

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

19. März 2015

Bahnlärm: Die Nacht gehört den Menschen!

Rechtliche und gesundheitliche Aspekte sprechen für ein sofortiges Nachtfahrverbot lauter Güterwagen

Auf dem Internationalen Bahnlärm-Kongress in Boppard diskutierten Mediziner, Juristen und Techniker, um gemeinsam Lösungen für das Bahnlärmproblem zu finden. Dr. jur. Ulrich Storost, Vorsitzender Richter am Bundesverwaltungsgericht a. D., referierte über die rechtlichen Aspekte von Gesamtlärmbetrachtungen und verwies auf die seit 40 Jahren immer noch bestehenden Gesetzeslücken im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Storost sagte, dass bei einer Überschreitung der Grenze zur Gesundheitsgefährdung der Gesetzgeber durch Verkehrseinschränkungen und Nachtfahrverbote regulierend einschreiten müsse. Zwar gebe der entsprechende Paragraf 38 des BImSchG mangels Erlasses zur Ausführung das nicht her, dafür aber unsere Verfassung, unser Grundgesetz, das entsprechende Vorgaben zum Schutz von Gesundheit und Eigentum mache, die den Gesetzgeber zwingen, einzuschreiten, wenn die Grenze zur Gesundheitsgefährdung überschritten ist.

Diese Überschreitung liegt nach Meinung aller bisher hierzu konsultierten Mediziner im Mittelrheintal vor und selbst Politiker betonen gegenüber Bürgerinitiativen immer wieder, dass es keiner weiteren Forschung über krankmachenden Lärm im Rheintal bedürfe. Warum es dennoch bisher nicht zu Sofortmaßnahmen wie Nachtfahrverboten für laute Güterwaggons kommt, sondern dieser offensichtlich krankmachende Güterverkehr ohne zusätzliche Auflagen Tag und Nacht anhält, erklären Politiker nicht. Auch die zur Klärung der Gesamtbelastung erforderliche Gesamtlärmbetrachtung, die im Koalitionsvertrag der jetzigen Regierung als wage Absicht anklingt und zumindest Straßen- und Schienenlärm gemeinsam berücksichtigen soll, kommt nicht wie versprochen.

Die Länder haben in 2014 heimlich, still und leise eine Änderung der Verkehrslärmverordnung bewirkt, wonach sich der Gesetzgeber bis

2025 Zeit lassen kann, um dies zu prüfen, und danach im Zehn-Jahres-Rhythmus zu wiederholen. Man spricht hier von einer „Berichtspflicht der Bundesregierung“. Bei Lichte betrachtet handelt es sich jedoch um die anhaltende Einschränkung von Bürgerrechten. Bedeutet es doch, dass das wahre Ausmaß der Lärm-Katastrophe auch weiterhin unter der Decke bleibt.

Offenbar blickt man auch in Reihen der Politik aus den unterschiedlichen Positionen wie der von Verkehrsministerkonferenz und Umweltministerkonferenz auf das Thema Lärmbelastung. So sieht es jedenfalls Pro-Rheintal-Sprecher Frank Gross. Die Verkehrsminister lehnen einen individuellen Anspruch auf Lärmsanierung ab. Sie wollen weder eine Gesamtlärmbetrachtung noch regulierende Maßnahmen für zu laute Güterwaggons, selbst wenn die Umrüstung auf neue Bremsen nicht wie vorgesehen erfolgt. Außerdem halten sie ein Spitzenpegelkriterium in der Lärmberechnung für überflüssig – so zu lesen in der Beschlussfassung der Verkehrsministerkonferenzen in Leipzig und Kiel 2014.

Ganz anders die Umweltministerkonferenz, die im Herbst 2014 in Heidelberg tagte: Sie will fachrechtliche Kriterien anstelle der bisher rein haushaltsrechtlichen Grundlagen zulassen und befürwortet auch eine Gesamtlärmbetrachtung sowie den Schutz der Nachtruhe. Zur Realisierung dieser Ziele machen sich die Umweltminister für einen deutlich höheren Mittelansatz im Bundeshaushalt stark.

„Das ist auch gut so“, sagt Frank Gross, „denn die Bürgerinitiativen werden nachlegen.“ Nach heutigem Kenntnisstand müsse man an Bahnlinien davon ausgehen, dass nicht nur die Grenzwerte viel zu hoch angesetzt wurden, sondern auch die Lärmberechnungen weit hinter der Realität zurückbleiben. Bei der Ermittlung eines Dauerschallpegels, der Grundlage für die Beurteilung sei, gehe man unberechtigt davon aus, dass in den Pausen zwischen zwei Zügen keine weiteren Lärmbelastungen auftreten. Autos, Flugzeuge, Nachbarn, Läuten, etc. blieben so unberücksichtigt. Ebenso fehlerhaft unterstelle der Gesetzgeber, dass sich die von Lärm betroffenen Menschen in den Pausen zwischen zwei Zügen erholen könnten. Ein Stresshormonspiegel springe aber nicht mit den Lärmwerten auf und ab, sondern halte den Körper oft für Stunden in Alarmbereitschaft. Überhaupt nicht berücksichtigt wurden bisher Erschütterungen und Infraschall, die große Energien abstrahlen, sowie Reflektionen,

Wetterlagen und andere Faktoren, die in der Summation täglich nicht nur die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten, sondern beispielsweise am Mittelrhein, wie Prof. Manfred Spreng von der Universität Erlangen in St. Goar betonte, zu einer realen Gesundheitsschädigung führen.

Von daher besteht auch kein Zweifel mehr daran, dass die in der Gesundheitsprognose von Prof. Greiser genannten 75.000 Neuerkrankungen und 30.000 Todesopfer sowie fast vier Milliarden Euro an zusätzlichen Gesundheitskosten, die allein entlang des Rheinkorridors ausschließlich auf Bahnlärm zurückzuführen seien, eher zu gering als zu hoch angesetzt sind. Greiser habe sich bei seiner Prognose nicht auf das zuvor Gesagte, sondern ganz offiziell auf die Berechnungen des Eisenbahnbundesamtes gestützt. Nicht auszudenken, welche Ergebnisse drohen, wenn die Gesamtbelastungen berücksichtigt würden.

Über die lückenhafte Gesetzgebung und fehlenden Beurteilungsgrundlagen ärgern sich auch Verwaltung und Gerichte ähnlich wie die Bürgerinitiativen, denn in jedem Einzelfall muss neu entschieden werden, weil der Gesetzgeber mit seiner unklaren und lückenhaften Gesetzgebung und Ausführungsbestimmung die Rechtsprechung quasi an die Gerichte delegiert. Die seit 40 Jahren anhaltende gesetzgeberische Zurückhaltung, die offenbar von Bund und Ländern und über Parteigrenzen hinweg Unterstützung findet, dient weder der Kostenersparnis noch der Bahn und vor allem nicht dem Allgemeinwohl, sagt Gross.

Da alle Staatsgewalt vom Volk ausgeht, sei das Volk aufgerufen, seine demokratischen Rechte wahrzunehmen, um die gesetzgeberischen Aktivitäten wieder hinter das Allgemeinwohl und damit die Bewältigung des Lärmproblems zu stellen. Nach dem Verursacherprinzip dürften nicht länger die Leidtragenden für den Lärm bezahlen, sondern bezahlen müssten diejenigen, die davon profitieren, dass jede Nacht brüllend-laute Güterwagen durch die Wohnsiedlungen fahren und Millionen von Menschen leiden und krank werden. 40 Jahre Immissionsschutz und 20 Jahre Bitten und Betteln bei Politikern hätten zu keiner Erleichterung für die Menschen geführt. „Mit Täuschen, Tricksen, Unterschlagen und Hinauszögern ist man seitens der Politik wenig behutsam mit den Bürgerinteressen umgegangen“, ärgert sich Gross. Der Weg, um die grundrechtlichen

Schutzansprüche von Gesundheit und Eigentum auf dem Klageweg zu erreichen, stehe inzwischen allen Betroffenen offen. Dennoch hoffen die Initiativen erneut auf einen Dialog und fordern alle gesellschaftlichen Schichten zu einem demokratischen Mitmachen auf.

Unter www.pro-rheintal.de bietet das Aktionsbündnis Verkehrslärm an, eine Resolution für einen Anspruch auf Lärmsanierung zu unterzeichnen. Schlafen heißt Leben – und das Recht auf Leben ist ein Grundrecht. Deshalb gehört die Nacht den Menschen und sonst niemandem!

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 1: Die Nacht gehört den Menschen. Laut Pro Rheintal sollten Bürger in der Zeit von nachts 11 Uhr bis morgens 7 Uhr ungestört schlafen können, um gesundheitlich fit zu bleiben.



Bild 2: Von Güterzügen mit Graugussbremsen geht ohrenbetäubender Lärm aus, der Im Freien nicht mehr zu ertragen ist. Aber auch hinter Schallschutzfenstern wird man dennoch von Erschütterungen und Infraschall erreicht.



Bild 3: Podiumsdiskussion beim Bahnlärm-Kongress mit geballter juristischer Kompetenz. V. l. n. r.: Lic. iur. Daniel Wind (Lärmliga Schweiz), Rechtsanwalt Prof. Dr. Dominik Kupfer, Rechtsanwalt Dr. Armin Frühauf (Vizepräsident des Landgerichts Oldenburg a. D.), Moderator Christian Lindner, Dr. jur. Ulrich Storost (bis 2011 Vorsitzender Richter am Bundesverwaltungsgericht).