

# PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

24. April 2018

## Verkehrslärm von zwei Seiten besiegen

### Pro Rheintal stellt auf Mitgliederversammlung in Bacharach neues Lärmschutzprogramm vor

Auch wenn die Umrüstung der Waggonen nur langsam voranschreitet und die beschlossenen Sondermaßnahmen im Oberen Mittelrheintal und Rheingau auf sich warten lassen, bleibt die Hoffnung, dass damit dem Bahnlärm zumindest die Spitze genommen wird, die bisher bis zur Schmerzgrenze von 120 dB(A) reicht.

Pro Rheintal-Vorsitzender Frank Gross warnte jedoch vor allzu optimistischen Erwartungen: „Wir können nicht übersehen, dass 40 Jahre Lärm, der in dieser Form nicht zu sein brauchte, im Rheintal, im Rheingau, am Unteren Mittelrhein und an der Mosel einen Milliarden Schaden in Form von Krankheitskosten, Immobilienwertverlusten, Tourismuseinbußen, Arbeitsausfallkosten und nicht zuletzt enorme Defizite bei der Lebensqualität verursacht haben.“ Diese Regionen bräuchten jetzt zeitnah ideale Bedingungen, um den schlechten Ruf, Anwohnerschwund sowie den Verfall von Infrastruktur noch kompensieren zu können. Doch von idealen Voraussetzungen sei man nach wie vor Lichtjahre entfernt.

Peter Knitsch, bis 2017 Staatssekretär im Umweltministerium in Nordrhein-Westfalen und Gertrud Sahler, zuständige Abteilungsleiterin im Bundesumweltministerium, regten auf der „Noise in Europe“-Konferenz 2017 in Brüssel an, der Gesetzgeber müsse ähnlich wie beim Schutz am Arbeitsplatz auch dem Verkehrssektor und der Wirtschaft per Verordnung entsprechende Lärmgrenzwerte vorschreiben, um im Lärmschutz endlich ein Stück voranzukommen. Die von Medizinern und der Weltgesundheitsorganisation vorgeschlagenen Grenzwerte außerhalb eines Hauses sollten nachts nicht höher als 45 dB(A) sein. In den Häusern sollten nachts maximal 30 dB(A) gemessen werden. Die Messstationen links und rechts des Mittelrheins zeigen selbst nachts Maximalwerte ( $L_{max}$ ) von bis zu 110 dB(A), die selbst im Mittel noch zwischen 75 und 80 dB(A) liegen. Diese Werte erfordern im Arbeitsrecht das Tragen eines Gehörschutzes und sind vom medizinischen Standpunkt aus nicht mehr zu vertreten. Dabei

ist es technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar, den Bahnlärm auf ein erträgliches Maß zu begrenzen. Gross dazu: „Der Politik fehlt es an Mut, der einflussreichen Mobilitätsbranche und der Industrie Grenzwerte für Fahrzeuge vorzuschreiben, und es fehlt an Wissen, um einschätzen zu können, was dies Staat und Gesellschaft, aber auch der Wirtschaft an Kosten verursacht.“

Derzeit, so Gross, reichen die Lärmschutzmaßnahmen angesichts von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum nicht einmal aus, um auch nur den Status quo aufrechtzuerhalten. Im Mittelrheintal ist der Bahnlärm heute fast zehnmal so laut wie noch vor 20 Jahren. Das ist auch mit den jetzt im Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ beschlossenen Maßnahmen nicht aufzuhalten und die Behauptung, man wolle den Lärm halbieren, sei ein leeres Versprechen und völlig haltlos, weil es dafür weder Anfangs- noch Endwerte gäbe. Die Zeichen sprächen eher dafür, dass es noch einmal doppelt so laut werde, weil noch mehr Fracht demnächst durch das Tal rollen würde.

Der Industrie selbst kommt es nicht in den Sinn, Lärm als Umweltproblem anzuerkennen und dafür auch den entsprechenden Anteil an Kosten zu tragen. Nachdem man über Jahrzehnte vom Staat subventioniert wurde, indem man die externen Kosten des Transports der Allgemeinheit aufbürden konnte, hat man sich an diesen Zustand gewöhnt, denn niedrige Transportkosten sind Teil der Stückzahlökonomie der Globalisierung. Auch die Rechnung, dass Bahntransporte besonders ökologisch seien, muss man, angesichts der Zu- und Abtransporte per Lkw, des hohen Ressourcenaufwands für Streckennetz und Fahrzeuge sowie der Kohleverstromung, mit einem großen Fragezeichen versehen. Vor allem aber ist die Bahn das lauteste und damit das schlechteste Verkehrsmittel aller Zeiten, was Lärm anbetrifft, kritisiert der Pro Rheintal-Sprecher.

Laut EU-Umweltkommission können lediglich noch 20 Prozent der Fläche in Europa heute als „leise“ bezeichnet werden. 125 Mio. Menschen sind nachts Lärmpegeln von mehr als 50 dB(A) ausgesetzt. Das Gesundheitssystem gibt inzwischen 97 Prozent der Gelder für die Behandlung von Krankheiten und nur 3 Prozent für Prävention aus. Dabei ist allen klar, dass mehr Lärmschutz auch gesündere und glücklichere Menschen und damit höhere Produktivität bedeuten. Daniel Calleja, Leiter der Generaldirektion Umwelt der EU-Kommission, weist darauf hin, dass jeder Euro, der in Lärmschutz investiert wird, einen 29-fachen Return bringt und folglich ein gutes Investment sei. Er konstatiert aber auch, dass immer

noch 50 Prozent der Informationen aus der 2002 begonnenen Lärmaktionsplanung fehlten und in vielen Bereichen nicht einmal klar sei, wer überhaupt zuständig sei.

15 Jahre nach Beginn der Lärmaktionsplanung ist also festzuhalten, dass man auch damit nicht vom Fleck gekommen ist, was symptomatisch für den gesamten Lärmschutz gilt. Pro Rheintal legte deshalb auf seiner jüngsten Mitgliederversammlung ein neues Konzept für Lärmschutz vor. Danach müssen die Emissionen von Fahrzeugen und Fahrwegen von den Haltern und Betreibern entsprechend dem Stand der Technik und des Wissens auf ein Minimum reduziert werden. Die Vorgabe hierfür muss vom Staat kommen in Form entsprechender Grenzwertverordnungen.

Beim Immissionsschutz muss der Staat, statt mit einem Durchschnittspegel zu rechnen, endlich die realen Maximalpegel einbeziehen und die Belastung aus allen Lärmquellen (Straße, Schiene, Fluglärm), die auf einen Anwohner einwirken können, gemeinsam berücksichtigen. Dabei dürften die Gesamtbelastungen diejenigen Werte nicht überschreiten, die Mediziner für gesundheitlich vertretbar halten. Denn nur wenn sich Lärmschutz an diesen Werten orientiert, kann dieser überhaupt wirkungsvoll geplant und gestaltet werden und seinen Zweck erfüllen.

Der individuellen Komponente des Lärms, die im Arbeitsschutz durch unterschiedliche Kategorien der Konzentration berücksichtigt werde – zum Beispiel dass man in Büroräumen einen um 11 dB(A) höheren Lärmschutz ansetze als in Werkstätten –, könne beim Verkehrslärm dadurch entsprochen werden, dass man weitere, über das gesetzliche Maß hinausgehende Schutzansprüche mit Zuschüssen für freiwillige Maßnahmen fördere. Das könnten sowohl private als auch gewerbliche oder öffentliche Vorhaben sein, die einem besonderen Schutzbedürfnis unterliegen.

Die Einsicht in die Notwendigkeit dieses neuen Vorgehens zum Schutz vor Lärm will Pro Rheintal über eine umfassende Befragung in der Bevölkerung aufbauen. Die Lärmbetroffenen selbst wären der Maßstab für Lärm und nicht irgendwelche theoretisch festgelegten Dezibel-Werte. Lärm sei nicht mit Schall zu verwechseln, den man sehr wohl messen könne. Lärm ist die Empfindung einer Störung, einer Belästigung, einer Stressverursachung bis hin zu Schreck- und Schmerzempfindung. Dies sei der individuellen Situation und Konstitution, wie beispielsweise dem Nachtschlaf geschuldet. Die Ergebnisse seien epidemiologisch anhand von Krankheiten und Medikamentenverschreibungen erfassbar oder eben

durch direkte Befragung der Betroffenen. Letzteres könne vor Gericht gegebenenfalls durch hunderte von Zeugen belegt werden.

„Wir können nicht einfach weiter dabei tatenlos zusehen, wie Lärm die Bewohner krank macht und unser wunderschönes Rheintal in einen Lärmkorridor umfunktioniert. Wir sind nicht dagegen, Europas meist befahrene Wasserstraße und der meist befahrene Schienenweg zu sein. Wir sind aber entschieden dagegen, dass man dies mit uralter Technik zum Wohle von Aktionären und zum Schaden von Menschen und Unternehmen tut, die hier ihr Zuhause haben. Dass man unser Tal zerstört und die Anwohner vertreibt oder gar umbringt, obwohl es nicht viel braucht, dies zu verhindern, werden wir nicht akzeptieren. Wann kommt das endlich im Verkehrsministerium und bei den Verursachern von Bahntransporten an?“, erklärt Frank 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](mailto:info@pro-rheintal.de)  
[www.pro-rheintal.de](http://www.pro-rheintal.de)

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild 1: Bahnlärm macht krank und zerstört das Rheintal. Auch beim diesjährigen „Tag gegen Lärm“ ist die Bevölkerung aufgerufen, erneut ihrem Protest Ausdruck zu verleihen. Denn trotz der beschlossenen Maßnahmen kommen sowohl die Umsetzung als auch die erhoffte Lärmreduzierung nur schleppend voran.



Bild 2: Ein hoffnungslos überalterter Fuhrpark ist das Kernproblem des Bahnlärms. Hier ist der Gesetzgeber gefordert, strikte Grenzwertvorgaben festzulegen, damit die Emissionen von Fahrzeugen und Fahrwegen von den Haltern und Betreibern entsprechend dem Stand der Technik und des Wissens auf ein Minimum reduziert werden.