

# Frankfurter Rundschau

Rhein-Main - 29 | 7 | 2011

MITTELHEINTAL

## Wenn die Schienen schreien



Bahngleise im Mittelheintal  
Foto: Alex Kraus

Von Jutta Rippegather

**Das Bundesverkehrsministerium verspricht den lärmgeplagten Bahnanrainern am Rhein mehr Ruhe. Doch die wollen daran noch nicht glauben - und fordern einen verbindlichen Zeitplan.**

Zunächst klang die Nachricht aus Berlin so, als könnten die Anlieger von Bahnschienen bald ruhiger schlafen: Ende nächsten Jahres sollen die Trassenpreise für Güterzüge mit lauten Bremsen steigen, ließ das Verkehrsministerium wissen. Doch die Entlastung, auf die unter anderem auch die lärmgeplagten Menschen im Welterbe Mittelheintal so dringend warten, wird die Anfang Juli geschlossene Vereinbarung nicht bringen, meint Frank Gross, Vorsitzender des Bürgernetzwerks Pro Rheintal: „Das ist nur ein erster Schritt in die richtige Richtung.“

Denn mehr Ruhe kehrt erst ein, wenn alle Züge mit moderner Bremstechnik ausgestattet sind. Und dafür, meinen Gross und auch Hessens Verkehrsminister Dieter Posch (FDP), ist der Anreiz zu gering. Die von Bund und Bahn vereinbarte Summe reiche lediglich aus, um Güterzüge mit der noch in der Entwicklung befindlichen sogenannten LL-Bremssohle umzurüsten. Die ist wesentlich günstiger als die K-Sohle, die schon angewandt wird. Die Befürchtung: Bahnbetreiber zahlen lieber die höheren Trassenpreise, als dass sie in die die teure K-Sohle investieren. „Anwohner dürfen nicht auf Technik vertröstet werden, die noch gar nicht zugelassen ist“, meint Posch. Was Pro Rheintal ebenfalls vermisst, ist ein verbindlicher Zeitplan. „Dann wäre der Anreiz klar.“ Außerdem fordert das Bürgernetzwerk im ersten Schritt ein Nachtfahrverbot für laute Züge – und zwar so schnell wie möglich. Das Leben im Tal mache krank, der Übernachtungs-Tourismus liege brach.

## Klagen über Schlafstörungen

Wie groß die Belastung ist, belegte eine Befragungen der Bevölkerung und Lärmmessungen in Rüdeshcim-Assmannshausen, die Hessen und Rheinland-Pfalz gemeinsam in Auftrag gegeben hatten. Demnach liegen nachts die Geräuschpegel bei vorbeifahrenden Güterzügen zwischen 87 und 90 Dezibel; in Einzelfällen sogar über 100 Dezibel.

Über die ganze Nacht betrachtet, betrug der Mittelwert im Jahr 2010 an der Messstation Assmannshausen 78 Dezibel. Hochbelästigt fühlt sich fast jeder zweite Bewohner des Mittelheintals (45,1 Prozent) vom Bahnlärm. Jeder Fünfte klagt über starke Einschlaf-, Durchschlaf- und Ausschlafstörungen. Durch Erschütterungen fühlt sich jeder sechste Bewohner belästigt. „Zeitnahe Lärmentlastungen ließen sich über Geschwindigkeits- und Verkehrsbeschränkungen sowie Lärmkontingente erreichen“, meint Minister Posch und verweist auf das Zehn-Punkte-Programm von Hessen und Rheinland-Pfalz. „Diese Maßnahmen sind insbesondere für die Nachtstunden zu prüfen.“ Wie seine Politikerkollegen in Mainz setzt er perspektivisch auf eine alternative Trasse, die um das Mittelheintal herumführt.

Ideen, wie eine Schnelltrasse über die Höhen der Mittelgebirge, seien unrealistisch und dienten lediglich der Wählerberuhigung, meint der Vorsitzende von Pro Rheintal. „Laut ExpertenAussagen gibt es keine schnelle Trasse über die Berge und alle Planungen der Bahn laufen auf längere und schwerere Züge mit höherem Tempo hinaus.“ Eine solche Forderung würde auch nicht das aktuelle Lärmproblem lösen. „Es wird nur beiseitegeschoben und die Verantwortung für eine Realisierung an künftige Generationen weitergegeben.“ Das Bürgernetzwerk hat inzwischen mit anderen Initiativen ein Bündnis geschlossen. Das Ziel: Ein Aus für die „veraltete Lärmgesetzgebung und unkontrollierte Bahnpolitik“.

### Schienenlärm

**Graugussbremssohlen** sind verantwortlich für die lauten Rollgeräusche. Sie rauhen die Fahrfläche der Metallräder auf, und dann die Schienen.

**K-Sohlen** sind Bremsklötze aus elastischem Komposit-Materialien, die die Radfahrfläche schonen. Die Deutsche Bahn stattet ihre neuen Güterwagen seit 2001 standardmäßig mit diesen „Flüsterbremsen“ aus.

**Die LL-Sohle** (Low-Low) kann direkt gegen die Graugusssohle ausgetauscht werden. Weil sie die Räder stark verschleißt, fallen höhere Kosten an.

**Das Bundesministerium** für Wirtschaft und Technologie hat im Dezember ein Projekt zur Neu- und Weiterentwicklung von K- und LL-Sohle gestartet. jur

[www.leiser-gueterverkehr.de](http://www.leiser-gueterverkehr.de)  
[www.pro-rheintal.de](http://www.pro-rheintal.de)

Artikel URL: <http://www.fr-online.de/rhein-main/wenn-die-schienen-schreien/-/1472796/8722974/-/index.html>

Copyright © 2010 Frankfurter Rundschau