

BI: Kämpfen für leisere Bahn auf politischer Schiene

Interview Willi Pusch und Hans-Joachim Mehlhorn haben Vorstand der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm nach Differenzen verlassen

Rhein Zeitung, 28.10.2017
Andreas Jöckel

Im Vorstand der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS) ist die Bürgerinitiative (BI) im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn nicht mehr vertreten. BI-Vorsitzender Willi Pusch (Kamp-Bornhofen) kandidierte nicht mehr als BVS-Vorsitzender, sein Stellvertreter Hans-Joachim-Mehlhorn (Koblenz) nicht mehr als BVS-Schatzmeister.

Doch weder Pusch noch Mehlhorn sehen darin irgendeinen Nachteil für Ihre Arbeit gegen den Bahnlärm. Im Gegenteil, sie sehen sich als Realos im Kampf gegen die Lärmbelastung, die auf aussichtslose gerichtliche Auseinandersetzungen mit der Bahn verzichten wollen, um die Lärmreduzierung im Dialog und mit moderner Technik voranzubringen. An Diehl´s Hotel in Koblenz-Ehrenbreitstein, dessen Inhaber Mehlhorn ist, hängt bereits ein Monitoring-System, dass viele Güterwaggons künftig leiser unterwegs sind. Im Gespräch mit unserer Zeitung sprechen die beiden über ihre Beweggründe und Ziele.

Bedauern Sie die Entwicklung im Zusammenhang mit der BVS?

Pusch: Wir schauen nicht zurück, sondern nach vorn. Größe und Einfluss der BVS werden meist weit überschätzt. Als ich 2012 Vorsitzender der BVS wurde, hatten wir nur 34 Mitglieder, später waren es zumindest mehr als 50. Aber die Arbeit in den BIs vor Ort ist kaum weniger wichtig.

Mehlhorn: Nach der jüngsten Mitgliederversammlung sind einige BIs aus der BVS ausgetreten. Am Oberrheingraben gab es sehr große BIs, die sich mit dem Thema Rheintalbahn beschäftigt haben. Von den sieben großen BIs ist nur noch eine Dachorganisation weiterhin im BVS vertreten.

Pusch: Man darf sich unter dieser Bundesvereinigung nicht zu Großes vorstellen. Wir hatten einen Jahresetat von gerade mal 3400 Euro. Die meiste Zeit waren wir nur mit drei oder vier ehrenamtlichen Mitgliedern aktiv unterwegs. Reisen durch die ganze Republik, vor allem mehrmals nach Berlin, haben wir aus eigener Tasche finanziert. Außer einem Notebook und ein paar wenigen Reisevergütungen habe ich für mich als Vorsitzenden nichts aus den BI-Kasse finanziert.

Wie soll man unter diesen Voraussetzungen juristische Auseinandersetzungen finanzieren?

Pusch: Auch ganz abgesehen von der finanziellen Situation haben wir schon immer gesagt: Wir können nur die politische Schiene fahren, um etwas zu erreichen. Denn es gibt gar keine Rechtsgrundlage, um an Schienenwegen Lärmschutz einzuklagen. Wir müssen die Entscheider im Bundestag als Mitstreiter gewinnen und auch die Bahn sowie das Bahngewerbe mit gut 380 verschiedenen Privatunternehmen mit ins Boot holen.

Was haben Sie im Dialog erreicht?

Pusch: Es gibt mittlerweile ein Lärmschutzgesetz zum Verbot lauter Güterwaggons, wonach bereits Ende 2016 die Hälfte aller Güterwaggons mit leisen Bremsen ausgestattet sein musste. Nach 2020 dürfen Waggons ohne Umrüstung nicht mehr auf die Schiene. Das ist eine Sache, die wir angeschoben haben.

Ist im Dialog auch ein Großprojekt wie der Westerwald-Taunus-Tunnel als alternative Gütertrasse durchsetzbar?

Pusch: Es gibt Bahn-Manager, die würden aus ihrer Sicht sofort den Westerwald-Taunus-Tunnelsystem zwischen Wiesbaden und St. Augustin bauen, um das Mittelrheintal zu entlasten und

den Güterverkehr durch Deutschland schneller zu machen. Aber auch die Bahn braucht wiederum die Entscheider im Bundestag, die die nötigen Mittel dafür bereitstellen müssen. Immerhin haben wir gemeinsam mit dem Bonner Bauingenieur Rolf Niemeyer das Projekt so weit vorangebracht, dass der Tunnel im Bundesverkehrswegeplan 2030 steht, wenn auch noch nicht im vordringlichen Bedarf, aber auch daran arbeiten wir. Ich bin optimistisch, dass wir das schaffen.

Sie wollen also keinesfalls gegen den Güterverkehr auf der Schiene arbeiten?

Pusch: Ganz im Gegenteil. Wir sind nicht gegen die Bahn, was wir brauchen, ist eine moderne und leise Bahn. Aber in Deutschland hat man in den vergangenen Jahrzehnten verpennt, die 60 großen und 200 kleinen Knoten zu modernisieren und auszubauen. Man muss investieren, um Güterverkehrsstrecken zu bauen und Material einzusetzen, das die Menschen nicht mit Lärm und Erschütterungen belastet. Wir brauchen auch neue Trassen. Man betrachte nur einmal die Vorgaben der UN-Klimakonferenz in Paris von 2015. Wie sollen wir die CO2-Reduzierung denn hinbekommen, wenn nicht mit modernen Transportmitteln? Wir müssen weg von den Dieselfahrzeugen und dem Lkw-Verkehr hin zu alternativen Antrieben. Flugzeuge sind da keine Alternative. Wir brauchen die Bahn als das umweltfreundlichste, mit Ökostrom betriebene Verkehrsmittel. Aber, wir brauchen moderne und leise Strecken und Züge.



BI-Vorsitzender Willi Pusch (rechts) und sein Stellvertreter Hans-Joachim Mehlhorn wollen sich weiter intensiv gegen den Bahnlärm einsetzen.

Wurde Ihnen vom BVS vorgeworfen, sich zu sehr auf das Mittelrheintal zu konzentrieren?

Pusch: Ich hatte in meiner Zeit als BVS-Vorsitzender und Vorsitzender BI am Mittelrhein natürlich eine Doppelfunktion inne. Aber es ging bei allen Gesprächen, die ich geführt habe, um mehrere Projekte, die über ganz Deutschland verteilt sind. Auch der Westerwald-Taunus-Tunnel würde nicht nur das Mittelrheintal entlasten.

Mehlhorn: Ich war in dieser Zeit in meiner Funktion als Schatzmeister sehr oft in Berlin – auf eigene Kosten. Man kann sagen, ich war in diesem Zeitraum der größte Sponsor der BVS. Da habe ich allein rund 2000 Euro Reisekosten aus meinem Hotel reingesteckt. Es gab etwa von der Allianz pro Schiene ein Projekt mit dem Titel 'Sieben Schritte zu einer leisen Bahn'. Dabei ging es nicht explizit um das Mittelrheintal, sondern um die Bahn insgesamt. Das heißt, ich habe mich für die Geschädigten in Deutschland insgesamt starkgemacht. Die von Ihnen angesprochenen Vorwürfe kommen auch nicht aus der Mitgliederversammlung der BVS, sondern vom Zweiten Vorsitzenden Ludwig Steininger. Nachdem Herr Steininger wiedergewählt wurde, haben die – ich nenne sie mal Realos – unter den ehemaligen Vorstandsmitgliedern sich entschlossen, nicht mehr zu kandidieren. Der ganzen Angelegenheit waren bei Telefonkonferenzen zahlreiche Beleidigungen seitens des Herrn Steininger vorausgegangen. Das ging unter die Gürtellinie. Unter diesen Voraussetzungen wollten wir im Vorstand nicht mehr mitarbeiten. Der Erste Vorsitzende Armin Frühauf ist für uns übrigens eine unkritische Person, mit ihm kann man gut zusammenarbeiten.

Entstehen für die Lärmgeschädigten in der Region Nachteile, weil der Mittelrhein nicht mehr im BVS-Vorstand vertreten ist?

Mehlhorn: Wir ziehen uns ja nicht aus dem Thema zurück und haben weiterhin unsere Kontakte in Berlin. Wir sind gut vernetzt und werden als kompetente Gesprächspartner akzeptiert. Es entwickelt sich außerdem ein neues Netzwerk Schienenlärm, das auch weiter auf der politischen Schiene aktiv ist.

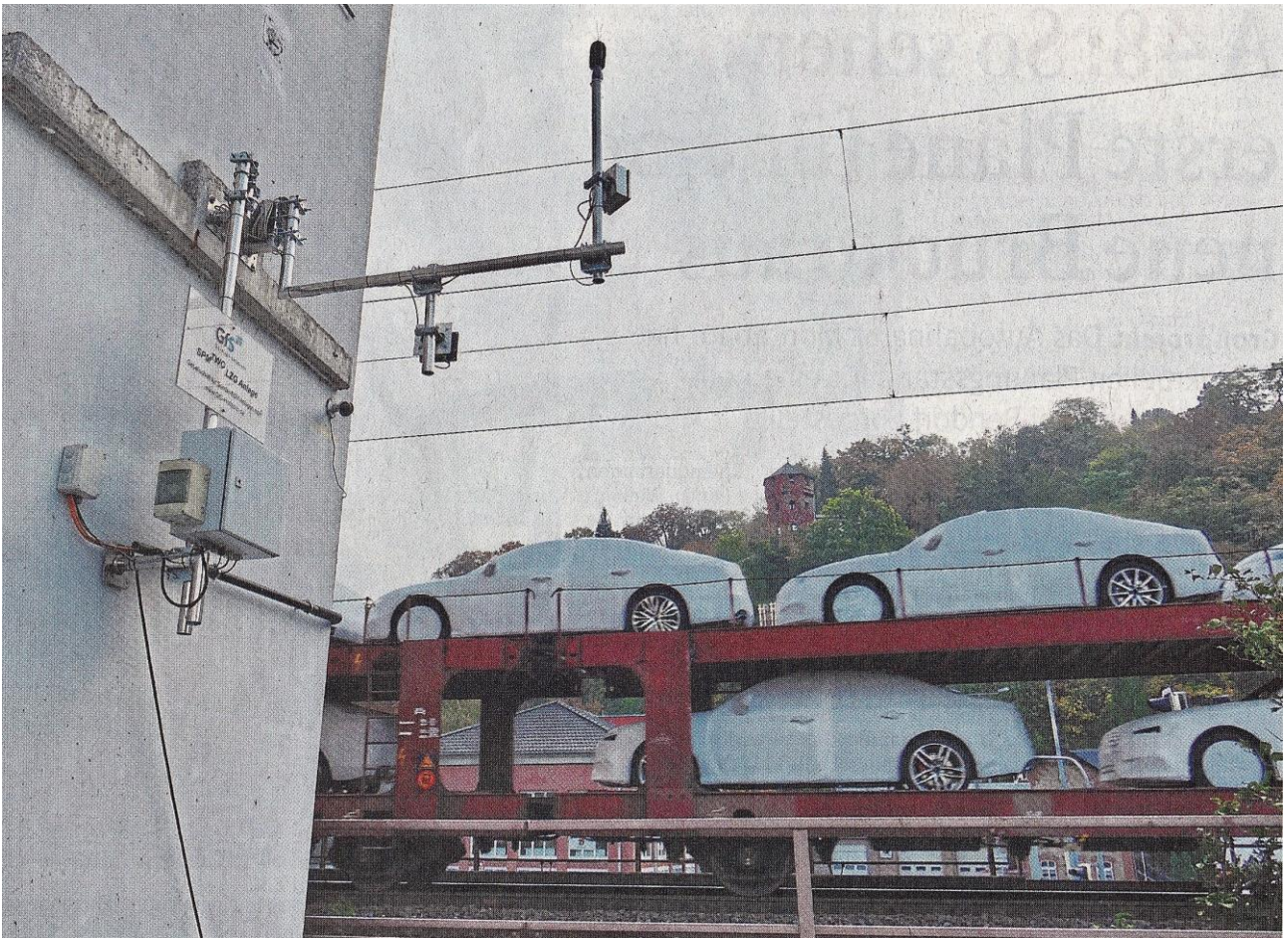
Pusch: Ich hatte ja viele Gründe, warum ich nicht mehr als Erster Vorsitzender antreten wollte. Es gab von außen immer mehr Kritik und Druck von Juristen, die uns weiß machen wollten, dass wir klagen müssen. Auch der neue BVS-Vorstand vertritt diese Meinung. Aber solange es gar keine Rechtsgrundlage gibt, hätte ich dabei ein schlechtes Gewissen. Bundesweit gingen die meisten Klagen bereits in die Hose. Das kostet die Ehrenamtler in den BIs Nerven und Geld, und andere verdienen daran Geld. Zwar gibt es an vielen Stellen auch bereitwillige Sponsoren für einen Gerichtsprozess. Aber ohne Aussicht auf Erfolg ziehe ich denen doch nur das Geld aus der Tasche.

Wie wollen Sie nun weitere Erfolge erzielen?

Pusch: Sehen Sie doch nur mal den 'Beirat leiseres Mittelrheintal'. Das ist ein Paradebeispiel, wie viel im Dialog erreicht werden kann. Da werden jetzt bis 2021 die Lärmschutzmaßnahmen des 73-Millionen-Euro-Pakets im Oberen Mittelrheintal umgesetzt. Zusammen mit den bereits genannten Maßnahmen am rollenden Material kriegen wir den Lärm, wenn alles gut läuft, um 18 Dezibel gesenkt. Das alles fing 2012 an. Im Beirat sitzen Beteiligte aus dem Bundesverkehrsministerium, Bundespolitiker, Landesminister, Landrat und Bürgerinitiativen mit der Bahn an einem Tisch. Kaum jemand hätte geglaubt, dass wir das in so kurzer Zeit hinbekommen. Künftig wollen wir auch Maßnahmen im Unteren und Oberen Mittelrheintal erarbeiten und umsetzen.

Mehlhorn: Es gibt auch noch ganz andere Entwicklungen technischer Art. Wir haben jetzt draußen an unserem Hotel eine Monitoring-Station. Mit Kameras, Mikrofonen, Schallmessgeräten werden alle Daten der vorbeifahrenden Züge erfasst: Zeitdauer, Maximalpegel, Durchschnittspegel und so weiter. Mit den Hochgeschwindigkeitskameras können auch bei bis zu Tempo 120 die Waggonnummern erfasst werden. Dahinter steckt auch die Privatinitiative der VTG AG, die Güterwaggons herstellt und vermietet. Die wollen mit diesem System die Wagenzustände erfassen, während diese vermietet und im Dienste des Kunden unterwegs sind. Denn insbesondere Flachstellen, das sind die abgehackten Poltergeräusche, treten vermehrt mit dem neuen Bremssystem auf. Zwar sind diese Bremssohlen leiser, aber machen gleichzeitig die Räder im Vergleich zu den alten Graugussbremsen schneller unrund. Diese Flachstellen wiederum sorgen für eine geringere Lebensdauer der Achse. Das kostet den Waggonhalter natürlich Geld. Das neue Erfassungssystem an der Strecke ist das erste seiner Art in Deutschland und soll so verfeinert werden, dass der Waggonhalter exakte Informationen über den Zustand seiner Wagen bekommt, wenn diese unterwegs sind. Weist ein Waggon Schäden auf, kann er diesen möglichst zeitnah austauschen und reparieren, und so die Folgekosten reduzieren. Das ist auch für uns ein immenser Fortschritt. Denn bei allen Lärmdiskussionen geht es vor allem darum, den Lärmpegel am rollenden Rad zu reduzieren. Das neue Monitoring ist eine Methode, an die vor wenigen Jahren noch keiner gedacht hätte. Die Bahn hat kein Interesse daran, Messstationen direkt am Gleis anzubringen, was das einfachste wäre. Denn die Waggons der Bahn laufen im Schnitt nur 8000 bis 10 000 Kilometer im Jahr, die privaten Waggons aber zwischen 80 000 und 160 000 Kilometer. Deshalb versuchen wir hier draußen, die Erfassung außerhalb des Gleises zu realisieren. In Zusammenarbeit mit der TU Berlin sollen die Programme so weiterentwickelt werden, dass das System erkennen kann, welche Frequenzsprünge welchem Schaden an Rad, Feder oder Achse welchen Waggons zugeordnet werden können.

Pusch: Auch das alles haben wir als BI mit angestoßen. Sowohl Gespräche als auch moderne Technik bringen uns also wesentlich besser in unserem Sinne voran als langwierige und aussichtslose Klagen vor Gericht.



Technik zur Reduzierung des Bahnlärms wird Diehl's Hotel in Koblenz-Ehrenbreitstein getestet. Halter von Güterwaggons sollen schadhafte und damit laute Waggons schnell ermitteln können. Die sofortige Reparatur erspart ihnen zudem teure Folgeschäden