

Konstruktiver Bahnprotest am Südlichen Oberrhein

Roland Diehl, Sprecher IG BOHR

Bamberg, 07. Oktober 2014, 19 Uhr
Spiegelsaal der Harmonie, Schillerplatz

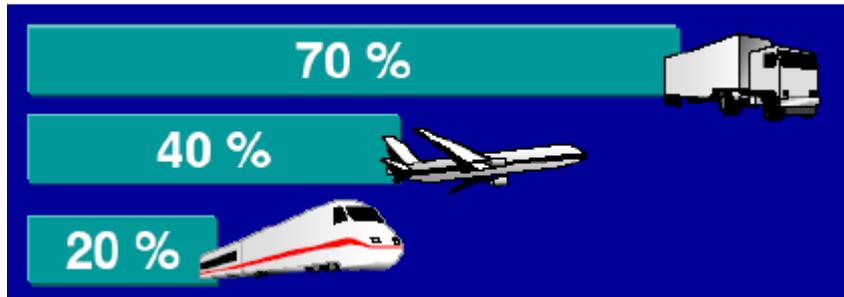
Warum gibt es die IG BOHR?

Was wurde erreicht?

Wie wurde es erreicht?

Analogie zur Region Bamberg?

Relativierung der Verkehrslärmbetroffenheit

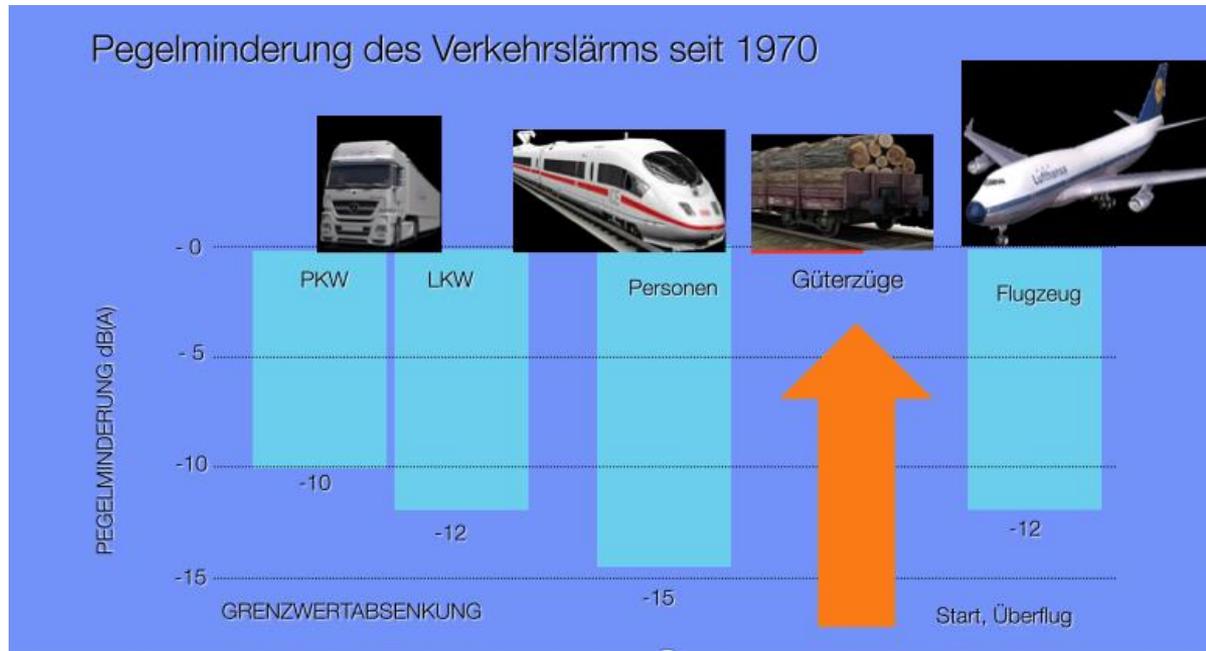


57,4 Mio. an 280.000 km Straße
→ 205 Menschen pro km Straße

16,4 Mio. an 37.000 km Schiene
→ 443 Menschen pro km Schiene

In der Relation ist der
Bahnlärm - besonders
nachts - der größte
akustische
Umweltverschmutzer
in Deutschland





Alles ist leiser geworden - nur nicht der Güterwagen auf der Schiene

Sündenfall Schienenbonus - er hat 30 Jahre lang Investitionen in lärmarmes rollendes Material verhindert



Thema Umrüstung

*Bei Einsatz von Verbundstoff-Bremssohlen („Flüsterbremse“) wird das Rollgeräusch eines Güterwagens um bis zu 10 dB(A) reduziert („Halbierung des Schienenverkehrslärms“). **DB-Propaganda!***

→ Dies ist jedoch **nur unter idealen Bedingungen** der Fall, z.B. bei guter bis sehr guter Gleispflege, was auf dem deutschen Schienennetz eher nicht die Norm ist. **Lärminderungsaussagen ohne Angabe der Gleisqualität machen wenig Sinn.**

DB-Lärmschutztag in München am 15.09.2014

Ohrenzeuge: „Die Vorführung der angeblichen Lärminderung durch LL-Sohlen war für die DB eine Pleite. Laut den Mikrofon-Messungen der DB Systemtechnik sollen die umgerüsteten Waggon des vorbeigefahrenen Autotransportzugs zwar um rund 8 dB(A) leiser gewesen sein als die andere Hälfte des Zuges mit GG-Bremsen. **Aber nicht nur das BR- Fernsehen konnte kaum einen Unterschied zwischen den GG- und den LL-Waggon hören“.**

Schallpegel verschiedener Schallquellen in dBA

Schallquelle		Schallpegel
Düsentriebwerk		120 dB(A)
Kompressor / Diskothek	Güterzug	100 dB(A)
Laute Fabrikhalle	Güterzug	90 dB(A) umgerüstet
Motorrad		80 dB(A)
Mofa		70 dB(A)
Bürogeräusche		60 dB(A)
Unterhaltung		50 dB(A)
Flüstern		40 dB(A)
Rascheln von Blätter		30 dB(A)
Ticken einer Taschenuhr		20 dB(A)
Leises Atmen		10 dB(A)
Hörgrenze		0 dB(A)

nach kurzer Zeit
Gehörschäden

sehr laut / Schmerz

laut

Risiko für Herz-
Kreislaufkrankungen

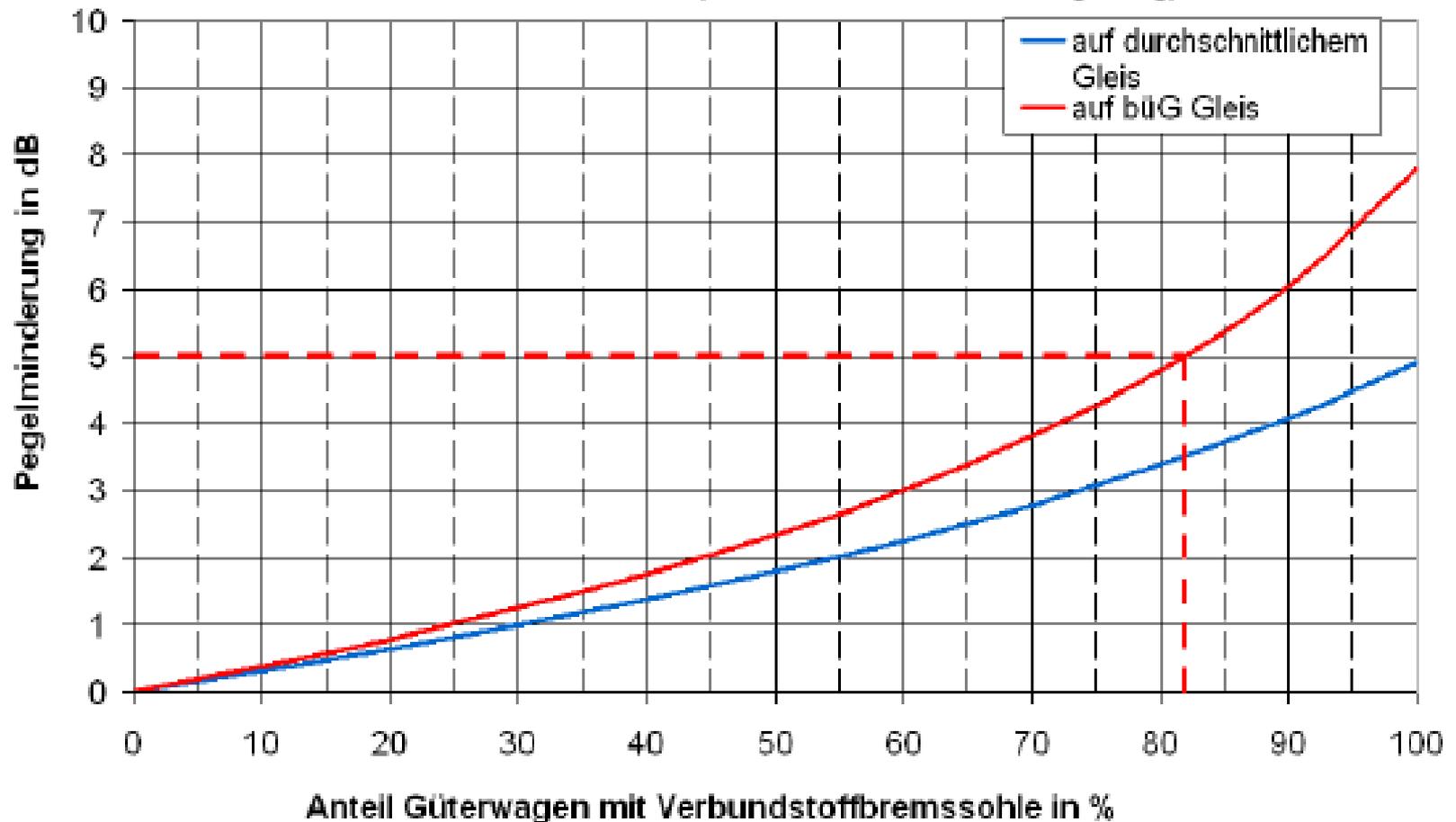
ruhig

Schlafstörungen möglich

leise

Thema Umrüstung - 3

Erzielbare Pegelminderung durch Umrüstung von Güterwagen mit Verbundstoffbremssohle (nach Entwurf Schall 03 [2006])



DB reagiert mit einem realistischeren Ansatz für die „Halbierung“

Bis 2020 hat sich die DB das Ziel gesetzt den Schienenverkehrslärm zu halbieren



Strategie DB2020

- Von 34.000 km Streckennetz 3.700 km besonders lärmbelastet
- **Reduzierung** Schienenverkehrslärm im Mittel um 10 Dezibel
- Bis 2020 durch:
 - Ortsfester Lärmschutz
 - Leise Güterwagen
- **Volle Wirkung** leiser Güterwagen nur, wenn **alle Wagenhalter - DB und Dritte - umrüsten**
- **Entfall Schienenbonus** erhöht **Anspruch** an Lärmsanierung

Demonstration Wahrnehmung Halbierung:
http://www.laermorama.ch/m8_hoerkiste/index-m12.html

2000

1 Lärmsanierungsprogramm des Bundes: Aktive und passive Maßnahmen

2 Wirkung Verbundstoffsohle im durchschnittlichen nächtlichen Mittelungspegel auf Gleis in akustisch gutem Zustand, entspricht Wirkung von 10 dB(A) in der Vorbeifahrt
Projekt Lärm-Management

3

-10
dB(A)



Quelle: Ines Janel (Deutsche Bahn AG), Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020; Vortrag zum Parlamentarischen Frühstück, Berlin, 27.6.2013

Für Neu- und Ausbaustrecken ist dieser Anteil 1 der „Bahnlärmhalbierung“ irrelevant.

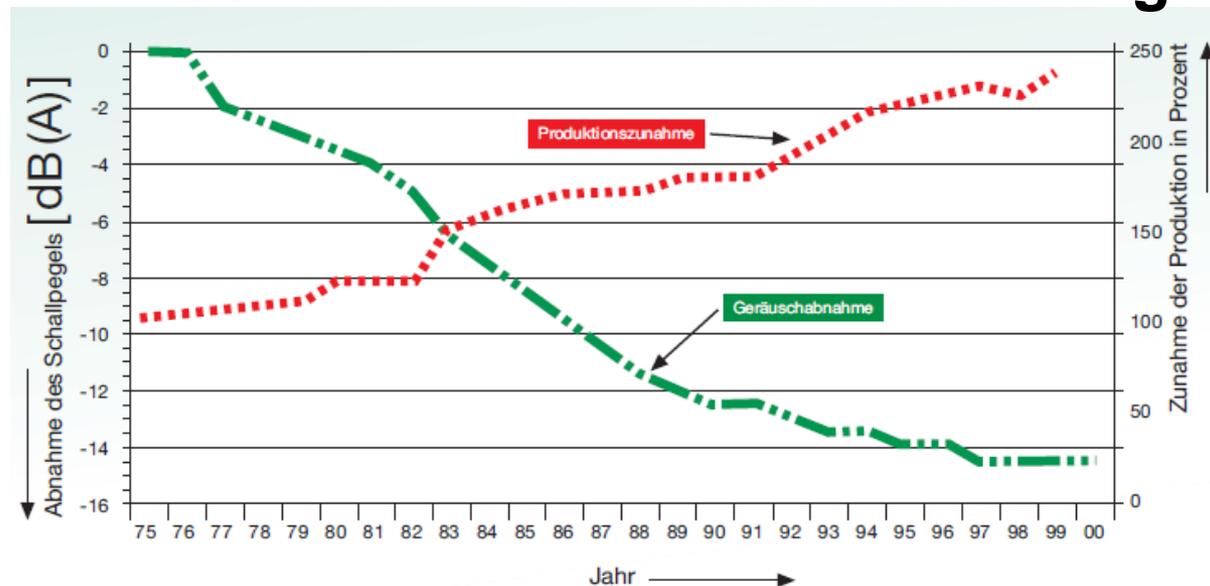
Niemand hat das Recht, einen Anderen durch unerwünschten Schall zu belästigen

Lärm ist immer ein Ausdruck fehlerhafter Technik, die nicht mehr den heutigen Anforderungen an Logistik und Effizienz gewachsen ist – ein Zeichen fehlender Wettbewerbsfähigkeit

Nur eine leise Bahn ist auch eine wettbewerbsfähige Bahn!

„Der Lärm ist die Achillesferse des Schienengüterverkehrs“

*Dr. Rüdiger Grube,
Vorstandsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG*



*Die Entkopplung von Lärm und der Produktivitätsanstieg am Beispiel eines Chemiewerks.
(Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt)*

Wer nicht wettbewerbsfähig ist, kann sich keinen Lärmschutz leisten – und wer sich keinen Lärmschutz leisten kann, wird weiter an Wettbewerbsfähigkeit einbüßen – eine klassische Abwärtsspirale!

Umrüstung der Güterwagen:

Eine unerlässliche, aber bei weitem nicht ausreichende Maßnahme

Die DB hat kein 10 dB(A)-Problem sondern ein 30 dB(A)-Problem!

Haushohe Wände und Schallschutzfenster sind keine Lösung! **BüG und SSA/SSD** auch nicht

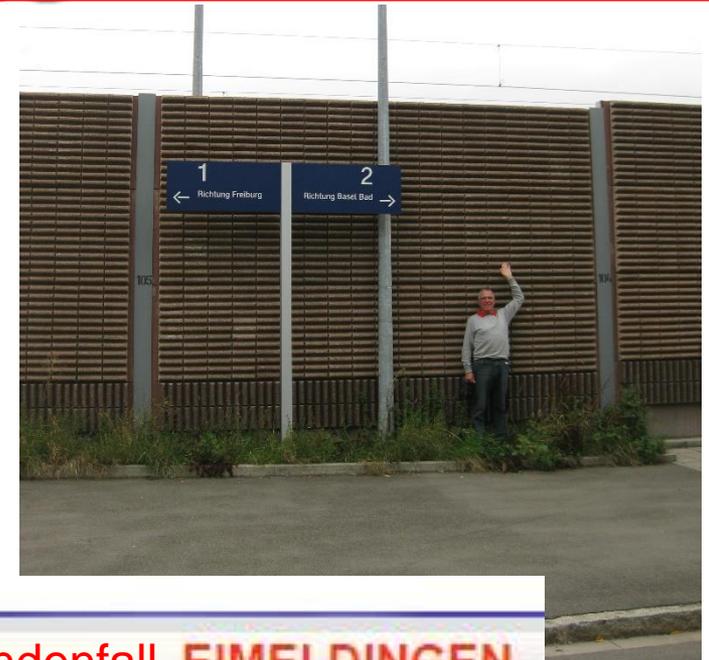
Forderung: großer Abstand zwischen Gütergleisen und Siedlungsgebieten oder gedeckelte Tieflagen/Tunnel

BADEN 21

Konstruktiver Bahnprotest



Interessengemeinschaft
Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein
www.ig-bohr.de



Sündenfall EIMELDINGEN

So
nicht!

Güter auf die Schiene? Ja, aber ...

Weitsicht: Entlastung von Ortslagen vom Schwerverkehr durch

Bau von

- Bundesautobahnen
- Ortsumfahrungen

Die Rückverlagerung des Schwerverkehrs via Schiene in die Wohnbebauung ist inakzeptabel!

→ Lärm und Gefahrgutrisiko, Verlust an Lebensqualität, Immobilienwertverlust, Schwächung der kommunalen Wirtschaftskraft, Einbußen an Zukunftsfähigkeit, ...

Akzeptanz der Schiene steht auf dem Spiel!

Die Schlagader Europas

Die europäische Gütertransversale Rotterdam - Genua



ABS/NBS
Karlsruhe – Basel
Veranschlagte Kosten
5,7 Mrd. EUR



Paradigmenwechsel bei der Nutzung

- Planung des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn seit 1977 → ursprünglich zur Beschleunigung des Schienenpersonenfern(ICE)-verkehrs
- D-CH Vereinbarung von Lugano Okt. 1998: Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz
- jetzt Abwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs **ohne substantielle Auswirkungen auf die Planung!**



**BAHNLÄRM
MACHT KRANK!**

ALTERNATIV-TRASSE
Für
GÜTERVERKEHR
PRO RHEINTAL

www.pro-rheintal.de



Das Credo der IG BOHR

„Der Ausbau der Rheintalbahn ist mit den elementaren Lebensbedürfnissen der Menschen, mit dem Schutz von Gesundheit, Lebensqualität, Eigentum, Landschaft und Natur, Wirtschaftskraft und Zukunftsfähigkeit in Einklang zu bringen“

→ sonst findet der Ausbau nicht statt!

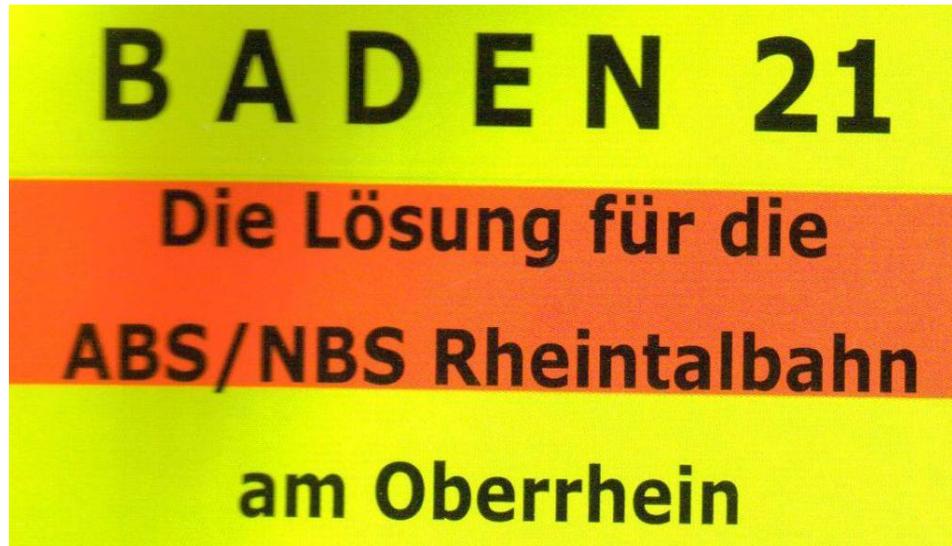
Region Südlicher Oberrhein:

„Die Region braucht eine menschenverträgliche, umweltgerechte und zukunftstaugliche Rheintalbahn“

→ Die Antragstrasse der DB erfüllt diesen Anspruch nicht!

„Die Region braucht keine kostenoptimierte, sondern eine nutzenoptimierte Rheintalbahn“

Positionspapier der IG BOHR „Keine Transitgüterzüge durch die Wohnbebauung“



ABS/NBS Karlsruhe – Basel: Streckenteil Offenburg-Weil am Rhein

Kernforderungen der Region:

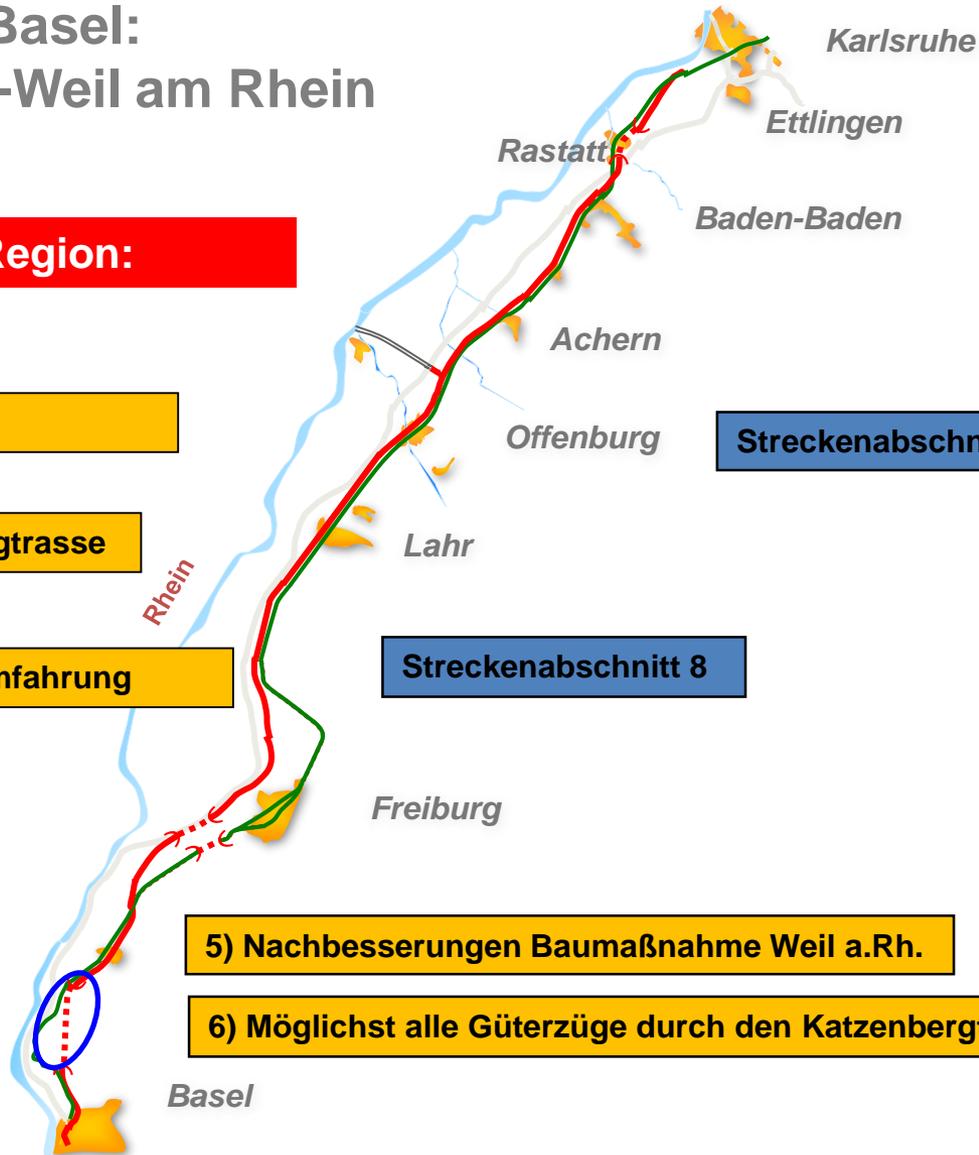
1) Güterzugtunnel Offenburg

2) Autobahnparallele Güterzugtrasse

3) Teiltieferlegung der Güterumfahrung

4) Bürgertrasse

Streckenabschnitt 9



Streckenabschnitt 7

Streckenabschnitt 8

5) Nachbesserungen Baumaßnahme Weil a.Rh.

6) Möglichst alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel

Kernforderungen sind technisch und betrieblich machbar

Gesprächspartner sind die politischen Verantwortungs- und Entscheidungsträger

nicht die Deutsche Bahn und ihre Planer

IG BOHR-Demo 6.10.2007 Freiburg



Rote Karte
dem Bahnlärm!

Höhe max 2.00 m

Augustinergarage
Einfahrt bitte

Demonstration vor dem Kenzinger Rathaus. | Foto: Patrik Müller



Erörterungstermin in der Sporthalle Herbolzheim, Nov. 2009



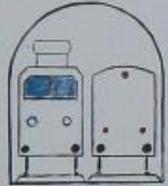
Der heilige Zorn der Landwirte

 **Hoher Grad
der Deckelung**

**lt den Ackerbau
in Schwung !**

Politiker, wir tun E
Die Bahn muss in der

Mir Schlatter wenn kei
Krach um kei Chinesisch
Mure, drum müeß
de Bahn ündedüre!



deckelt den
Graben wir
wollen Ruhe
haben



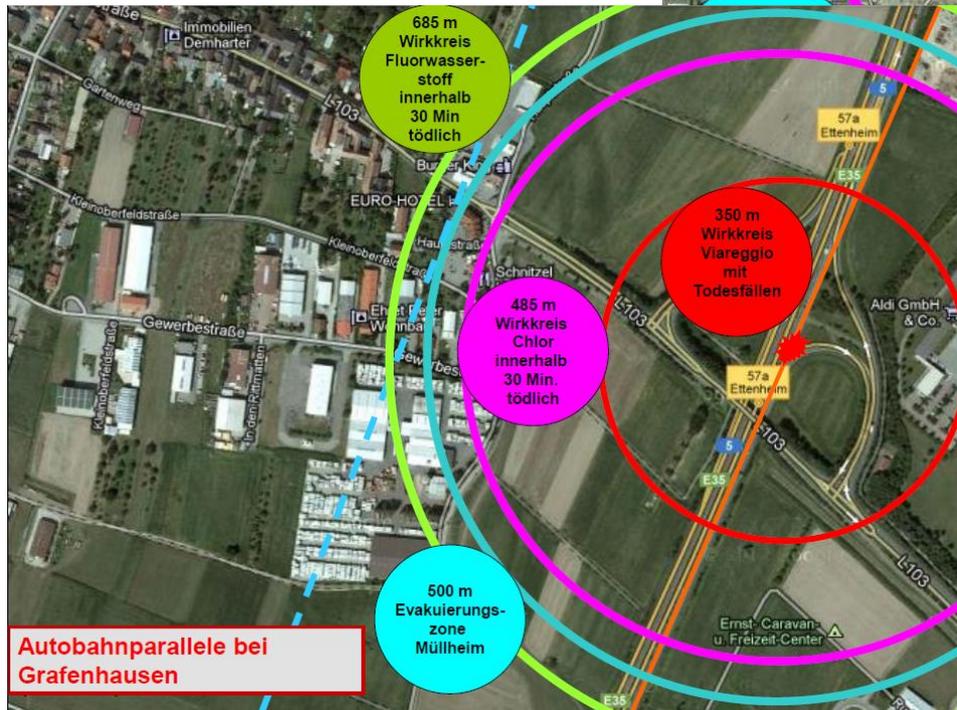
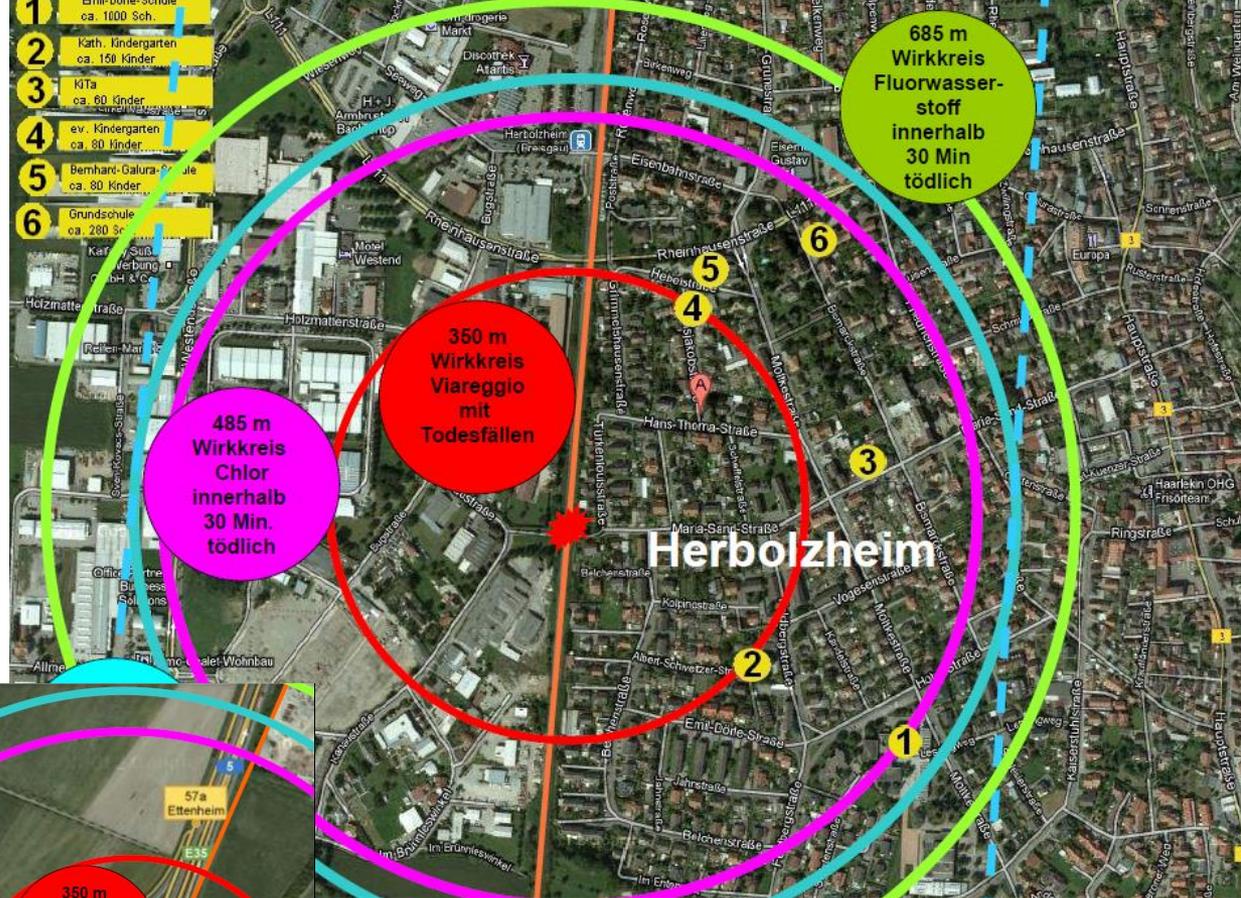


Blockade in Hausen 30.06.2009

30.06.2009 Viareggio

Gefahrguthavarie auf der Schiene

innerorts eine
Katastrophe



an der Autobahn
ein deutlich
geringeres
Risiko

Güterzugkatastrophen verhindern!

Mit dem Bau der Autobahn wurden die Gefahrguttransporte aus den Wohngebieten verbannt. Sollen sie über die Güterzüge wieder in die Siedlungsgebiete hereingeholt werden?

Nein - Transitgüterzüge müssen nicht durch Bahnhöfe und Ortschaften fahren – weder in Lahr, Mahlberg, Ringsheim, Herbolzheim oder Kenzingen noch sonst irgendwo auf der Altstrecke der Rheintalbahn! ... **und auch nicht durch Bamberg!**

**BADEN 21: Keine Transitgüterzüge
durch die Wohnbebauung!**



Blockade in Seefelden 07.07.2009



In Sichtweite der
Rheintalbahn ...



BOHRende
Warnfeuer

172.000 Einwendungen von Offenburg bis Weil

ein starkes politisches Signal
vom südlichen Oberrhein

Das Regierungspräsidium „ertrinkt“ in den Einwendungen





Parlamentarischer Abend in Berlin 24.10.2007



Gespräch in der DB-Zentrale in Berlin

9.7.2007



Druck auf die Politik

Forderungen:

- Verfahrensstopp
- Einrichtung eines Bahngipfels
(von der juristischen auf die politische Ebene)
- Keine weiteren Erörterungstermine
- Neuplanung

Bahngipfel und Projektbeirat

10. Juli 2009 Berlin

Bahngipfel

Bund: Wolfgang Tiefensee, Achim Großmann

Land: Günther Oettinger, Heribert Rech

Geburt des Projektbeirats

„Rheintalbahn“

Projektbeirat Rheintalbahn

Ausbau der Rheintalbahn auf der politischen Ebene, wo die Entscheidungsträger sitzen

Vereinbarung vom 5.10.2009 (1. Sitzung des PB):

„Es gibt keinen Planfeststellungsbeschluss und keine Finanzierungsvereinbarung, bevor im Projektbeirat nicht abschließend beraten worden ist“

Ziel der Region: Umsetzung der Kernforderungen von BADEN 21 durch neue Planverfahren

Durchbruch: Die Kernforderungen 3 und 4 werden realisiert - Bund und Land stellen 250 Mio. € bereit

Mitglieder des Projektbeirats

- Bund: BMVI, EBA
- Land: MVI BaWü
- Bahn: DB Netze
- Region: RP, RVSO, RVHB, OB FR und OG,
Landräte LÖ, B-H, EM, OG **und IG BOHR**

Gespräch mit den Landes- gruppen BaWü der Bundes- tagsfrak- tionen

Berlin
23.4.2010





o west
me
Ringsen

NAI
HÄRMER GÄST

DE NETZ
NUR DUMMEY
SWATT

Bahntrasse - die ist geil
Zicke Zacke
BahnplanKacke

Kein Lärm für Jahrhunderte, wir fördern mit Berben und
deshalb: Bahntrasse im Bodensee

Plakat mit Junken
wollen uns
vergeben

Feinstaub
TÖTET

Uns reicht's

Tunnel

waner
e Wüste,
t wüste Pläne
bei uns

ZICKE
ZACKE
BAHN-
PLAN-
KACKE

Empfang für den neuen Bahnchef im Kurpark Bad Krozingen 10.9.2010



Bahnchef Dr. Grube im Kurpark

Bad
Krozingen
10.9.2010





Baden 21: Rüdiger Grube in Weil am Rhein 31.10.2010 | Foto: dpa

Die badischen Bischöfe unterstützen die IG BOHR



Fazit

- → Eine Planung auf der Grundlage einer Gesetzeslage, die ihr Verfallsdatum längst überschritten hat und die Menschen nicht ernst nimmt, ist zynisch! → **Schienenbonus ist tot, BÜG ist abzulehnen**
- → Wir brauchen einen fairen Kompromiss, der das Gewinnstreben eines internationalen Logistikkonzerns mit den Lebensgrundlagen der Kommunen und ihrer Bevölkerung in Einklang bringt
- → Wir brauchen ein modernes Güterverkehrssystem, das nicht zu einem Mordinstrument für Menschen wird, sondern ins 21. Jahrhundert passt, indem es den Verkehr sicherer, schneller, aber vor allem auch leiser und umweltverträglicher macht!

Deshalb: DB-Antragstrasse aufs Abstellgleis





Güterum- fahmung von Bamberg als A73-Parallelle

Länge ca. 30 km,
Untertunnelung
Autobahnkreuz
A73/A70

(analog zur A5-
parallelen
Güterzugstrecke
am südlichen
Oberrhein;
Länge ca. 40 km)

Kommentar zu einer Veröffentlichung der Bamberger Zeitung v. 26.9.2014:

„... .Außerdem kann niemand der Bahn / den Zugeignern vorschreiben, auf welcher Strecke sie zu fahren haben - also durch Bamberg oder um Bamberg herum. Die Strecke durch Bamberg wäre als Altbestandstrecke billiger und schneller als die Ostumfahrung und könnte daher bevorzugt werden, auch wenn es die Ostumfahrung geben sollte.

Fazit: - Güterzüge werden auch mitten durch Bamberg fahren, wenn es eine Ostumfahrung gibt -“.

Das ist großer Quatsch! Niemand baut für viel Geld eine Ortsumfahrung, die hinterher nicht genutzt wird.

Die Bundesnetzagentur ermöglicht regionale Trassenpreise, die umweltbezogene Belange integrieren: Lärmschutz für die Bevölkerung ist zweifelsohne ein umweltbezogener Belang!

KIRCHSTRASSE

LINDENSTRASSE

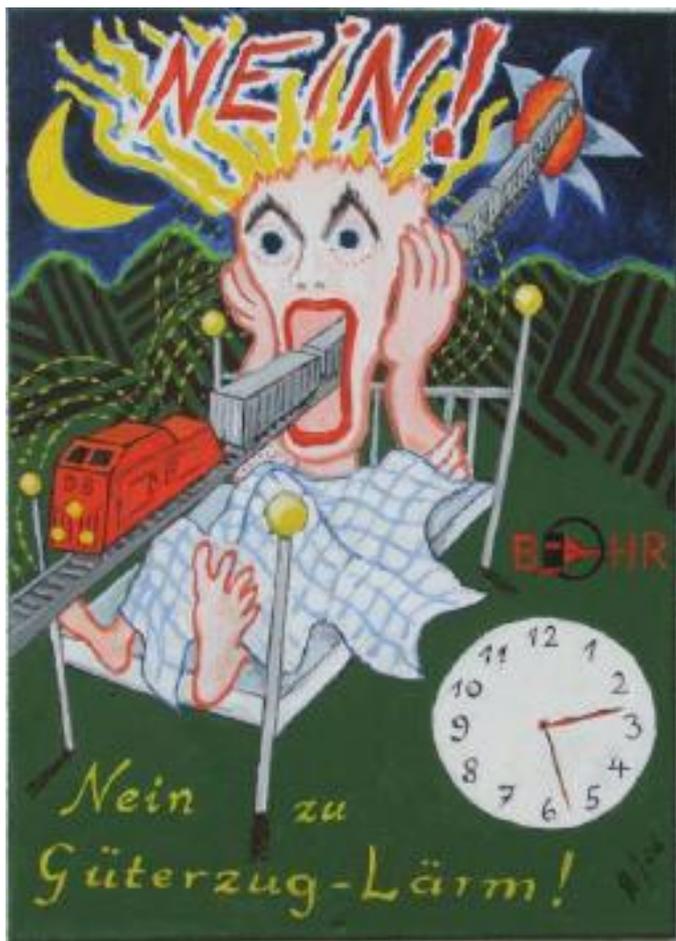


Wir sind das VolK!
Mit uns nur die
Tunnellösung!



Kein passiver
Lärmschutz
für meine D...





Die Bürgerinitiativen der
**Interessengemeinschaft
Bahnprotest an Ober-
und Hoch-Rhein**
wünschen den
Bambergern viel Erfolg!



Backup



„Eines Tages wird
der Mensch den Lärm
ebenso unerbittlich
bekämpfen müssen
wie die Cholera
und die Pest!“

Robert Koch
deutscher Mediziner und Bakteriologe
(1843–1910)

**Dieser Tag ist
schon lange
gekommen -
es ist Zeit, dass
wir der
Krachcholera
und der
Lärmpest
unerbittlich an
den Kragen
gehen!**

Thema Umrüstung - 1

Schall03(2012): „Bei Güterzügen kann damit gerechnet werden, dass bis zum Jahr 2020 80%, bis zum Jahr 2030 100% der Güterwagen mit Radsätzen mit Verbundstoffbremsen ausgestattet sind“.

Umweltbundesamt (HR 6527, 15.01.2013): „Diese Zahlen, die auf einer optimistischen Abschätzung des Erfolges von Umrüstbemühungen für Güterwagen beruhen, werden somit als **Basis für die Lärmberechnung** verwendet. Wir halten dies für äußerst kritisch, da die Zusammensetzung der Güterwagenflotte einen großen Einfluss insbesondere auf die nächtliche Schallimmissionen hat. **Es kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die genannten Umrüstquoten erreicht werden,** solange nicht ordnungsrechtliche Maßnahmen existieren, die eine Umrüstung zwingend notwendig machen“.

Bundesregierung (BT-Drs. 17/133360): „LL-Sohlen verursachen Betriebsmehrkosten von 540 EUR pro Wagen und Jahr“: Bei 183.000 Güterwagen in 8 Jahren **445 Mio. Euro**, kommen zu den prognostizierten insgesamt 309 Mio. Euro Umrüstmehrkosten hinzu

→ wenig Anreiz zur Umrüstung für die Waggonbetreiber.

Thema Umrüstung - 2

DB-Propaganda: Bei Einsatz von Verbundstoff-Bremssohlen („Flüsterbremse“) wird das Rollgeräusch eines Güterwagens um bis zu 10 dB(A) reduziert („Halbierung des Schienenverkehrslärms“).

→ Dies ist jedoch **nur unter idealen Bedingungen** der Fall, z.B. bei guter bis sehr guter Gleispflege, was auf dem deutschen Schienennetz eher nicht die Norm ist. **Lärminderungsaussagen ohne Angabe der Gleisqualität machen wenig Sinn.**

Beispiel aus der Praxis, Prof. Markus Hecht, TU Berlin, 17.9.2014:

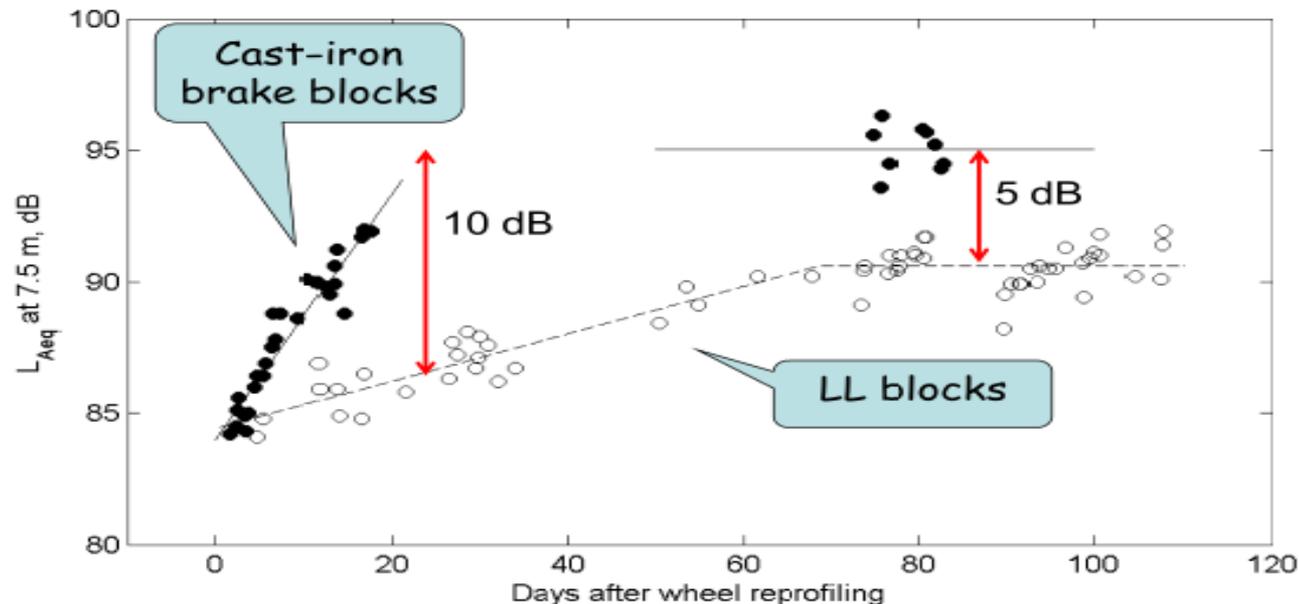
„Ich habe gestern eine Visite gemacht und dabei sind mir schlimme Zustände im Bahnhof Bad Krozingen aufgefallen. Die Schienen sind wohl kürzlich geschliffen worden, aber falsch. Es sind nun deutliche Riffel drin. Die werden nicht mehr von alleine verschwinden. **Dadurch ist nicht nur die Lärminderung der K-Sohlenwagen kaum mehr vorhanden**, sondern auch die Lärmausbreitung entlang der Schienen ist dramatisch vergrößert“.

Thema Umrüstung - 4

UIC-Workshop, Messungen an einer niederländischen Monitoring-Station: *Frisch durch LL-Sohlen reprofilierte Räder sind bereits nach 3 Monaten wieder so stark verriffelt* (bei GG nach ca. 1 Monat), dass sich die ursprünglichen 10 dB Pegelminderung auf 5 dB reduziert hatten Quelle: D.Thompson, Rolling noise revisited, curve squeal, transient noise ...; UIC Noise & Vibration Seminar, 10.

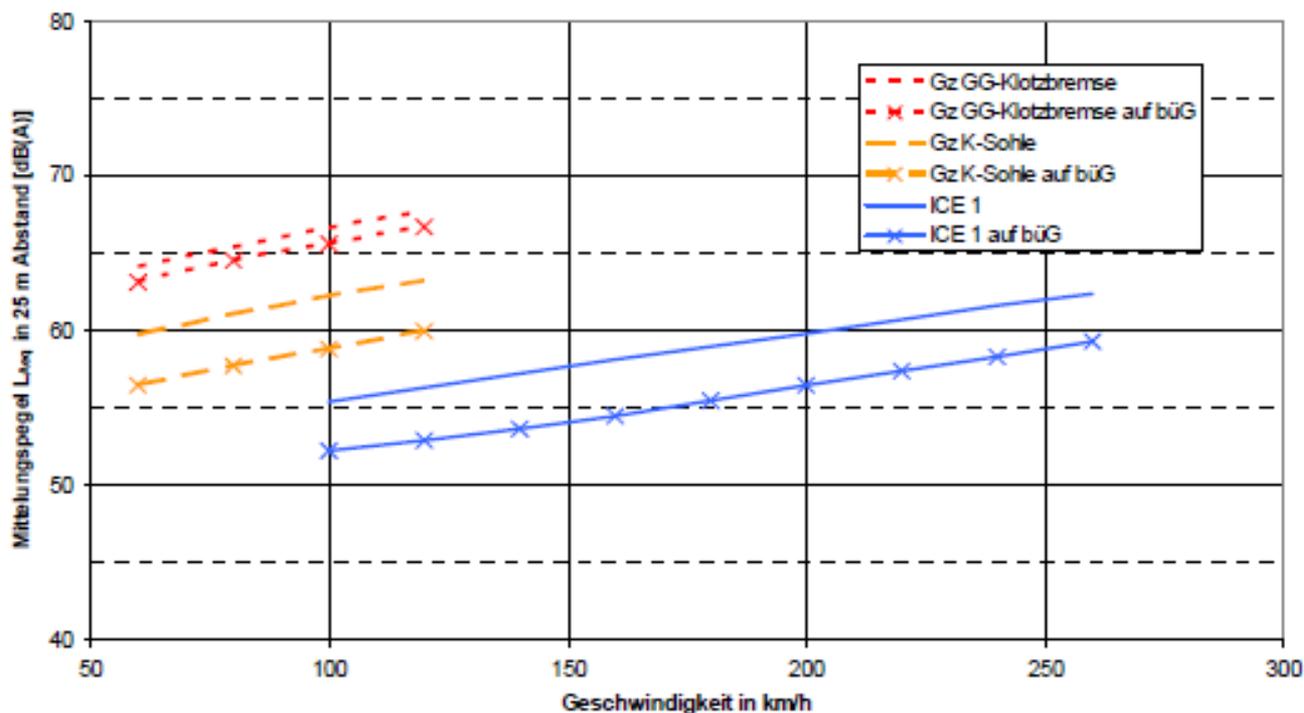
Development of noise after reprofiling

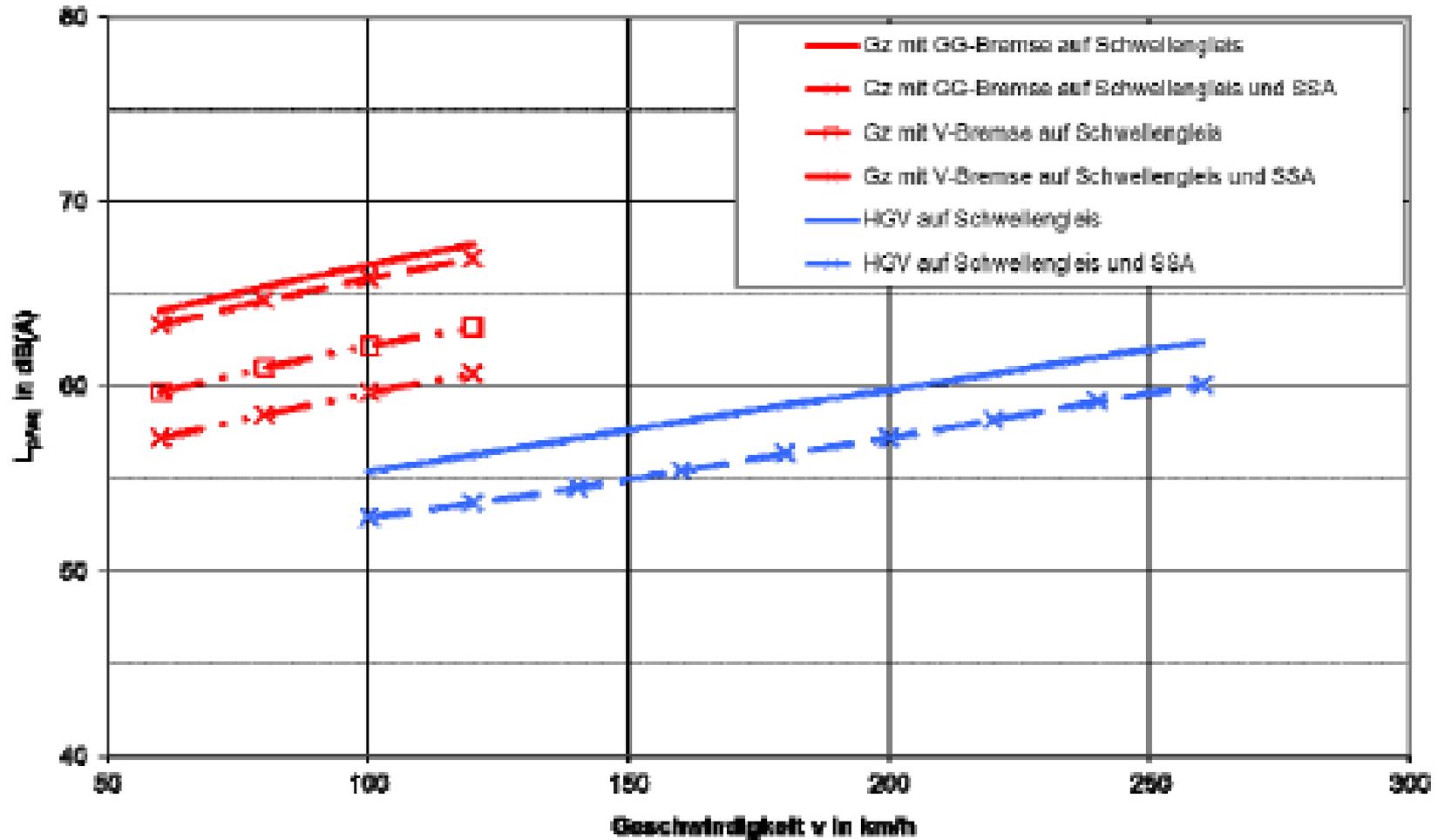
Results from NL monitoring station



Effect on whole life not captured by TSI

Einfluss der Bremsbauart und des Schienenoberfläche





SSD, SSA - Schallpegel in Abhängigkeit von der Zuggattung und Lärminderungsmaßnahmen an der Schiene

Quelle: BMVBS – Entwurf Schall03(2012), Anlage 2 zur 16.BImSchV

Schall03(2012) – Definition des Lärmschutzes durch den Lärmverursacher

Die Lärmprivilegien der Bahn und ihre Auswirkungen

- Mittelungspegel („äquivalenter Dauerschallpegel“)
- Schienenbonus SB „Lärmgutschrift“
- Beurteilungspegel „Maß“ für den Schallschutz
- BÜG Besonders überwachtes Gleis „Gleispflegebonus“
- SB und BÜG „8 dB(A)“ $\hat{=}$ Division der Zugzahl durch 6
- Passiver Schallschutz Immobilienwertvernichtung

abgeschafft 1.1.15

reduziert

Kompensation

Schallschutz bei der Bahn

- Maßgeblich für Schallschutzmaßnahmen ist der – nicht gehörte – Beurteilungspegel
 - Am Ohr des Schläfers kommen rd. 20 dB (ohne SB 15 dB) mehr an – physikalisch 100x, physiologisch 4x lauter!
- Mogelpackung: „Wo der nächtliche Grenzwert 49 dB draufsteht, sind 69 dB drin“ (ohne SB 64 dB)

Fazit aus den Planungen der DB

- Um es auf den Punkt zu bringen:
 - Der Bund baut mit unseren Steuergeldern eine hochprofitable Güterzugstrecke und schenkt sie der Deutschen Bahn AG, die damit die Stadt Bamberg ruiniert!
- → Von der Viergleistrasse mit mehr als 60.000 Güterzügen pro Jahr hat die Stadt nichts als Lärm und weitere schwere Nachteile!
- → Rücksichtslosigkeit, Egoismus und eine Billiglösung einseitig zu Lasten der Stadt Bamberg und ihrer Bevölkerung darf es nicht geben!