

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

14. November 2014

Lärmschutz nach Gutsherrenart

Verkehrsminister torpedieren Koalitionsvertrag und Beschluss der Umweltministerkonferenz

Da hatte man doch gerade geglaubt, dass sich etwas beim Thema Lärmschutz in die richtige Richtung bewegt, und schon demonstrieren die Verkehrsminister der Länder zusammen mit dem alten Bundesverkehrsministerium und dem neuen Bundesverkehrsminister, dass sie Lärmschutz nur dann und dort interessiert, wo auch Zeit und Geld übrig sind.

Wie offiziell verlautete, sei es falsch und irreführend, einen individuellen rechtlichen Anspruch auf Lärmsanierungsmaßnahmen auch nur politisch zu versprechen, geschweige denn zu kodifizieren. Scheinbar halten die Minister die Ergebnisse medizinischer Forschung zu den Risiken von Lärm für eine Mär und können sich auch nicht vorstellen, dass Menschen, die jede Nacht von 100 oder 150 vorbeidonnenden Güterzügen durchgerüttelt und beschallt werden, auf Dauer krank werden. „Immerhin zeigt die Formulierung, dass man auf Seiten der Politik unterscheidet zwischen politischen Versprechen und deren Umsetzung“, so Frank Gross vom Bürgernetzwerk Pro Rheintal.

Im Gegensatz zum ebenfalls in diesem Jahr durch die Umweltministerkonferenz gefassten Beschluss, eine verkehrsträgerübergreifende Regelung für den Schutz gegen Lärm an Straßen und Schienenwegen zu schaffen, stehen die Verkehrsminister auch dem kritisch gegenüber. Obgleich es wenig Sinn macht, neben einer Bahnlinie eine Lärmschutzwand zu bauen, wenn dadurch der Lärm der parallel laufenden Straße nicht absorbiert, sondern eher doppelt belastend reflektiert wird –, scheint die Bereitschaft, Lärm aus der Sicht der betroffenen Bevölkerung als Gesamtproblem zu sehen, eher gering.

Auch die im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vereinbarte Maßnahme, ab 2016 zu prüfen, ob die Waggonhalter der Verpflichtung zur Umrüstung auf „Flüsterbremsen“ bei mindestens 50 Prozent

der Flotte nachgekommen sind, halten die Minister für falsch und lehnen die angedrohten Sanktionen wie Tempolimits und Nachtfahrverbote ab, getreu dem Motto: Was interessiert uns unser Geschwätz von gestern.

Für „nicht zielführend“ halten die Verkehrsminister auch die Diskussion um ein Spitzenwertkriterium bei der Bewertung des nächtlichen Schienenverkehrs. Dabei ist längst klar, dass der sogenannte Mittelungspegel und der daraus abgeleitete Beurteilungspegel für den Lärm an Bahnstrecken rund 20 dB(A) unter den tatsächlich stattfindenden Schallereignissen liegen und damit die Situation schönrechnen. Die Begründung seitens der Politik: „Wir wollen den Leuten nichts versprechen, was wir nicht halten können!“ Auf den Gedanken, dass die Kosten für Lärm die Kosten für Lärmschutz volkswirtschaftlich bei weitem übersteigen, scheint man nicht zu kommen. Aber das wäre ja auch „Volks-wirtschaftlich“ und würde bedeuten, dass man die Kosten für Lärmschutz bei denen ansiedelt, die dafür verantwortlich sind.

Lärm verursacht jährlich Gesundheitskosten in Milliardenhöhe und damit auch ein hohes Maß an Arbeitsausfällen und Produktionsverlusten. Da Bürgernetzwerk Pro Rheintal wird in den kommenden Wochen eine epidemiologische Prognose veröffentlichen, welche die gesundheitlichen Schäden, die Bahnlärm auf dem deutschen Teil der Rheinstrecke anrichtet, aufzeigt. Gleichzeitig beleuchtet das Netzwerk in einem umfassenden Kompendium die Folgen des krankmachenden Lärms und klärt über die rechtlichen und technischen Aspekte sowie die volkswirtschaftlichen, betriebswirtschaftlichen und privaten Schäden (Immobilien) durch Lärm auf.

„Deutlich wird in dem Kompendium auch, dass man der Bahnindustrie keinen Gefallen tut, wenn man sie mit immer mehr Privilegien und der Befreiung von Umweltauflagen ausstattet, denn das hat bislang keine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit gebracht. Der Anteil des Güterverkehrs hat nicht wie erhofft zugenommen, sondern es ist angesichts alter Fahrzeuge und schlechter Infrastruktur zu befürchten, dass immer mehr Unternehmen ihre Güter über die Straße befördern“, sagt Frank Gross. Seiner Ansicht nach hat die Bahn ihren Wettbewerbsvorteil als umweltfreundliches Verkehrsmittel durch ihre miserable Haltung in der Lärmfrage aufs Spiel gesetzt.

Gross weiter: „Wir gewinnen zunehmend den Eindruck, dass die Bahn und die Waggonhalter das Thema Lärmschutz überhaupt nicht ernst nehmen. Wir sehen, wie Schienenstegdämpfer, die gerade installiert wurden, bei Wartungsarbeiten an den Schienen wieder ausgebaut werden und auf einem Haufen neben der Strecke monatelang liegen bleiben. Wir sehen kein Entgegenkommen hinsichtlich einer schnelleren Umrüstung, obwohl Bahn und Industrie bereits seit 15 Jahren an diesem Thema dran sind und wissen, dass diese technisch einfache und schnell zu lösende Umrüstung, deren Kosten von Bund und EU sogar zu mehr als 100 Prozent übernommen werden, innerhalb von ein bis zwei Jahren zu lösen wäre.“

In der Schweiz sei dies innerhalb von wenigen Jahren mit den sehr viel aufwändigeren K-Sohlen gelungen, die eine neue Bremsanlage erfordern. Die Bahn sei weniger an realem Lärmschutz interessiert als vielmehr daran, mit dem Wenigen, das man tue, für viel Wirbel zu sorgen. Das sei offenbar billiger, als den Schienengüterverkehr zu modernisieren und damit zukunftsfähig und leise zu machen.

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: Laute Güterzüge müssen ausgebremst werden. Betreiber, die nicht bis spätestens 2016 auf „leise“ Bremssohlen umgerüstet haben, sollten – wie es auch im Koalitionsvertrag vorgesehen ist – mit Tempolimits und Nacht-fahrverboten belegt werden.