

Als exportorientierte Wirtschaft ist Deutschland auf ein leistungsfähiges Schienennetz angewiesen, um insbesondere Güterverkehr effizient abzuwickeln.

*Das ist eine Falschaussage, denn Güterbereiche wie Stahl und Kohle, für die eine Bahn prädestiniert ist, sind rückläufig. Außerdem zieht sich die Bahn zunehmend aus der Fläche zurück, so dass die Anbindungen für Firmen fehlen. Die Bahntransporte sind im Schnitt zwischen 14 und 20 km/h langsam und die Bahn konnte dem Lkw bisher kein einziges Prozent Marktanteil abnehmen. Die Güterbahn hat gegenüber dem Lkw nicht einmal einen ökologischen Vorsprung, weil Bahnverkehr immer kombinierter Verkehr ist und Flächenverbrauch, Energieaufwand und vor allem Lärm die Bahn hinter Schiff und Lkw zurückfallen lassen!*

Das für die Zukunft erwartete starke Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene führt dazu, dass der damit verbundene Schienenlärm zunimmt, insbesondere auf besonders viel befahrenen Strecken wie etwa dem Mittelrheintal.

*Unternehmen wie Lanxess in Leverkusen verlagern ihren Verkehr von Straße und Schiene aufs Schiff. Das Güterverkehrsaufkommen kann sich in Zukunft nicht so entwickeln, wie es Bahnmanager gern darstellen, um an staatliche Gelder zu kommen!*

Der umweltfreundliche Schienenverkehr stößt dort auf Vorbehalte, wo sich die Menschen vom Güterverkehr, insbesondere in der Nacht, gestört fühlen.

*Das stimmt – bis auf die Unterstellung, Schienenverkehr sei umweltfreundlich, wie zuvor schon ausgeführt!*

Eine Privilegierung des Schienenverkehrs durch den sogenannten Schienenbonus ist angesichts des hohen Verkehrszuwachses nicht mehr zeitgemäß.

*Eine Privilegierung des Schienenverkehrs war zu keinem Zeitpunkt angemessen und der Schienenbonus eine Erfindung der Politik, die sich gegen die Gesundheit der Menschen und damit auch gegen den Staat und die Volkswirtschaft richtete!*

Eine signifikante Reduzierung der Lärmimmission ist erforderlich, damit die gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs erhalten bleibt.

*Es ist eine Diskussion über das Verkehrssystem der Zukunft und über Wert und Unwert der Bahn erforderlich. Die Zeichen stehen eher auf Untergang und darauf, dass Politiker in Unkenntnis und durch korrupte Führung sich hinter eine „Postkutsche“ haben spannen lassen, der längst die Pferde durchgebrannt sind!*

Dazu muss sichergestellt werden, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene und der Lärmschutz zukünftig besser miteinander verbunden werden.

*Hier ist die Stimme der Bahn noch deutlicher zu hören als schon in den Absätzen zuvor: Man will sagen: Lärmschutz nur dann, wenn unser Profit dadurch nicht geschmälert wird. Die Bahn verdient eben ihr Geld am liebsten im Parlament, das ist weniger anstrengend!*

Die wesentlichen Geräuschkomponenten des Schienenverkehrs sind Antriebsgeräusche, insbesondere bei Diesellokomotiven, Rad-Schiene-Geräusche und aerodynamische Geräusche bei Fahrgeschwindigkeit oberhalb von 300 km/h. Neben den konventionellen Lärmschutzmaßnahmen, z. B. Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen sowie Einbau von Schallschutzfenstern, ist die Reduzierung des Schienenlärms an der Quelle – am rollenden Material – Hauptbestandteil der Lärmbekämpfung im Schienenverkehr.

*Die Analyse stimmt, aber die Ursache ist nicht gottgegeben, sondern beruht auf Überalterung von Gerät, schlechter Wartung, vernachlässigten Schienen und unzureichender Fahrzeugpflege. Mit anderen Worten, die Bahn fährt auf Verschleiß und möchte mit Hilfe von Politik, die ohne Durchblick ist, den Staat und die Bürger für Fehler und Verschleiß in Haftung nehmen!*

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung festgestellt, dass nicht nur im Mittelrheintal, sondern für den gesamten Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe das Schienenverkehrskonzept verbessert werden sollte, um auch der derzeit hohen Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Deshalb hat das BMVBS eine entsprechende Studie europaweit ausgeschrieben, deren Ergebnis in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) einfließen soll.

*Der Hinweis auf die „europaweite Vergabe der Studie“ könnte als Indiz dafür gelten, dass schon feststand, wer diese Studie machen soll und was dabei herauskommen soll, was wir allerdings nur vermuten können. Dafür spricht auch, dass es bereits ähnliche Studien (z. B. UBA) gibt und Ziel und Sinn dieser Studie sehr mysteriös sind, denn es geht einerseits um Verkehrskapazitäten, doch dabei klammert man die Knoten aus, die dafür entscheidend sind! Andererseits soll es um Lärmschutz gehen, obwohl davon gar nichts in der Studie steht. (siehe auch übrige Ausführungen)*

Der Deutsche Bundestag bekräftigt vor diesem Hintergrund seinen Beschluss vom 18. März 2011 zum Antrag der Koalitionsfraktionen für einen anwohnerfreundlichen Ausbau der Rheintalbahn (Bundestagsdrucksache 17/4861), mit dem maßgebliche Verbesserungen beim Lärmschutz gefordert werden.

*Was das jetzt alles mit dem Ausbau der Rheintalbahn zu tun hat, wo im Satz davor die Planung doch in Karlsruhe endet, wissen die Götter!*