

Bundesweite Aktion gegen Bahnlärm

40 Bürgerinitiativen veröffentlichen nach Internationalem Bahnlärm-Kongress zeitgleich eine Resolution

Nun liegen sie endlich vor, die Ergebnisse des Internationalen Bahnlärm-Kongresses, der im November 2010 in Boppard stattfand: Bahnlärm macht krank. Diese These, zugleich auch das Motto des Kongresses, wurde von hochrangigen Medizinern wie Prof. Eberhard Greiser, Prof. Manfred Spreng und der Medizinerin Dr. Gerda Noppeney noch einmal untermauert. Bund und Bahn sind hier in einer prekären Situation: Seit den 1980er-Jahren ist Politikern aller Parteien bekannt, dass Verkehrslärm die Menschen krank macht. Vom Rat der Sachverständigen für Umweltfragen, der bereits 1987 der damaligen CDU/FDP-Bundesregierung eine umfassende Darstellung der Lärmproblematik vorgelegt hat (SRU, 1988), bis zur Weltgesundheitsorganisation, vom Umweltbundesamt bis zur EU liegen diese Erkenntnisse vor, die sich in den letzten 20 Jahren immer mehr bestätigt und verdichtet haben.

Der Gesetzgeber hat in all den Jahren seinen Beobachtungsauftrag missachtet, ob die geltenden Vorschriften und Bestimmungen wie beispielsweise das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen noch dem aktuellen Stand der Erkenntnis entsprechen. Dies wiegt umso schwerer, als dass die öffentliche Hand, insbesondere der Bund, ja ein erhebliches Interesse daran hat, entsprechende Studien zu unterlassen, zu ignorieren oder gar zu hintertreiben. Das Ergebnis könnte ja ansonsten beträchtliche Kosten verursachen.

Politiker haben – und das war die einhellige Meinung der Juristen auf dem Kongress – die Pflicht, gegen diese Ignoranz und Missachtung schwerwiegender Krankheitsfolgen, insbesondere durch Bahnlärm als das lauteste aller derzeitigen Verkehrsmittel, vorzugehen. Frank Gross, Kongressleiter und Vorsitzender des Bürgernetzwerks Pro Rheintal dazu: „Nach 35 Jahren ist das Immissionsschutzgesetz noch immer nicht bei den Menschen angekommen. Da wird ausgeklammert, getrickst und ignoriert, um Geld zu sparen. Wie lange können wir es

uns noch erlauben, Politiker und Bahnvorstände von jeglicher Verantwortung freizusprechen. Die Bürger haben diese Verantwortungslosigkeit an Leib und Leben zu tragen. Insbesondere die Parteien, die über die Legislaturperioden hinaus Ansprechpartner für die Bürger sind, müssen sich fragen lassen, wie man sich in Zukunft der Verantwortung für das politische Handeln der Mandatsträger zu stellen gedenkt. Dazu werden wir in diesem Superwahljahr bundesweit die Gelegenheit ergreifen.“

Bahnlärm, der früher vor allem nachts weniger intensiv war, hat sich aufgrund gestiegener Beladung von Güterwaggons, höherer Geschwindigkeiten und eines enorm gestiegenen Verkehrsaufkommens zum lautesten aller Verkehrsmittel entwickelt. Besonders die alten Güterzüge mit im Schnitt 40 Jahre alten Waggons bringen es aufgrund verriffelter und beschädigter Räder auf teilweise ungepflegten Schienen auf Lärmimmissionen von bis zu 110 dB(A). Dagegen sind selbst Kettensägen und Presslufthämmer nicht mehr zu hören.

Menschen, die das Nacht für Nacht ertragen müssen, haben leider keine Wahl, sie werden zwangsläufig krank! Das jedenfalls bestätigt der Physiologe Prof. Manfred Spreng von der Universität Erlangen, der die Zustände am Mittelrhein als „vom medizinischen Standpunkt nicht mehr zu verantworten“ bezeichnete. Seit zwei Jahrzehnten predigen die Wissenschaftler gebetsmühlenhaft, dass Lärmpegel von 65 dB(A) tagsüber im Außenbereich nicht überschritten werden sollten.

Im Oberen Mittelrheintal werden täglich Werte von 100 dB(A) und mehr gemessen, nicht nur am Tage, sondern vor allem auch während der gesamten Nachtstunden. Prof. Dr. Eberhard Greiser, der auch eine der umfassendsten Studien zum Fluglärm im Raum Köln-Bonn vorgelegt hat, bestätigt: „Schon ab 45 dB(A) kommt es zu ersten messbaren Reaktionen des Körpers.“

Dabei ist Lärmsanierung weder zu aufwendig noch zu schwierig. Wie Kongressreferent Prof. Markus Hecht von der TU Berlin bestätigte, sind 25 dB(A) Lärmreduktion ohne weiteres machbar. Schon die Instandsetzung der alten Güterwagen und die Pflege der Schienen würden 10 dB(A) Entlastung und damit eine Halbierung des Lärmpegels für die betroffenen Anwohner bedeuten. Mit zusätzlichen innovativen Maßnahmen an der Strecke käme man auf einen erträglichen und verantwortbaren Level.

Demgegenüber kostet allein der Ausbau der Rheintalstrecke am Ober- und Hochrhein mehr als 5 Milliarden Euro. Nach heutigen Maßstäben rechnet man bei Neubauprojekten je nach Bevölkerungsdichte zwischen 5 und 50 Prozent der Baukosten für Lärmschutzmaßnahmen. Bund und Bahn hingegen planen die Neubaustrecken nach wie vor durch die dicht besiedelten Wohngebiete, um dann mit unwirksamen bis kontraproduktiven Lärmschutzmaßnahmen und einem katastrophalen Gerüst an Lärmschutzvorschriften Lärm und Schmutz bei den Bürgern und Kommunen abzuladen.

Die Bahn verschlingt jährlich 20 Milliarden Euro an Bundesmitteln, das sind seit der Bahnreform stolze 340 Milliarden Euro. Allein für die Instandhaltung des Schienennetzes erhält die Bahn jährlich 2,5 Milliarden Euro, also seit der Bahnreform 42,4 Milliarden Euro. Für die Lärmsanierung wurden erst im Jahr 1999 erstmalig 0,05 Milliarden Euro bereitgestellt und in den folgenden 11 Jahren wurden bisher deutschlandweit gerade mal 0,5 Milliarden in Lärmschutzmaßnahmen gesteckt. Seit 1999 hat die Bahn jeweils ein Drittel der bereitgestellten Mittel an den Bund wieder zurücküberwiesen, was zeigt, wie wenig ernst man es tatsächlich mit Umwelt- und Lärmschutz bei der Bahn meint.

„Das alles sind unhaltbare Zustände“, sagt Frank Gross. „Man fragt sich, wo die Mittel hinfließen, wenn der eigentliche Auftrag der Bahn, Kapazitäten bereitzustellen und Züge sicher und pünktlich verkehren zu lassen, nicht mehr erfüllt wird. Seitens der Bürgerinitiativen sehen wir durchaus einen Zusammenhang zwischen dem technischen Zerfall der Bahn und dem übermäßigen Lärm. Deshalb wünschen wir uns eine moderne und leistungsfähige Bahn, die ihr Geld nicht in Auslandsgeschäfte und Prestigeobjekte steckt.“ Ähnlich wie Stuttgart 21 soll auch am Fehmarnbelt ein Mammutprojekt entstehen, wodurch dann die Ferienorte entlang der Ostsee (wie beispielsweise Timmendorfer Strand) und auf der Insel Fehmarn zu Güterverkehrszentren verkommen und man dort den Tourismus vergessen kann. Die Regionen werden mit den externen Kosten eines Transitgüterverkehrs, von dem sie nichts haben, unzumutbar belastet und verlieren dadurch ihre Existenzgrundlagen.

„Die Menschen haben ein Recht von 22 bis 7 Uhr schlafen zu können“, erklärt Dr. Roland Diehl von der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hochrhein (IG BOHR) und fährt fort: „Wer heute noch Güterbahnlinien mitten durch Wohngebiete plant, der legt ganz

offensichtlich auf Umweltschutz keinen Wert und erkennt weder, was er den Menschen noch der Region damit zufügt.“

Die Bürgerinitiativen sind sich einig: Eine moderne Bahn, wie sie beispielsweise in den Niederlanden und in der Schweiz schon betrieben wird und die sich vor ein bisschen Winter ebenso wenig fürchtet wie vor der Sanierung der eigenen Fahrzeuge, ist dringend erforderlich. Deshalb haben die Initiativen jetzt eine Resolution veröffentlicht, in der Punkt für Punkt steht, was sie im Namen der Bürger von Politik und Bahn erwarten. Dabei hat man sowohl auf vertretbare Zeiträume als auch eine angemessene Planung der Finanzmittel geachtet. „Eine Moderne Bahn ist eine leise Bahn“, lautet das Fazit, denn man fürchtet, dass das „System Bahn“ sonst im Wettbewerb mit der Straße noch weiter zurückfällt und schließlich aufgeben muss, weil die Mittel dafür nicht mehr vorhanden sind. Das Kommuniqué und die Resolution können unter www.pro-rheintal.de eingesehen werden.

Kontakt:

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



Bild: 40 Bürgerinitiativen wollen laute Züge nachts stoppen und plädieren für ein modernes und „leises“ Bahnsystem.