

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

9. März 2015

Alarmierende Krankheitsrisiken an Bahnstrecken

Prognose sagt für den deutschen Teil des Rheinkorridors pro Jahr 7.500 Neuerkrankungen und 3.000 Tote durch Bahnlärm voraus

Über die gesundheitlichen Risiken des Bahnlärms gibt es weltweit keine wissenschaftlich belastbaren Studien – ganz im Gegensatz zur Gesundheitsgefährdung durch Straßenlärm oder durch Fluglärm. Dabei erreicht nächtlicher Schienenlärm – vor allem durch Güterzüge – in manchen Regionen Deutschlands Lärmpegel, die um mehr als 1.000 Prozent über den lautesten Fluglärmpegeln liegen.

Die Ähnlichkeit der Lärmcharakteristik des Bahnlärms zum Fluglärm hat den Bremer Epidemiologie-Professor Eberhard Greiser dazu veranlasst, die bei der weltweit größten Fluglärmstudie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn erhobenen Risikoerhöhungen auf den nächtlichen Bahnlärm im Umfeld einer der größten Güterzugrouten in Deutschland zu übertragen. Dabei handelt es sich um die sogenannte Transversale Rotterdam – Genua, die sich von der niederländischen Grenze durch Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg bis an die Schweizer Grenze zieht.

Nach dieser Prognose ist in einem Zeitraum von zehn Jahren entlang dem deutschen Teil des Rheinkorridors mit rund 75.000 zusätzlichen Krankheits- und 30.000 Todesfällen sowie Krankheitskosten in Höhe von 3,8 Milliarden Euro zu rechnen.

Bei seiner Prognose stützt sich Prof. Greiser nicht etwa auf die extrem hohen Messwerte der Messstationen der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen, sondern auf die offiziellen Lärmwerte des Eisenbahnbundesamtes, die in einer Lärmkartierung veröffentlicht wurden, sowie die Erkenntnisse und Ergebnisse von epidemiologischen Untersuchungen im Großraum Bremen und am Flughafen Köln-Bonn. Die Prognose wertet Greiser eher als zurückhaltend und konservativ. Bahnlärm

begleitende Effekte wie Körperschallwellen und Erschütterungen verstärken noch einmal die Lärmwirkungen und fließen bislang nicht in die Bewertung ein.

Die Tatsache, dass Güterverkehr vor allem nachts abgewickelt wird und die Zeitfenster zwischen den Zügen immer kleiner werden und auf der Rheinstrecke oft nur noch drei bis acht Minuten betragen, führe zu der verheerenden Situation einer Dauerbeschallung, die nachts lauter sei als am Tage. Die Dauerbelastungen über einen 24-Stunden-Zeitraum und vor allem die extrem hohen Lärmwerte würden die Risiken für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Nierenversagen, Depressionen, Psychosen und andere Krankheiten drastisch erhöhen.

Die extreme Lautstärke sei ein direkter Maßstab für die gesundheitliche Beeinträchtigung durch Schall, wie man leicht nachvollziehen könne. Die wichtigsten Herz-Kreislauf-Erkrankungen, wie Herzschwäche, Herzinfarkt, Schlaganfall sowie Nierenversagen, seien die häufigsten Wirkungen einer dauerhaften Lärmexposition. Daneben finden sich auch für Demenzerkrankungen starke Erhöhungen im Vergleich zu einer nicht von Umgebungslärm betroffenen Bevölkerung.

Die Ergebnisse der Prognose spiegeln eine bisher nicht für möglich gehaltene Belastung der Bevölkerung durch Bahnlärm wider und sind auf Verkehrszunahmen, die Verlagerung des Güterverkehrs in die Nachtstunden sowie schwerere, ältere, längere und schnellere Züge zurückzuführen. Die vom Schienengüterverkehr ausgelösten Luft- und Körperschallemissionen, mit steil ansteigendem Lautstärkeverlauf und Spitzenpegeln von 110 dB(A), werden begleitet von Erschütterungen und Infraschall, die weder durch Schallschutzwände noch durch Schallschutzfenster aufzuhalten sind und bisher nicht berücksichtigt werden. Es gibt bei der Prognose auch keine Berücksichtigung weiterer Lärmquellen wie Straßenverkehr, Flugverkehr, Industrie, Gewerbe und Nachbarschaft.

Aus diesem Grunde, so das Resümee Greisers, sei es angesichts der jetzt schon alarmierenden Ergebnisse unerlässlich, eine nach den Regeln der Epidemiologie umfassende analytische Studie (eine sogenannte Fall-Kontroll-Studie) durchzuführen. Die Epidemiologie wertet dafür umfassendes Datenmaterial aus, um anhand der Daten von Versicherten gesetzlicher Krankenkassen (Arzneiverordnungen,

im Krankenhaus behandelte schwere Erkrankungen) die Erkrankungs- und Mortalitätsrisiken in verlärmten Gebieten mit weniger verlärmten Gebieten zu vergleichen. Bei dieser Art von Analyse werden auch die möglichen Einflüsse von Straßenlärm und von Fluglärm berücksichtigt.

Wichtigstes Ziel einer solchen Studie ist es, Gesundheits- und Wirtschaftspolitikern wissenschaftlich solide Daten bereitzustellen, damit sie zu einer Abwägung des unbestreitbaren wirtschaftlichen Nutzens des Schienengüterverkehrs mit den sozialen und ökonomischen Folgen bei der Allgemeinbevölkerung kommen können.

Erste Ergebnisse einer epidemiologischen Studie, die von Prof. Greiser im Auftrag des Umweltbundesamtes in der Stadt Bremen durchgeführt werden, zeigen für Schienenlärm beunruhigende Zahlen. So findet sich bei einer Auswertung der Gesamtsterblichkeit der Jahre 1998 bis 2011 bei den stärksten Lärmpegeln des Schienenlärms ein Anstieg der Sterblichkeit um mehr als 20 Prozent.

Dieses Ergebnis ist deswegen beunruhigend, weil in die Gesamtsterblichkeit auch Todesursachen eingehen, bei denen man keineswegs einen Zusammenhang zum Umgebungslärm annehmen kann. Weitere Ergebnisse zeigen bei Männern und Frauen, die sowohl durch Straßenlärm als auch durch Schienenlärm belastet sind, extrem starke Erhöhungen des Risikos, an Leukämie oder an Lymphdrüsenkrebs zu erkranken. Für vergleichbar belastete Frauen steigt das Brustkrebsrisiko katastrophal an.

Im Detail werden die Prognose und die Ergebnisse der Bremer Umgebungslärmstudie auf dem Internationalen Bahnlärmkongress am 13. und 14. März 2015 in Boppard/Rhein vorgestellt.

Weitere Informationen unter:

Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk

Frank Gross, 1. Vorsitzender
Simmerner Straße 12
56154 Boppard
Tel. 06742 801069-0
E-Mail: info@pro-rheintal.de
www.pro-rheintal.de

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten