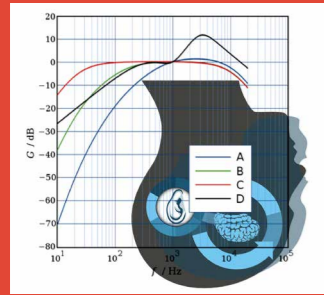
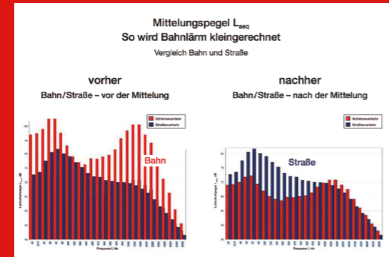


Die Lärmschutz-Lügen



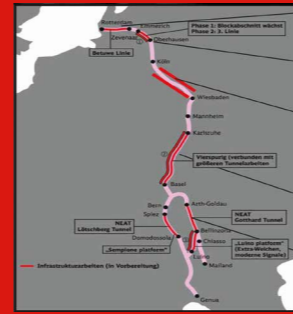
A-Filter-Bewertung



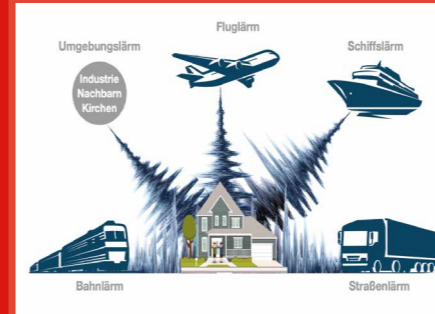
Der Mittelungspegel

Die Tatsache, dass man Lärm eher als ein Komfortproblem und nicht als reale Gesundheitsgefahr bewertet, hat zur Folge, dass es nach den derzeitigen Regeln nirgendwo in Deutschland oder Europa einen wirksamen Lärmschutz an Bahnlinien gibt, unabhängig davon, ob es sich um Neubau- oder Bestandsstrecken handelt. Egal ob Lärmschutzwände oder Schallschutzfenster verbaut wurden, die Wirkung ist nicht wirklich schützend. Dass man Lärm als Gesundheitsproblem nicht ernst nimmt, lässt die Frage aufkommen, ob man die Grundrechte und die Menschen nicht mehr ernst nimmt.

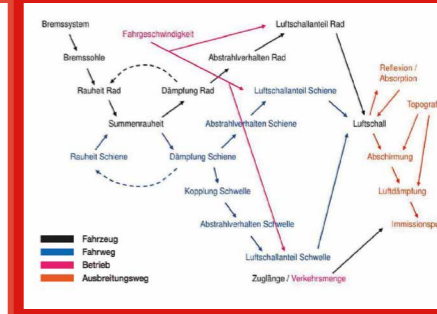
Die Berechnungen



Der Bestandsschutz



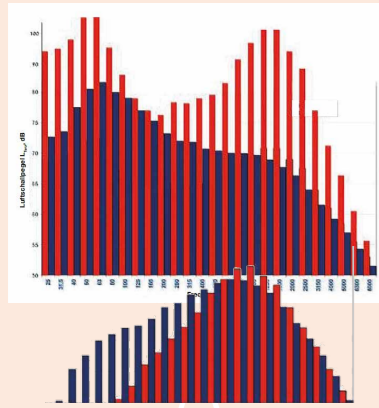
Gesamtlärm-Bewertung



Fehlende Vorgaben

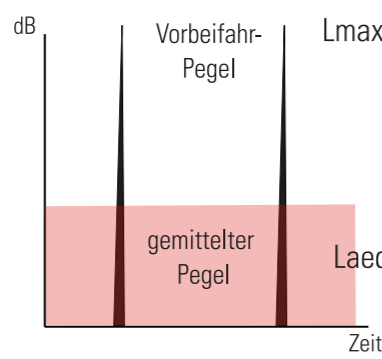
Umwelttechnische Privilegien
 Keine verbindlichen Lärmgrenzwerte in Wohngebieten
 Keine Tempolimits in Wohngebieten
 Kein Nachtfahrverbot
 Kein Sonn- und Feiertagsfahrverbot
 Keine neutrale technische Überwachung
 Keine neutrale akustische Überwachung
 Lärm-Misbrauch ohne Reue, wie nachts hupen, quietschen, pfeifen und poltern
 Bearbeiten innerhalb der touristischen Hochsaison direkt vor Hotels
 Vernebelung der Lärmemissionen durch A-Filter-Bewertung
 Vernebelung der Lärmemissionen durch Mittelungspegel
 Die Lärm-Berechnung mit geschätzten Werten und optimistischen Zustandsbewertungen
 Die fehlende Begrenzung von Emissionen durch akustische Vorgaben
 Die fehlende Berücksichtigung tiefer Frequenzen und Erschütterungen
 Mangelhafter Zustand von Schienenfahrzeugen durch fehlende technische Überwachung von neutraler Stelle und tägliche Kontrolle
 Mangelhafter Zustand von Schienenwegen und fehlende akustische Vorgaben und Kontrollen

Bahn-Privilegien



A-Filter (dB(A)) sind frequenzabhängige Filter, die man für geringe Pegel bis 40 dB(A) entwickelt hat, weil bei dieser Lautstärke niedrige Frequenzen zu wenig Energie haben. A-Bewertungen zeigen nur einen kleinen Ausschnitt aus dem Gesamtlärmgebirge (siehe oben) und sind für Verkehrslärm untauglich. Die energiereichsten Schallanteile und das, was die Menschen am meisten stört, bleiben im A-Filter hängen und dadurch unberücksichtigt.

A-Filter sind bis 40 Dezibel tauglich. Verkehrslärm von 60 – 120 dB wird durch A-Filter verstümmelt. Damit werden dann auch die so berechneten Lärmschutzmaßnahmen wirkungslos, weil sie vor niedrigen Frequenzen nicht schützen.



Mittelungspegel sind für Bahnlärm untauglich. Man mittelt derzeit, indem man die Pausen zwischen zwei Zügen einrechnet. Dadurch sind Mittelungspegel um 20 – 40 Dezibel geringer als das, was tatsächlich an Lärm auf die Menschen trifft. Anstelle von Mittelungspegeln braucht man einen Gesamtlärmpegel, der auch Maximalpegel berücksichtigt und jeweils für Tag und Nacht alle Schallereignisse als C-Lärmpegel inklusive deren Einwirkungsrichtung und Häufigkeit erfasst.

Bisher steht der Schutz der Gesundheit bei der Lärm-ermittlung nicht auf dem Programm. Durchschnittsberechnungen sind medizinisch irrelevant. Es sind Fehlbewertungen, die Menschen auf Dauer ihr Leben kosten können.

Durch geschätzte statt realer Werte sichern sich Bund und Bahn die Deutungshoheit über die Lärm-Belastungen, die sie zu Ungunsten der Anwohner auslegen. Vielfältige Faktoren werden in Algorithmen eingebaut, deren Werte aber geschätzt und idealisiert nicht der Wirklichkeit entsprechen. Faktoren wie:

- **Geschwindigkeit**
- **Radlautstärke**
- **Radzustand**
- **Kurvenzuschlag**
- **Wagenlautstärke**
- **Wagenzustand**
- **Schienenlautstärke**
- **Schienenzustand**
- **Witterungseinflüsse**
- **Akustik vor Ort**

Die Schallenergie resultiert aus Geschwindigkeit, Gewicht, Rad- und Schienenzustand, Kurvenlage und der Akustik vor Ort. Sie lässt sich nicht ohne regelmäßige Überprüfungen bewerten. Jedenfalls nicht, wenn man Gesundheit schützen will.

Einen Anspruch auf Schallschutz gibt es bei uns nur an Neubaustrecken. Alle anderen Strecken wurden zu Bestandsstrecken degradiert. Das bedeutet: Hier darf die Bahn so laut sein, wie sie will. Man ignoriert damit veränderte Verkehrsbelastungen, die heute Brücken einstürzen lassen und Verkehrswege unpassierbar machen. Menschen sollen das alles ertragen!

Geänderte Belastungen:

Achslasten
 von 2,5 t auf 25 t
 (Zuggewichte verzehnfacht)

Geschwindigkeiten
 von 60 – 80 km/h auf 80 – 160 km/h (verdoppelt)

Transportvolumen
 vervielfacht.

Die überproportionale Erhöhung der Verkehre auf vorhandenen Strecken ist offenbar kein Grund, die dort lebenden Menschen ebenso zu schützen wie an Neubaustrecken, auch wenn dort viel weniger Züge verkehren. Verkehrte Welt!

Bahnlärm, Fluglärm, Straßenlärm, das Gros der Menschen ist mehrfach belastet. Doch die Bundeslärmrechner sehen immer nur eine Lärm-Art und richten ihre Maßnahmen darauf aus. Ergebnis: Es funktioniert vorne und hinten nicht.

- **Bahnlärm**
- **Straßenlärm**
- **Fluglärm**
- **Schiffsärm**
- **Nachbarschaftslärm**
- **Glockenlärm**

Mit jeder zusätzlichen Lärmquelle steigt das Gesundheitsrisiko noch einmal dramatisch an! Was fehlt, ist eine Gesamtlärmberücksichtigung, die sich an gesundheitlichen Kriterien orientiert.

Die sektorale Trennung von Lärm unterschlägt das wahre Ausmaß der Belastungen und damit grundrechtliche Ansprüche der Bürger/innen. Die Gesamtlärmbelastung übersteigt in vielen Teilen des Landes die kritische Schwelle, die Lärmschutz unabdingbar macht.

Längst ist klar: Wirkungsvoller Lärmschutz beginnt an der Quelle. Seit langem ist der Gesetzgeber gefordert, Grenzwertvorgaben für Emissionen zu machen von:

- **Fahrzeugen**
- **Fahrwegen und**
- **im Betriebsablauf**

Jeder Werkstoff, jedes Bauteil, jeder Schienenstahl, jedes Fahrzeug kann je nach Material und Ausführung unterschiedlich laut sein.

Ohne Vorgaben wird niemand Kosten tragen, um «leisere» Produkte zu produzieren. Obwohl Grenzwerte für Fahrzeuge im Bundes-Immissionsschutzgesetz § 38 vorgesehen sind, fehlen die notwendigen Verordnungen bis heute. Der Verkehrssektor diktiert die Regeln und nicht die Politik!

Die Stellschrauben für weniger Lärm an Fahrzeugen, Fahrwegen, im Betrieb und am Ausbreitungsweg sind vorhanden. Würde man sie nutzen, wäre die Bahn leiser. Doch es fehlen entsprechende Vorgaben und Verordnungen! Es braucht mutigere Politik!

Die Vielzahl an Privilegien, die der Bahn im Laufe der Zeit eingeräumt wurden, um Schwächen zu überdecken, haben dazu geführt, dass die Bahn immer schlechter wurde und inzwischen ihr Geld im Parlament verdient. Hier einige der Privilegien:

- Keine Lärmgrenzwerte
- Innerorts kein Tempolimit
- Kein Nachtfahrverbot für laute Güterzüge
- Kein Güterzugs-Sonn- und Feiertagsfahrverbot
- Keine neutrale technische & akustische Überwachung
- Keine Informationspflicht
- Keine Transparenz
- Dubiose Leistungs- und Finanzierungsverträge
- Milliarden an Schulden
- Dubiose Regelung zwischen Bund und Bahn, wer bezahlt

Im Ergebnis haben wir inzwischen eine der schlechtesten Eisenbahnen der Welt. Wir finanzieren Großbaustellen, anstatt Geld in Infrastruktur und intakte Fahrzeuge zu stecken. Die Bahn, eine Katastrophe auf eisernen Rädern!

Die Lärmschutz-Lügen



Erlebte
Lärmbelastung

Berechnungen
Bund und Bahn

Die Lärm-Berechnungen von Bund und Bahn machen aus Güterzügen flüsterleise Personenzüge. Nur ein Drittel des tatsächlich auf die Menschen einwirkenden Lärms wird durch diese Berechnungen erfasst. Die wichtigste Ressource unseres Landes, die Menschen, leiden unter den gesundheitlichen Folgen und versterben frühzeitig. Für die Regionen bedeutet dies Lärm, Verschmutzung, Infrastrukturschäden, Wertverluste sowie langfristig Entvölkerung und wirtschaftlichen Niedergang. Daher sind das Land, die UNESCO, die Kommunen und die Bürgerinnen und Bürger gefordert, sich aktiv im Rheingau und Rheintal gegen Bahnlärm und für gesundheitswirksamen Lärmschutz zu engagieren.

Tempo 50 ist die Lösung

Tempo-50-Langsamfahrstellen für Güterzüge innerhalb von Wohngebieten:

- bedeuten weniger Schalldruck (es entfallen 90 %)
- reduzieren den Gesamtlärm von Schienen, Rädern, Schwellen...
- senken das Risiko, Menschen aus dem Schlaf zu reißen
- senken das Risiko von Unfällen an Bahnsteigen, Bahnübergängen und Gleisen
- senken auch die nicht bewerteten Pegel der tiefen Frequenzen (Dröhnen)
- senken Vibrationen und Erschütterungen
- machen die übrigen Schallschutzmaßnahmen überhaupt erst wirksam
- kosten kein Geld und sind für die Bahn sofort umsetzbar
- geben der Bahn im jetzigen Chaos mehr Zeit und mehr Sicherheit
- lassen Menschen schlafen und geben ihnen Kraft und Konzentration
- lassen die Regionen aufblühen und ihre Stärken entfalten
- erhalten Häuser und Denkmale durch Nutzung und Wertsteigerung
- fördern eine regional lebenswerte Infrastruktur für viele Menschen
- schaffen wertsteigernde Voraussetzungen für Investitionen



BAHN- LÄRM

Lärm ist die krankmachende Störung und Zerstörung von Leben und Gesundheit durch Schallwellen.

Frank H. M. Gross

