

Bahn will Lärm kleinreden

Medienkampagne soll Bürgerproteste entkräften

Mittelrhein. – Eine neue Bahnbeauftragte für Umweltschutz und eine gezielte Medienkampagne, in der über aufwendige Lärmschutzmaßnahmen entlang von Schienenwegen die Rede ist, sollen den Bürgerprotesten gegen Bahnlärm jetzt den Wind aus den Segeln nehmen. Frank Gross, Vorsitzender des Bürgernetzwerks Pro Rheintal, spricht von einem gezielten Verwirrspiel mit Zahlen und Fakten, die auf den ersten Blick schwer einzuordnen seien. Anhand einer grafischen Darstellung im Internet werden von der Bahn Lärmschutzmaßnahmen veröffentlicht und mit Ausgaben von angeblich 100 Millionen Euro pro Jahr untermauert, die bislang noch in keinem einzigen Jahr aufgewendet wurden. „Im vergangenen Jahrzehnt sind es weniger als die Hälfte des genannten Betrags gewesen, weil die Bahn das Geld zum Teil zurücküberwiesen hat, denn Lärmschutz nimmt dort keiner wirklich ernst“, sagt Gross.

Tatsächlich, fährt der Pro-Rheintal-Vorsitzende fort, habe man 25 Jahre lang gar nichts getan und jetzt gebe man im Schnitt pro Jahr und Bundesland gerade mal 3 Millionen Euro für Lärmschutzprojekte aus. Das reiche nicht einmal für eine größere Lärmschutzwand. Es komme hinzu, dass die Standard-Lärmsanierungsmaßnahmen der Bahn in aller Regel Lärmschutzwände und Lärmschutzfenster vorsehen, die keinen wirkungsvollen Schutz ermöglichen, weil die Lärmemissionen von Güterzügen heute über 100 dB(A) lägen und dagegen kein Kraut gewachsen sei. Hier müssen

ten erst einmal die bis zu 50 Jahre alten Güterwaggons in Stand gesetzt werden, um danach überhaupt über Lärmschutz reden zu können.

Bahnchef Grube leide offenbar an völligem Realitätsverlust, wenn er glaube, die bundesweiten Bürgerinitiativen jetzt mit solchen medialen Kampagnen in die Knie zwingen zu können. Die Bahn sei mittlerweile das umweltschädlichste Verkehrsmittel, das sich erlaube, zu jeder Tages- und Nachtzeit mit Uraltmaterial, in vollem Tempo, wenige Meter von den Menschen entfernt, durch die Wohngebiete zu poltern. Die Erschütterungen, die diese Lärmmonster verursachen, würden Risse in den Wänden hervorrufen und Gläser im Schrank zum Bersten bringen.

Der Güterverkehr, so Gross, sei das Stiefkind der Bahn, die seit der Bahnreform 90 Prozent der Infrastrukturmittel in teure ICE-Trassen und Superbahnhöfe wie den in Berlin investiert habe. Diese Investitionen seien der totale Flop, denn die Strecken brächten gerade einmal ein Drittel der Rentabilität, die man der Öffentlichkeit und dem Parlament versprochen habe. So seien auf der ICE-Trasse Köln – Frankfurt, die mit sechs Milliarden Euro mehr als doppelt so teuer wurde wie geplant, pro Stunde im Schnitt gerade einmal 2,4 Züge unterwegs, während 6 Züge versprochen waren. Im Güterverkehr, wo gutes Geld zu verdienen sei, ziehe man sich aus der Fläche zurück und baue Überhol- und Ausweichgleise zurück, so dass die Durchschnittsgeschwindigkeit unter

20 km/h liege.

Die Bahn hätte das Verkehrsministerium in Sachen Lärmschutz offenbar so fest im Griff, dass von dort keinerlei Beschwerden kämen. Auch das Eisenbahnbundesamt wäre wohl völlig entmündigt worden, obwohl das Unternehmen ohne staatliche Hilfe nicht überleben könne.

Die Güterzüge würden sich nur deshalb nicht auf den Strecken stauen, weil man sie erst gar nicht losfahren ließe. Nach wie vor verdiene die Bahn ihr Geld im Parlament und Bürger und Medien würden über den wahren Zustand im Unklaren gelassen. Diese desaströse Informationspolitik, die seit der Ära von Bahnvorstand Mehrdorn das wahre Geschehen im Konzern vor den Augen der Öffentlichkeit und des Parlaments verberge, könne nur mit Hilfe aufrechter Politiker durchbrochen werden. Nach dem jetzt von der Bahn veröffentlichten Bericht über die Lärmsanierungsmaßnahmen sei beispielsweise das Mittelrheintal angeblich völlig lärmsaniert. Wer sich dann darüber vor Ort tatsächlich einmal einen Eindruck verschaffen wolle, der würde erleben, dass es so gut wie keinen Lärmschutz gebe und die Verhältnisse schlimmer seien als je zuvor. Mediziner sprächen von nicht mehr verantwortbaren Lärmbelastungen, die als schwere Körperverletzung angesehen werden müssten, die aber von Bahn und Bund glatt ignoriert würden. „Wer sich da einmal selbst ein Bild machen möchte, der ist herzlich eingeladen“, sagt der Pro-Rheintal-Vorsitzende.

Rheingau-Echo

26. Juli 2013

Seite 28