrahlung	Waggons (Geräusche von Wagenaufbauten, aerodynamische Geräusche)
Brückendröhnen	Laufgeräusche, Rad, Radabstrahlung
	Kurvenquietschen, Bremsen
	Geschwindigkeit der Güterzüge
Zuständig: DB Netz AG	Zuständig: Nutzer des Schienennetzes = Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU (In Deutschland ca. 180)
Rein nationale Angelegenheit (= Bund); EU fühlt sich nicht zuständig	Aufgrund der Interoperabilität der Fahrzeuge (diese fahren grenzüberschreitend; international) gibt es Planungen seitens der EU die Geräuschemissionen von Fahrzeugen zu reduzieren (TSI-Noise¹).

So vielfältig wie die Quellen des Lärms sind, so vielfältig ist auch deren Reduzierung. Nur eine Kombination von mehreren Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen führen zum

¹ Technische Spezifikationen für die Interoperabilität - Lärm

gewünschten Erfolg einer effizienten Schallreduktion. Daher müssen Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen immer individuell, anhand der lokalen Gegebenheiten ermittelt werden.

Aus diesem Grund werden in den kommenden Monaten im Rheintal vom „Projekt-Beirat Leiseres Mittelrhein“ gemeinsam mit den betroffenen Kommunen und Bürgerinitiativen Begehungen durchgeführt, um gemeinsam geeignete Maßnahmen zu finden und zu beschreiben.

Lärmschutz gegen Bähnlärm ist technisch möglich – jetzt schon

Die Fachvorträge von diversen Firmen² und die Einschätzung von Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht, Leiter des Fachgebiets für Schienenfahrzeuge an der TU Berlin, machten sehr deutlich, dass es aktuell bereits technisch machbar ist den Bahnlärm um bis zu 25 dB(A) zu senken. Prof. Hecht verwies auf die gesetzlichen Regelungen in Asien, die Deutschland und der EU um Welten voraus ist. Dort werden 55 dB(A) am Gleisrand als Grenzwerte angesetzt. Aufgrund der nicht vorhandenen Gesetzesvorgaben, Vorschriften und der fehlenden Gelder tut sich in Deutschland nicht viel. An Bestandsstrecken ist Lärmschutz nur eine freiwillige Leistung, für die der Bund nur begrenzte Mittel zur Verfügung stellt. (Bem.: Da hier nur ca. 100 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung stehen, beträgt die Wartezeit bei neuen Maßnahmen, die in die Liste des Lärmsanierungsprogramms des Bundes aufgenommen werden, derzeit ca. 26 Jahre!).

„Lärmkarten – alles was bunt ist, ist für die Menschen unerträglich“

Mit dieser Aussage machte Herrn Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht deutlich, dass die Lärmausbreitung, welche in den Isophonenkarten der Lärmkartierung (EU-Umgebungs-lärmrichtlinie) dargestellt werden, viele Menschen betrifft und belasten wird. Nicht nur die unmittelbaren Anlieger.

(Bahn-)Lärm macht krank

Beide Referenten (Mediziner) machten erneut deutlich, dass jegliche Art von Verkehrslärm das Risiko für Herz- und Kreislauferkrankungen steigert. Dies gilt für Bahnlärm umso mehr, da es beispielsweise bei Bahnstrecken ein Nachtfahrverbot, wie beispielsweise ein Nachtflugverbot von 23.00-5.00 Uhr, nicht gibt! Schlafstörungen und deren Folgen machen die Anlieger an Bahnstrecken krank. Eine Unterscheidung von Flug- und Bahnlärm macht aus medizinischer Sicht keinen Sinn.

Und wenn Menschen meinen, dass sie von dem Lärm nachts nicht aufwachen und durchschlafen zeigen Untersuchungen doch ein anderes Bild. Das vegetative Nervensystem reagiert auf den Lärm und es kann nachts zu Steigerungen des systolischen und diastolischen Blutdrucks um 5-7 mmHg kommen.

Pro Rheintal hat bereits über 10.000 Unterschriften gesammelt und fordert ein Nachtfahrverbot im Rheintal als Sofortmaßnahme.

Kontakte

Das Symposium bot auch die Möglichkeit Kontakte zu knüpfen, was auch genutzt wurde, um sich persönlich kennenzulernen und sich zu vernetzen (*siehe Karte der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. im Internet auf der wir, das Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal 21 bereits vertreten sind*; link: <http://www.schiene-laerm.de/vernetzen/>).

Auch wenn der Güterkorridor Ost und der TEN-T Korridor³ Skandinavien-Mittelmeer, deren Bestandteil die Bahnlinie Hof-Regensburg ist, noch in Planung ist und die prognostizierten

² Unterlagen und nähere Informationen beim Verfasser

³ (=Trans-European Transport Network = Transeuropäische Verkehrsnetz)

80-100 Güterzüge täglich bei uns noch nicht fahren, so fanden alle Gesprächspartner das Engagement des Forums Bahnlärms Güterkorridor Naabtal21 sehr sinnvoll und notwendig. Alle Gesprächspartner ermunterten und bestärkten uns weiterzumachen, denn man könne nie früh genug beginnen sich dem Thema anzunehmen, aufzuklären und in der Region für ein Netzwerk und Mitstreiter sorgen. Denn es wird schwer werden, ohne Rechtsgrundlagen Lärm- und Erschütterungsmaßnahmen zu bekommen.

Des weiteren wurde gebeten, sich auch auf Bundesebene der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.⁴ an zu schließen, um Informationen zeitnah zu bekommen und Aktionen gemeinsam abzustimmen. Dieser Aufforderung kommen wir gerne nach.

Alles was bereits jetzt zu einer Reduzierung von Bahnlärm erreicht wird, kann zukünftig auch uns zu Gute kommen. **Bahnlärm ist ein gesellschaftliches Problem, nicht eines von einigen Wenigen.** Denn wir brauchen diesen Verkehrsträger und dessen Akzeptanz in der Bevölkerung, um die prognostizierten Gütertransporte bewältigen zu können. Natürlich darf hierunter auch nicht der Personenschienennachverkehr (SPNV) in den Regionen und die Anbindung an die Ballungszentren leiden.

Ein persönliches Fazit

Ein informativer Tag mit vielen Eindrücken. Besonders beeindruckend waren die Menschen, die sich bereits seit Jahren in den Bürgerinitiativen zum Thema Bahnlärm ehrenamtlich engagieren und sich trotz Rückschlägen immer noch voll einsetzen, einen langen Atem brauchen und diesen auch haben.

Erschreckend war, dass trotz diesen ganzen Engagements sich im Rheintal bisher nur wenig getan hat.

Beeindruckend war auch der Aufenthalt in Boppard am Rhein, um die dortige Situation im Rheintal mit der Güterzugbelastung selbst zu erleben – unbeschreiblich!

Unbeschreiblich auch der Hotelbesitzer, der mich bereits bei der Ankunft fragte, ob ich ein Zimmer zum Rhein möchte, dort habe ich dann den Bahnlärm, oder ob ich ein „ruhigeres“ Zimmer möchte, wo ich nur die Kirchenglocken höre. Ich wählte das ruhigere Zimmer...

...aber die Güterzüge, die nachts durch Boppard und auf der anderen Rheinseite fahren hörte ich dennoch und wachte mehrmals nachts auf. Das sind grundsätzlich keine schönen Zukunftsperspektiven für uns in der Oberpfalz.

Und wenn Sie jetzt der Meinung sind, dass sich die Situation im Rheintal mit der unseren nicht vergleichen lässt, anschließend eine Gegenüberstellung:

	Rheintal	Bahnlinie Marktredwitz – Regensburg (Naabtal)
Alter der Strecke	Ca. 150 Jahre	Ca. 100 Jahre
Anzahl der Gleise	4 = auf jeder Rheinseite 2	2
Anzahl der Züge, tgl.	1848: 12 aktuell: Ca. 500 Güterzüge	1898: ?? Aktuell ca. 90 gesamt (davon ca. 8 Güterzüge) Planung: 80-100 Güterzüge
Streckenprofil	Unverändert seit ca. 150 Jahren	Unverändert seit ca. 100 Jahren

⁴ www.schienenlaerm.de

	Rheintal	Bahnlinie Marktredwitz – Regensburg (Naabtal)
Ausgewiesener EU-Güterkorridor (TEN-T)	ja, Rhein - Alpen	ja, Skandinavien - Mittelmeer
Elektrifizierung	ja	nein, aber geplant aktuell: Dieselloks „Taiga-Trommel“
Fahrweg als Güterkorridor modernisiert	nein	nein
Alternative Routenplanung geprüft	nein	nein
Bestandsstrecke	ja	ja
Streckenverlauf	Mitten durch Ortschaften	Mitten durch Ortschaften und direkt daran vorbei
Anspruch auf Lärmschutz	nein, da Bestandsstrecke	nein, da Bestandsstrecke
Lärmschutzmaßnahmen begonnen, vorhanden	ja, aber nur partiell und unzureichend	nein
„leise Güterwaggons“ nachts verkehrende Züge	Ja, begonnen (1250 Stück)	nein
	ja	Ja, z.B. aufgrund der Umleitung Marktredwitz-Nürnberg (Pegnitz) von Juni – Oktober 2013 Zukünftig: sehr wahrscheinlich, um den Personennahverkehr am Tag nicht zu behindern.
Besonderheiten	Unesco-Weltkulturerbe	Naturpark Nördlicher Oberpfälzer Wald, Naturschutzgebiet Waldnaabtal, Landschaftsschutzgebiete
Bürgerinitiativen	Unzählige	Keine (Bemerkung: Forum Bahnlärm ist keine Bürgerinitiative)
Netzwerke Bürger-Verbände-Politik	u.a. Projekt-Beirat Leiseres Mittelrheintal	(noch) nichts
Aktueller Stand	Laut ist´s	Laut wird´s ⇒ www.lautwirds.de

Exner Peter
für das
Forum Bahnlärm
Güterkorridor Naabtal21
92665 Altenstadt

Internet: www.lautwirds.de
Email: lautwirds@gmx.de