

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

20. Juni 2013

Pro Rheintal verkündet Erfolg bei der Lärmreduktion

BASF hat System zur Erkennung von Flachstellen installiert !

Als erfreuliches Beispiel, dass im Lärmschutz nicht nur geredet, sondern auch gehandelt wird, ragt das Unternehmen BASF heraus, das auf Drängen von Pro Rheintal reagiert hat und jetzt mitteilte, dass bereits Anfang des Jahres eine Anlage zur automatischen Flachstellenerkennung in Betrieb genommen wurde. Diese verhindert, dass Waggons mit derartigen Raddefekten das Werk verlassen.

Flachstellen sind eine der Hauptursachen für die hohen Lärmwerte von Güterzügen. Jeder, der sich einen vorbeifahrenden Zug anhört, kann feststellen, dass es immer wieder einzelne Waggons sind, die außergewöhnlich hohe Lärmpegel produzieren und die dann den oberen Eckwert für einen Zug ausmachen. Im engen Mittelrheintal sind das nicht selten mehr als 100 Dezibel.

Flachstellen an Eisenbahnwagen entstehen ähnlich wie in der Formel 1 durch ein Blockieren der Räder. Da nicht alle Waggons in einem Zugverband gleichmäßig abgebremst werden, kommt es immer wieder zu blockierenden Achsen, die dann auf den Laufflächen der Räder Flachstellen oder sogar Materialausbrüche verursachen. Hier sind die Betreiber von Eisenbahnen und die Waggonhalter gefordert, dies unmittelbar festzustellen und zu korrigieren. Das geschieht am besten dadurch, dass schon vor Verladung eine Prüfung stattfindet und nur einwandfreie Waggons auf die Strecke gelassen werden, um auch die Schienen nicht zu beschädigen. Diese Kontrollsysteme gibt es auch bei der Bahn, doch es stellt sich angesichts der immer lauter werdenden Waggons die Frage, ob überhaupt noch geprüft wird.

Insider hegen den Verdacht, dass man die Waggons weiter laufen lässt, bis sich die Fehler irgendwann von selbst beheben. Die Schienen bezahlt der Staat, sprich die Allgemeinheit, und den Lärm

haben die jeweiligen Anwohner ebenfalls zu verkraften, und alle anderen zahlen für die volkswirtschaftlichen Belastungen mit, die dadurch ausgelöst werden.

Um in absehbarer Zeit den Lärm im Mittelrheintal auf akzeptable Werte zu senken, ist neben der Umrüstung auf Kunststoffbremsen auch die Beseitigung von Fehlern an Rädern und Schienen unabdingbar, sagt Frank Gross. Nach Aussagen des Pro-Rheintal-Chefs machen Defekte an Rädern und Schienen 90 Prozent der Schall- und Erschütterungsenergie aus, die den Menschen im Rheintal das Leben zur Hölle machten. Bund und EU seien jetzt aufgefordert, zumindest einen technisch einwandfreien Zustand vorzuschreiben. Nach dem derzeitigen Stand des Gesetzes sei es wohl so, dass Flachstellen, ungeachtet des Lärms, den sie verursachen, erst bei einer Gefährdung der Sicherheit relevant werden. Dies sei eine katastrophale Situation, denn hier würden lebensbedrohliche Lärmpegel durch fehlerhaftes Gerät produziert, ohne dass die Halter oder Betreiber zur Verantwortung gezogen werden können.

Pro Rheintal hat ein entsprechendes Schreiben an die EU-Kommission gerichtet und steht auch über den Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ mit den Vertretern der Bundesregierung in Kontakt. „Wir hoffen jetzt auf weitere Unterstützung aus der Industrie“, sagt Frank Gross, „denn Lärm vernichtet laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) in Europa jährlich über eine Million an gesunden Lebensjahren. Bei einer durchschnittlichen Lebenserwartung im Euroraum von 81,6 Jahren sind das jährlich 12.500 Tote durch Lärm.“

Insbesondere in akustischen Räumen wie dem Rheintal verdichtet sich die Schallenergie zu einer besonders hohen Schallintensität, der man sich nicht aussetzen darf, ohne sich des enormen Risikos von Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewusst zu sein, sagt der Bremer Epidemiologie Prof. Eberhard Greiser. Er unterstrich gegenüber Pro Rheintal noch einmal die Tatsache, dass die Auswirkungen des Lärms im Oberen Mittelrheintal aufgrund der Messwerte bis zu drei Mal so hoch sein können wie an Flughäfen. Es sei bedauerlich, dass sich die Umweltministerien von Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg bisher nicht bereit erklärten, eine entsprechende Studie in Auftrag zu geben, die den wissenschaftlichen Nachweis dafür bringt. Damit wäre dann auch der Beweis für einen sofortigen Handlungsbedarf geliefert.

Deshalb will Pro Rheintal mit Hilfe von Kommunen und privaten Sponsoren die Finanzierung einer solchen Untersuchung auf den Weg bringen. „Angesichts der derzeit wieder auf der linken Rheinseite herrschenden Situation, wo nachts ein Güterzug nach dem anderen die Menschen fast umbringt und man bei nahezu 40 Grad Hitze nicht einmal ein Fenster aufmachen kann, müssen wir als Betroffene das Thema jetzt selbst in die Hand nehmen oder wir werden ein weiteres Jahrzehnt den Lärm erleben und damit den Verfall der Region und die Abwanderung der Bevölkerung aus dem Rheintal“, sagt Gross. Man solle sich hier nicht der Illusion hingeben, dass irgendwer es schon richten würde, wenn sich nicht jeder Einzelne angesprochen fühle und auch Unternehmen und Kommunen aus der Region bereit seien, mitzumachen und für die Durchführung der Lärmstudie zu spenden.

„Der Lärm muss raus aus dem Tal“ sei eine Parole, die in erster Linie von Leuten publiziert wird, die nicht jede Nacht durch Güterzüge aufgeweckt würden und die deshalb viel Zeit hätten. Tatsächlich sei aber heute und jetzt ein akuter Handlungsbedarf gegeben, den ein Unternehmen wie die BASF erkannt hätte. „Deshalb hoffen wir, dass sich andere anschließen“, so Gross.

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: Flachstellen entstehen durch Blockieren der Räder und sind eine der Hauptursachen für die hohen Lärmwerte von Güterzügen.



Bild 2: Zu den „lärmenden“ Raddefekten gehören auch Materialausbrüche.

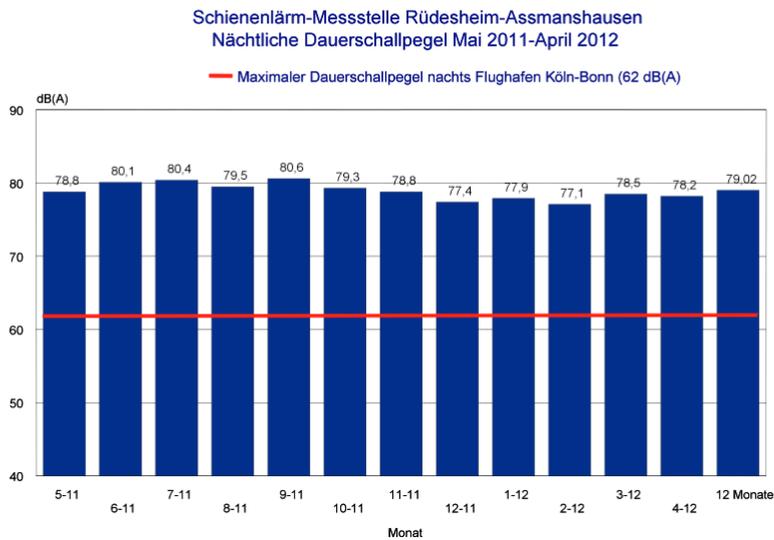


Bild 3: Bahnlärm und Fluglärm im Vergleich. Laut Prof. Greiser ist das Gesundheitsrisiko an Bahnstrecken drei Mal so hoch wie an Flughäfen.



Bild 4: Die Güterbahn ist ein alter Hund, der wenig leistet, aber umso lauter bellt.



Bild 5: Orte im engen Mittelrheintal wie Bad Salzig sind dem höllischen Eisenbahnlärm frontal und schutzlos ausgeliefert.