

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

22. September 2010

Bahnlärm im Oberen Mittelrheintal

Lärmwerte liegen um das Vierfache über den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation

„Diese Lärmwerte sind vom medizinischen Standpunkt aus nicht mehr zu vertreten.“ Das sagte kein Geringerer als Prof. Dr. Manfred Spreng von der Universität Erlangen-Nürnberg im Beisein von Landrat Bertram Fleck und vor zahlreichen Zuhörern in der St. Goarer Rheinfelshalle im Mai 2008. Bei der vom Zweckverband ausgerichteten Veranstaltung ging es um die gesundheitlichen Auswirkungen des Bahnlärms auf die Menschen im Welterbe Oberes Mittelrheintal. Geändert hat sich seither nichts, im Gegenteil, der Bahnlärm nimmt zu und mit ihm der Unmut der betroffenen Bürger.

Jetzt liegen neue Erkenntnisse aktueller Studien aus den Alpentälern vor, die untermauern, wie hochgradig schallsensibel Täler wie das Mittelrheintal sind. Prof. Dr. Peter Lercher, Sozialmediziner an der Universität Innsbruck, hat in einer Untersuchung nachgewiesen, dass die Medikamenteneinnahme aufgrund von Schlafstörungen, verursacht durch Schienenlärm, bereits bei Mittelungspegeln zwischen 60 und 70 dB um 46 Prozent zunimmt. Im Oberen Mittelrheintal werden kontinuierlich Mittelungspegel von 85 dB(A) und Maximalpegel von 105 dB(A) gemessen. Derartige Lärmemissionen sind als dreimal so laut einzustufen wie die Werte, die bei der ALPNAP-Studie von Prof. Lercher im unteren Inntal gemessen wurden. Das ist so, als ob man aus einem Fußballstadion mit 500 Zuschauern in eine Arena mit 10.000 Zuschauern wechselt.

Als unverantwortlich bezeichnet Frank Gross, Vorsitzender des Bürgernetzwerks Pro Rheintal, die Haltung der Bundesregierung und der Bahn, die trotz der alarmierenden Messergebnisse, die von der neu errichteten Messstation in Assmannshausen täglich geliefert werden, keinen Handlungsbedarf sehen.

Gross weist darauf hin, dass das Rheintal als Bestandsstrecke gelte und deshalb 11 dB höhere Lärmwerte erdulden muss als der Wert, der bereits 1974 im Bundesimmissionsschutzgesetz als Lärmober-

grenze festgelegt wurde. Hinzu käme, dass bei der Berechnung des Bahnlärms aufgrund des sogenannten Schienenbonus von vornherein 5 dB abgezogen würden, obgleich dieser Wert lediglich für durchschnittlich belastete Strecken gelten könne und nicht für derart stark frequentierte Strecken wie das Rheintal.

Gegenüber den Güterzügen, die eher lauter geworden seien, wären Lkw und Pkw heute um 10 – 15 dB(A) leiser als zum Zeitpunkt, an dem der Schienenbonus „erfunden“ wurde. Des Weiteren kämen durch die zahlreichen Kurven im sich dahinschlängelnden Tal noch einmal zusätzlich zirka 8 dB(A) hinzu.

Durch die Reflektionen, die von der schallharten Wasseroberfläche des Rheins und den Felswänden an beiden Seiten des Flusses ausgehen, so Gross, sind weitere 11 – 15 dB(A) an Lautstärke hinzuzurechnen. Nach seiner Rechnung liegt man mit der Festlegung der Grenzwerte im Oberen Mittelrheintal um 35 – 40 dB(A) über dem ursprünglich per Gesetz vorgesehenen Niveau. Bestandsstreckenschutz und Schienenbonus müssten deshalb sofort aufgehoben werden. Danach würde der nächtliche Mittelungspegel laut Gesetz bei 44 dB(A) liegen, was auch die Weltgesundheitsorganisation als absoluten Aufweckpegel ansehe.

Im Verhältnis zum tatsächlich gemessenen Wert seien es 40 dB(A), die es im Mittelrheintal zu laut ist. „Mediziner würden so etwas als Folter und grob fahrlässige Körperverletzung bezeichnen“, erklärt der Pro-Rheintal-Vorsitzende. Diese „Lärmfolter“ treffe im Tal nicht nur die Menschen, die unmittelbar an den Gleisen wohnen, sondern sei im gesamten Tal fast mit voller Lautstärke zu hören. Denn eine weitere Besonderheit des Schalls sei es, dass dieser grundsätzlich nach oben strebt und von daher in den Tälern nicht so schnell verhallt wie in der Ebene. Die Abnahme des Lärms von 70 auf 50 db(A) erfolgt in der Ebene schon nach 200 Metern, im Tal dagegen erst nach 1.100 Metern, wie österreichische Studien herausfanden.

Frank Gross rief dazu auf, dass sich die politisch Verantwortlichen in Bund und Land am Internationalen Bahnlärm-Kongress am 13. und 14. November 2010 in Boppard beteiligen sollten, damit dieser unhaltbaren Situation endlich ein Ende gemacht werde. Eine lokale Veranstaltung zu diesem Thema findet bereits am Donnerstag, 7. Oktober 2010 im Pfarrheim in Filsen statt, da der Rheinort durch die extreme Kurvenlage besonders unter Bahnlärm zu leiden habe.

Kontakt:

„Pro Rheintal“ Bürgernetzwerk

Frank Gross, 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



Bild 1: Der Bahnlärm erreicht im Oberen Mittelrheintal kontinuierlich Mittelungspegel von 85 dB(A) und Maximalpegel von 105 dB(A), wie aktuelle Messungen zeigen. Das sind 35–40 dB(A) über dem ursprünglich per Gesetz vorgesehenen Niveau.



einmal um 11–15 dB(A) verstärkt. sowie die Züge noch