



WER NICHT KÄMPFT
UND RESIGNIERT,
HAT SCHON VERLOREN

Bürgerinitiative **2 statt 4**

pro
2-Spur-Bahn in Frankfurts Norden
contra
Lärm, Verschwendung von
Steuergeldern und Zerstörung von
Stadt und Land

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Gemeinsam sind wir stärker!!

Die 12 Bürgerinitiativen der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG-BOHR), die Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. und wir, die Bürgerinitiative 2statt4, haben sich zu einer

Cooperative gegen Bahnlärm

zusammengeschlossen. Die Cooperative, die 240.000 Mitglieder repräsentiert, fordert in ihrer am 02. April 2007 unterzeichneten Kooperationsvereinbarung die Umsetzung folgender Globalziele:

- Verlegung der Güterzugtrassen aus den Siedlungsgebieten heraus oder Führung der Trassen in Tieflagen, Tunneln oder Einhausungen.
- Abschaffung/Aussetzung des Schienenbonus für Haupteisenbahnstrecken im Sinne der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie
- wegen der hohen Güterzugfrequenz in der Nacht die Ausrichtung des Schallschutzes am maximalen Schallpegel (Vorbeifahrpegel) bei einem tatsächlichen Grenzwert von 49 dB(A)
- unverzügliche Auflegung eines Investitionsprogramms zur Umrüstung der Güterwaggons auf leise, lärmarme Drehgestelle bis zum Jahr 2017 mit einem Begleitprogramm zur lärmabhängigen Trassenpreis-erhebung.

Im Zug der Entwicklung des Individualverkehrs wurden Autobahnen für den Fernverkehr gebaut – außerhalb der Siedlungsgebiete; für den Personenfernverkehr wurde ein Hochgeschwindigkeitsnetz installiert – außerhalb der Siedlungsgebiete. Nur im Bereich des Güterfernverkehrs ist **die Bahn auf dem Stand des 19. Jahrhunderts**: Hinein in die Städte und wieder hinaus. 90 % der bis zu 400.000 Waggons, die Tag für Tag auf deutschen Strecken unterwegs sind, sind 50 Jahre und älter und fahren mit einer Technik aus der „Eisenbahnsteinzeit“. Wie sollen mit diesem Konzept eine **Zunahme des Güterverkehrs um 60% bis 2015, eine Verlängerung der Güterzüge auf 1,5 km und eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf bis zu 160 km/h** bewältigt werden? Wie viele von den Güterzügen, die jetzt und zukünftig über die Main-Weser-Bahn geführt werden, transportieren eigentlich Güter nach Frankfurt? Tatsächlich ist der Weg über Frankfurt für einen Großteil der Gütertransporte ein Umweg, der Zeit und Geld kostet: unwirtschaftlich für die Bahn und für ihre Kunden, die mehr bezahlen müssen, als eigentlich erforderlich.

Wir wollen:

- ein zukunftsfähiges Konzept für den zunehmenden Transport von Gütern auf der Schiene
- eine nachhaltig menschen- und umweltverträgliche Gestaltung des Betriebs von Güterzügen

Seit 2004 fordern wir für die Bewältigung der zukünftigen Verkehrsströme eine neue Fernverkehrsstrecke von Norden nach Süden durch Deutschland, um den zukünftig wesentlich stärkeren Güterzugverkehr aufzunehmen. Wenn es möglich war, neue Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Personenfernverkehr zu bauen, muß es auch möglich sein, eigene Strecken für Güterzüge zu bauen, die ebenfalls außerhalb der Siedlungsgebiete liegen. Eine solche Strecke nach dem könnte abschnittsweise parallel zur Autobahn A5 geführt werden. Außerdem müßte diese Strecke auf dem neuesten technischen Standard errichtet werden: Die lärmindernde Lagerung von Gleisen und Schwellen auf Kunststoff-Untermatten („Gummipuffern“) ist schon erprobt und wird bei unseren niederländischen Nachbarn und in Japan bereits mit Erfolg eingesetzt.

Darüber hinaus muß das rollende Material endlich auf den technischen Stand des 21. Jahrhunderts gebracht werden!

Lesen Sie dazu die Daten und Fakten auf der nächsten Seite!

Daten und Fakten

- Warum sind Güterzüge eigentlich lauter als Personenzüge?
Hauptlärmfaktor für die wesentlich höheren Lärm-Emissionen von Güterzügen im Vergleich zu Personenzügen, insbesondere S-Bahn-Zügen sind die **Grauguß-Bremsen** der Güterwagen. Sie rauhen die Stahl-Laufräder auf und führen zu erheblichen Unrundheiten. Die Unrundheiten wiederum wirken sich laut lärmend aus.
- Ab wann ist Zuglärm erwiesenermaßen **gesundheitsschädlich**?
Bisher lassen die gesetzlichen Bestimmungen in Wohngebieten Lärmbelastungen von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht zu. Bei Überschreitungen sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorgeschrieben. Eine Schädigung der Gesundheit beginnt nach wissenschaftlichen Studien aber schon bei Aufweckreaktionen durch vorbeifahrende Züge durch Lärmwerte von 33 – 45 dB(A). Passive Lärmschutzmaßnahmen mindern den Lärm auch nur ungenügend (kein Schutz gegen Durchlassen tiefer Töne) und beeinträchtigen überdies Wohn- und Lebensqualität: Wer will schon immer bei geschlossenem Fenster leben oder mit Blick auf eine riesige Lärmschutzmauer? Diese Grenzwerte sind also weit davon entfernt, die Gesundheit der Menschen wirksam zu schützen.
- Welche **Abhilfe** ist möglich?
 - Austausch von Grauguß-Bremsen gegen sog. **K-Sohle-Bremsen; Lärmverringerng: 10 dB(A)**.
(Zur Information: Eine Lärmverringerng um 10 dB(A) wird als Verringerng um etwa die Hälfte wahrgenommen.)
 - Austausch der Güterzug-Achsen gegen **leise, lärmarme Drehgestelle mit Scheibenbremsen; Lärminderung: 18 dB(A)**!
Nachteil: teurer als Austausch der Bremsen.
 - **Lagerung der Gleise und Schwellen bei Neubaustrecken auf Kunststoff-Untermatten**. Diese führen zu einem leiseren Lauf und einer Verringerng der lärm auslösenden Erschütterungen.
- **Wieviele Güterwagen** sind betroffen?

Anzahl der Güterwagen in der EU	700.000
in Spitzenzeiten auf deutschen Strecken unterwegs	400.000
davon Eigentum der DB AG	135.000
- Was tut die Politik?
Unsere Partner in der Cooperative haben bereits erreicht, dass die Verkehrsministerkonferenz des Bundes und der Länder das Thema aufgegriffen hat. Der Bund will über 10 Jahre insgesamt 600 Mio EUR zur Umrüstung der 135.000 Güterwagen der Bahn auf K-Sohle-Bremsen bereitstellen.
- **Was könnte die Politik tun?!**
 - Entscheidung für den **Neubau von Güterzugstrecken außerhalb der Siedlungsgebiete**
 - Lagerung von Gleisen und Schwellen auf **Kunststoff-Untermatten als Standardbautechnik** für alle Neu- und Ausbaustrecken
 - Erhöhung des für das Umrüstungsprogramm vorgesehenen Betrags und Investition in die viel wirksamere Umrüstung der Drehgestelle
 - Verwendung der leisen, lärmarmen Drehgestelle als effektivster Lärminderungstechnologie als Zulassungsvoraussetzung für den Betrieb von Güterwagen auf bundesdeutschen Strecken

Selbstverständlich müssen alle diese Bemühungen europaweit erfolgen, was der Bund wohl erkannt hat. Bisher sind aber keine Aktionen zu verzeichnen. Vielmehr versuchen die Bahn und die zuständigen Amts- und Mandatsträger sich ihrer Verantwortung für die Bürger zu entziehen, indem sie einseitig die Wirtschaftlichkeit der Bahn in den Vordergrund rücken. So könnte der Bund auf dem Weg über den Schutz der Gesundheit und des Ruhebedürfnisses der Bürger Vorgaben machen:

Es bleibt dabei:

Der Lärm muß an der Quelle bekämpft werden, durch Verlagerung aus den Siedlungsgebieten heraus und durch eine Modernisierung der verwendeten Technik.

An die Bahn und alle Amts- und Mandatsträger:

Macht Euch endlich auf den Weg ins 21. Jahrhundert! Wir sind nämlich schon da!

Klaus Funk

Rolf Hassemer