

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

20. November 2013

Lebensgefährlicher Bahnlärm

Bahnlärmsymposium unterstreicht die Dringlichkeit von Lärmschutz an Bahnlinien

Wir schauen zu, wie ein Lärmopfer nach dem anderen im Krankenzug oder gar Leichenzug abtransportiert wird, und diskutieren weiter darüber, ob es den Waggonhaltern zuzumuten ist, ihre 40 oder 50 Jahre alten Waggon in Ordnung zu bringen. „Damit muss jetzt Schluss sein“, sagte Frank Gross, Vorsitzender von Pro Rheintal, auf dem „Silent Europe Rail“-Symposium am Donnerstag, 21. November 2013 in Boppard/Rhein, das von dem Bürgernetzwerk in Zusammenarbeit mit der IG BOHR und dem Aktionsbündnis Verkehrslärm veranstaltet wurde.

Gekommen waren, neben hochrangigen Vertretern von Politik und Bahn, Initiativen aus ganz Deutschland, Österreich, Schweiz, den Niederlanden und Italien (Südtirol). Prof. Markus Hecht von der TU Berlin erläuterte in seinem Vortrag, dass die gegenwärtigen Pläne des Bundesverkehrsministeriums unzureichend seien, um das Bahnlärmproblem in den Griff zu bekommen. Hecht rügte, dass viele der Möglichkeiten, Lärm an Fahrzeugen und Schienenwegen schon in der Entstehung zu begrenzen, nicht genutzt würden, und zeigte den Weg für ein alternatives Vorgehen auf. Er verwies zudem auf die Möglichkeit und Notwendigkeit, Messstationen einzusetzen, um die Lärmwerte wagen- und achsgenau aufzuzeichnen und so defekte Fahrzeuge herauszufiltern. Nur so sei dauerhaft eine Einhaltung der Lärmgrenzwerte möglich.

Die Annahme, Eisenbahnverkehr sei grundsätzlich laut, erwies sich als völlig falsch. Im Gegenteil: Auf glatten Schienen mit intakten Rädern können selbst voll beladene Güterzüge leiser sein als Lkw. Das wiederum, so Pro Rheintal, bedeutet, dass es sich beim

Bahnlärm vorwiegend um technische Defekte handelt, die nicht zu sein brauchten und die den Lärm bis zu unmenschlichen Spitzenpegeln von über 100 dB(A) trieben. Man müsse daher Lärm bekämpfen, indem man die Technik instandsetze und so modernisiere, dass nicht nach ein, zwei Jahren wieder die gleichen Mängel auftreten, erläuterte Gross.

Neun verschiedene Technologieanbieter präsentierten dazu auf dem Symposium Produkte und Maßnahmen, die vom innovativen Federungssystem für Güterwagen bis zur Schalldämmung von Schienen und Rädern reichten. Um Eisenbahngüterverkehr durch Wohngebiete überhaupt verantwortlich betreiben zu können, müsse man darüber hinaus die Hauptlärmquellen Schiene und Räder zusätzlich dämpfen oder abschirmen.

Besondere Aufmerksamkeit wurde auch auf das Thema Erschütterungen gerichtet. Hier erläuterte Peter Wisniewski von Calenberg Ingenieure, dass die Ursachen zum einen in Asymmetrien der Räder beziehungsweise in Verformungen von diesen lägen, zum anderen dass, ähnlich wie bei Luftschall, Fehler und Defekte der Schienenwege und Radlaufflächen die Erschütterungen auslösten. Auch hier ergibt sich ein vergleichbarer Lösungsweg, was bedeutet: zum einen die Fahrzeuge und Fahrwege in Ordnung zu bringen und zum anderen zusätzliche, in diesem Falle dämpfende Maßnahmen an den Fahrwegen zu installieren.

Die Kernbotschaft des Symposiums wurde dann in den Vorträgen des Epidemiologen Prof. Eberhard Greiser und des Kardiologen Prof. Thomas Münzel deutlich. Beide unterstrichen noch einmal die krankheitsverursachende Wirkung von Verkehrslärm und bezeichneten, angesichts der gemessenen Lärmwerte im Oberen Mittelrheintal, die Verhältnisse dort als „untragbar“. Die üblichen Diskussionen über Verkehrslärm drehen sich in der Regel um Werte zwischen 50 und 70 dB(A). Im Mittelrheintal werden dagegen Spitzenwerte von 90 bis 110 dB(A) gemessen, und das sei nicht nur gesundheitsschädigend, sondern das sei lebensgefährlich, so Greiser.

Pro-Rheintal-Chef Gross führte entsprechend in seinem Vortrag aus, dass sich mehr als 10.000 Menschen in einer Resolution für ein sofortiges Nachtfahrverbot ausgesprochen hätten. Dieses gelte

ausschließlich für solche Güterwaggons, die nicht den heutigen europäischen technischen Standards (TSI-Normen) entsprechen. So wie jede gerauchte Zigarette das Leben um fünf Minuten verkürze, verkürze auch jede verlärmte Nacht das Leben der Anwohner um Minuten oder auch Stunden. Laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) gehen in Europa jährlich eine Million Lebensjahre durch Verkehrslärm verloren. Das Bahnlärmproblem im Mittelrheintal sei angesichts der Tatsache, dass man seit 20 Jahren die Menschen diesen übermäßigen Lärmbelastungen aussetze, ohne dass Hörbares geschehen sei, keinen Tag länger tragbar.

Gross wies darauf hin, dass EU-Verkehrskommissar Siim Kallas den Ausflüchten des Bundesverkehrsministeriums, „Ein Nachtfahrverbot sei mit der EU nicht zu machen“, erneut widersprochen habe und die Kommission den Mitgliedstaaten sowohl Tempolimits als auch Fahrbeschränkungen ermögliche, solange sie für alle gelten würden.

Roland Diehl von der IG BOHR lobte den Beschluss der Länderkonferenz der Umweltminister, statt der Mittelungspegel beim Bahnlärm die Maximalpegel in die Bewertung einzubeziehen. Er erläuterte, dass bisher nur Durchschnittswerte (Dauerschallpegel) im Rheintal berücksichtigt wurden und diese bis zu 30 dB(A) unter den tatsächlichen Lärmwerten lägen. Damit werde der Lärm schön- und das Risiko kleingerechnet, sagte er. Es sei der Arbeit der Initiativen zu verdanken, dass die Eckpfeiler einer verfehlten Lärmgesetzgebung wie der Schienenbonus oder die Dauerschallregelung jetzt aufgehoben würden und somit die tatsächliche Belastung erkennbar würde.

„Wir wissen nicht, wie viele Opfer die Lärmkatastrophe in Brennpunkten wie dem Mittelrheintal gefordert hat“, sagte Gross, „deshalb haben wir bereits 2010 beschlossen, eine Gesundheitsstudie entlang von Bahnlinien auf den Weg zu bringen.“ Man sei an die Länder Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg herangetreten und habe um Unterstützung gebeten. Diese Unterstützung sei bisher verwehrt worden. Deshalb nehme man jetzt einen neuen Anlauf und sammle seitens der Bürgerinitiativen 80.000 Euro, um die erforderlichen Lärmmessungen in einem Gebiet mit insgesamt fünf Millionen Menschen auf den Weg zu bringen. Das Eingeständnis, dass die Eckpfeiler der Lärmgesetzgebung falsch sind und dass das

Bundesimmissionsschutzgesetz einer dringenden Novellierung bedarf, macht eine Gesundheitsstudie unabdingbar, erklärte Gross.

Weitere Informationen unter:

Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk

Frank Gross, 1. Vorsitzender
Simmerner Straße 12
56154 Boppard

Tel. 06742 801069-0
Fax 06742 801069-1
E-Mail: info@pro-rheintal.de
www.pro-rheintal.de

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild: Güterzüge verursachen im Mittelrheintal Lärmwerte, die für die Menschen lebensgefährlich sind. Eine von den Bürgerinitiativen geplante Gesundheitsstudie soll jetzt die nötigen Argumente liefern, um durch eine Novellierung der Gesetze dem Bahnlärm ein Ende zu bereiten.