

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

13. März 2015

Lärmvorsorge für Bahnstrecken am Rhein!

Bahnlärm-Kongress fordert sofortige Lärmvorsorge für den europäischen Güterverkehrskorridor entlang der Rheinstrecke

Die beiden führenden europäischen Epidemiologen Prof. Eberhard Greiser und Prof. Peter Lercher bestätigten auf dem Internationalen Bahnlärm-Kongress in Boppard/Rhein noch einmal die gesundheitliche Brisanz der gemessenen Lärmwerte an Bahnlinien. Die Prognose von Prof. Greiser, die innerhalb eines Zehn-Jahres-Zeitraum 75.000 Neuerkrankungen, 30.000 Tote und fast vier Milliarden Euro an zusätzlichen Gesundheitskosten für das Rheintal voraussagt, sei angesichts der tatsächlichen Verhältnisse als eher konservativ zu bewerten.

Tatsächlich, so die Experten, seien die Lärmwerte viel höher und zusätzliche Faktoren wie Erschütterungen und Infraschall seien bisher überhaupt nicht berücksichtigt. Unberücksichtigt bleibe auch der Umstand, dass eine 24-Stunden-Dauerbeschallung wie sie seit Jahren entlang der Rheinstrecke vorliegt, noch einmal ganz andere gesundheitliche Auswirkungen habe, als dies im derzeitigen Gesetzeswerk angenommen wird.

Dem Immissionsrecht, so kritisieren die am Kongress mitwirkenden führenden Bahnrechtler Dr. Ulrich Storost (bis 2011 Vorsitzender Richter am Bundesverwaltungsgericht) und Prof. Dominik Kupfer, fehlen nach 40 Jahren immer noch die klaren rechtlichen Vorgaben. Die Schutzlücken seien insbesondere an den Sanierungsstrecken wie dem Rheintalkorridor immens und so nicht mehr tragbar. Wenn die Belastungen, wie im Rheintal offensichtlich, den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Eigentumsbeeinträchtigungen überschritten hätten, seien entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen.

Daran knüpfen die Forderungen der Bürgerinitiativen an, die sich seit 20 Jahren einer kaum noch erträglichen Lärmbelastung ausgesetzt sehen und deren Arbeit zwar Anerkennung, bisher aber keine wirk-

same Lärminderung brachte. Sie fordern für die Rheintaltrassen und andere hoch belastete Schienenwege eine sofortige Lärmvorsorge, wie sie an Neubaustrecken vorgesehen ist.

Das bedeutet konkret, dass die Grenzwerte dort von tagsüber 70 auf 59 und nachts von 60 auf 49 Dezibel abgesenkt werden müssen und hierauf ein rechtlicher Anspruch besteht. Bis die entsprechenden Schutzmaßnahmen und Umrüstungen erfolgt seien, müsse ein sofortiges Nachtfahrverbot für laute Güterwaggons die Bürger gemäß dem Anspruch auf körperliche Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 des Grundgesetzes schützen.

Technisch sei Lärmschutz möglich, auch in einer Dimension von 25 bis 30 Dezibel Lärminderung, wie sie am Rhein notwendig sei, kommentiert Prof. Markus Hecht von der TU Berlin, der zusammen mit Dr. René Weinandy vom Umweltbundesamt zu technischen Innovationen auf dem Gebiet der Lärminderung sprach. Die teilnehmenden Lärmschutzunternehmen demonstrierten mit Radkappenabsorbieren, Schienenstegdämpfern und -abschirmungen, Schienenkonditioniereinrichtungen gegen Kurven- und Bremsquietschen, Unterschottermatten gegen Erschütterungen, besseren Messprogrammen sowie neuen und innovativen Lärmwänden und Geländerausfachungen, dass es einer Reihe von kombinierten Maßnahmen bedarf, um Bahnlärm auf ein erträgliches Maß zu senken.

Besucher aus der Schweiz, die mit Lärminderung an Fahrwegen und Fahrzeugen schon vor 20 Jahren begonnen hätten, könnten angesichts der katastrophalen Lärmsituation an deutschen Bahnlinien nur mit dem Kopf schütteln. „Wie könnt Ihr das nur aushalten“, fragte Daniel Wind aus Baden in der Schweiz. Auch die Vertreter aus Italien vom Umweltamt der Provinz Bozen zeigten sich bestürzt über die Rheintal-Situation. Die Partnerländer befürchten, dass der Ausbau des Güterverkehrskorridors in der Schweiz, in den Niederlanden, am Ober- und Hochrhein, am Niederrhein, zwischen Mannheim und Frankfurt durch Lärmschützer massiv beeinflusst und verzögert werden kann, wenn regulierende Maßnahmen ergriffen werden, die den Verkehr stark einschränken. Genau dies kann laut dem Bürgernetzwerk Pro Rheintal vor allem durch die unnachgiebige Haltung der Waggonhalter provoziert werden, die weiter in Berlin und Brüssel um Zuschüsse für ihre Betriebskosten pokern und dies auf dem Rücken

der Bürgerinnen und Bürger tun, deren Not sie quasi als Faustpfand einsetzen.

In einem 120 Seiten umfassenden Kompendium hat Pro Rheintal jetzt einmal den Stand der Situation, aber auch den Stand des Wissens und der Technik illustriert und verständlich dargestellt. „Aufklärung tut Not“, sagt Pro-Rheintal-Sprecher Frank Gross, „denn Komplexität ist ein gefährlicher Grundstoff für Demokratieabbau und Bürgerentrechtung. Wir hoffen immer noch darauf, dass sich Politik, Bahn und Bürger einig werden und im gegenseitigen Dialog nach Lösungen suchen.“ Bisher beschränke sich das aber darauf, dass man die eigenen Positionen so gut wie möglich verkaufen wolle ohne sie wirklich zu diskutieren.

Die Finanzierung von Lärmschutz sei insofern gesichert, als dass es Staat, Gesellschaft und Wirtschaft zehn Mal mehr Geld koste, keine Lärmvorsorge zu betreiben, als dies zur Maxime zu erheben und so dafür zu sorgen, dass schon an der Quelle weniger Lärm entsteht. Eine unvollständige Lärmgesetzgebung sei eines der größten politischen Versäumnisse der letzten 40 Jahre verbunden mit Menschenopfern und Kosten, wie man sich das überhaupt nicht vorstellen könne.

Frank Gross dazu: „Indem wir unseren Lebensraum zerstören, zerstören wir die Grundlagen des Lebens und damit unserer individuellen Leistungsfähigkeit und unseres gesellschaftlichen Erfolges. Die besten Kräfte wandern heute aus verlärmten Regionen ab. In Europa zieht es die meisten der „High Potentials“ inzwischen in die Schweiz.“ Das Rheintal könnte ohne Bahnlärm ein ähnliches Potenzial haben.

Gross vertraut daher darauf, dass sich Bund und Länder jetzt schnell einig werden, um sofortigen Lärmschutz zu initiieren, und auch der Prognose folgend eine umfassende Untersuchung in Sachen Gesundheitsbelastung der Bevölkerung auf den Weg bringen. „Wir brauchen diese Untersuchung, um rechtssichere Entscheidungen treffen zu können. Die Frage, ob es einer Vorsorge bedarf, lässt sich epidemiologisch unzweifelhaft beantworten.“ Es sei eine „falsche Fährte“, wenn man der Frage im Einzelfall und bei einzelnen Menschen nachginge. Hier seien die direkten Reaktionen und Wirkungen zwar messbar und nachprüfbar, aber die langfristigen Wirkungsketten, die dann bis zum Herzinfarkt, Schlaganfall oder Nierenversagen führten, seien zwar evident, aber derzeit noch nicht zu beweisen.

Epidemiologen hingegen hätten aufgrund der umfassend verfügbaren Daten und Fakten von Krankenkassen, Einwohnermeldeämtern, Sterberegistern, Krebsregistern etc. eine solide Basis, um für die betroffenen Regionen die Auswirkungen von Bahnlärm zu ermitteln und so eine unzweifelhafte Antwort auf die Frage zu liefern, ob Lärmvorsorge nötig sei oder nicht.

Der andere Weg sei eine Klagewelle an allen Bahnlinien aufgrund der vorliegenden Prognosen und sonstigen Studien, denen man nicht widersprechen könne. Die Gerichte hätten seit Jahren mit der mangelhaften Rechtsprechung zu kämpfen und es sei offenkundig, dass die Lärmsituation mit dem Verkehr zunehme und auf Strecken, auf denen früher 30 Züge fahren, heute 300 fahren. Durch Steuerungstechnik, längere, schneller und schwerere Züge würde heute der Neubau zusätzlicher Gleise umgangen. Für die Bürgerinnen und Bürger käme das jedoch in der Belastung einer Neubaustrecke gleich. Dies sei auch einer neuen Verfügung des Eisenbahnbundesamtes zu entnehmen, so dass die Aussichten für eine Aufhebung des Bestandsschutzes und damit ein Anspruch auf niedrigere Grenzwerte nicht schlecht seien.

In einer Großdemonstration am 9. Mai in Koblenz will man noch einmal zum sofortigen Handeln in Sachen Bahnlärm aufrufen!

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