

# PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

27. Mai 2011

## **Exklusivrechte für Bahnbetreiber statt Immissionsschutz für Bürger**

### **Pro Rheintal übt Kritik an Lärmgesetzgebung**

Die Ergebnisse des Bahnlärmkongresses und des Symposiums in Boppard werden derzeit immer noch ausgewertet. Nach Aussage von Pro-Rheintal-Vorsitzendem Frank Gross haben diese ergeben, dass die Menschen an bestehenden Bahnlinien so gut wie kein Recht hätten, das sie vor gesundheitlichen Schäden sowie vor Wertverlusten ihrer Immobilie schütze. Man habe im Jahre 1974 das Bundesimmissionsschutzgesetz insbesondere im Bereich der Bahn so formuliert und gefasst, dass Bund und Bahn an den sogenannten Bestandsstrecken zu nichts verpflichtet seien.

Beispielsweise hätte die Elektrifizierung der Strecke, wie sie zwischen Hof und Regensburg geplant ist, zur Folge, dass statt vier Zügen pro Tag künftig mit täglich 70 bis 90 Zügen zu rechnen ist. Dennoch hätten die Anwohner unter diesen Bedingungen keinerlei rechtlichen Anspruch auf Lärmschutz und kämen nicht einmal in den Vorteil der um 11 dB(A) niedrigeren Lärmgrenzwerte von Neubaustrecken. Gleiches gelte auch für das Rheintal, in dem sich der Güterverkehr schon mehr als verdoppelt habe und in den kommenden Jahren noch einmal verdoppeln soll, ohne dass daraus Ansprüche für mehr Lärmschutz entstehen. Durch die Festlegung auf den sogenannten Mittelungspegel würden sich die Messwerte bei einer Verdoppelung des Verkehrs lediglich um 3 dB(A) erhöhen und hätten damit keinerlei Konsequenzen für den Lärmschutz.

Ganz im Gegenteil würde der Bund der Bahn noch 5 dB(A) Bonus gewähren, weil nach Auffassung des Gesetzgebers Bahnlärm für die Menschen weniger störend ist. Inzwischen sei es im Rheintal 30 bis 40 dB(A) zu laut. Schon die Hälfte dieses Lärmwertes würde im Arbeitsrecht zur Verpflichtung führen, einen Gehörschutz zu tragen. Deshalb herrsche im Rheintal eine echte Notfallsituation, die keinen weiteren Aufschub dulde.

Findige Rechtsanwälte, die Bürgerinitiativen gerne für ihre Mandantensuche missbrauchen, würden gegenüber betreffenden Bahnlärmopfern zwar immer wieder suggerieren, dass es Klagemöglichkeiten gäbe, ohne jedoch auch nur einen einzigen konkreten Fall vorweisen zu können, den man erfolgreich bestritten hätte.

Um die an Zynismus grenzende Bevorteilung der Bahnbetreiber gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern einmal deutlich zu machen, verweist Gross auf das jüngste Zugunglück im südbadischen Müllheim. Dort war ein Güterzug mit Gefahrgütern entgleist, was beinahe zu einer Katastrophe ähnlich wie in Viareggio geführt hätte. Die verbündete Bürgerinitiative IG BOHR kämpft am Oberrhein seit Jahren für den Bau zusätzlicher Trassen außerhalb der Wohngebiete. Nach dem Unfall argumentierte man noch einmal, dass sich solche Unfälle in unmittelbarer Nachbarschaft der Wohnbebauung vermeiden ließen, wenn die Güterzüge zukünftig außerhalb der Ortschaften wie zum Beispiel durch den im Bau befindlichen Katzenbergtunnel verkehrten.

In der Antwort der zuständigen Bundesnetzagentur hieß es dazu: Man könne den Betreibern nicht vorschreiben, dass Güterzüge durch den Tunnel fahren, weil dies gegen das „eisenbahnrechtliche Diskriminierungsgesetz“ verstoße.

Frank Gross zeigte sich ob solcher Dreistigkeit entsetzt: „Wann bekommen die Bürgerinnen und Bürger endlich ein Anti-Diskriminierungsgesetz, das sie gleichstellt mit den Menschen, die an Neubautrassen wohnen, und das ihnen ein Recht auf Nachtruhe gewährt? Wer bewahrt sie vor gesundheitlichen Schäden und vor Immobilienwertverlusten, wie es die Grundrechte auf körperliche Unversehrtheit und das Recht auf Eigentum versprechen?“

Nach seiner Ansicht ist dringend eine epidemiologische Untersuchung erforderlich, die einen Nachweis erbringt, wie viele Menschen durch Bahnlärm krank werden. Unstrittig sei inzwischen in der Wissenschaft, dass Bahnlärm zu Herz- und Kreislauferkrankungen führe, Angstzustände bis hin zu Schizophrenien auslöse und Brustkrebs bei Frauen verursache. Nach eigenen nicht repräsentativen Beobachtungen leiden mehr als 50 Prozent der Bürgerinnen und Bürger, die im Mittelrheintal unmittelbar an der Bahntrasse wohnen, an Bluthochdruck. Ähnliches bestätige auch eine Untersuchung, die die Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen beauftragt haben (Schreckenber-Studie) und die mit einer Beteiligungsrate von 8,6 Prozent eben sowenig repräsentativ

wie verallgemeinerungsfähig sei. Nach Auskunft von renommierten Wissenschaftlern hätte man sich das Geld für diese Studie sparen können und stattdessen in die von Pro Rheintal geforderte epidemiologische Untersuchung investieren sollen, die dringend benötigt würde. Ebenso wenig repräsentativ sei eine Schlafstudie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), bei der alle Versuchspersonen am gleichen Ort wohnten. Auch die Lärmmessstationen auf beiden Seiten des Rheins (in Oberwesel und Assmannshausen), die täglich die katastrophalen Lärmwerte dokumentieren, seien nicht etwa installiert, um hier massiv einzuschreiten, sondern seien nach Aussage des hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLUG) dazu da, „einmal festzustellen, wie sich der Lärm an dieser Trasse in den nächsten zehn Jahren entwickelt“ – und das bei einer offenkundigen Notfallsituation.

Frank Gross: „Wir müssen uns vor solchen vordergründig bürgerfreundlichen Studien hüten, aber auch vor Parolen wie „Der Bahnlärm muss raus aus dem Rheintal“. Das klinge zwar gut in den Ohren der Menschen, hätte jedoch keine konkreten Handlungen zur Folge, weil diese Forderungen auf absehbare Zeit nicht relevant oder realisierbar seien. Absehbar sei jedoch, dass die Menschen täglich weiter erkranken würden und die Mittelrhein-Region seit Jahren auf einem absterbenden Ast sitze, weil Politiker nicht den nötigen Nachdruck entwickelten, mit dem sich beispielsweise ostdeutsche Politiker für ihre Regionen einsetzen.

„Wir brauchen ein sofortiges Nachtfahrverbot für Güterzüge, die nicht der TSI-Norm entsprechen und mit Flüsterbremsen ausgestattet sind. Darüber hinaus brauchen wir für jede Kommune hier am Rhein eine lärmtechnische Lösung, die vom Umgehungstunnel oder einer Einhausung an Berghängen bis zu innovativen Maßnahmen am Gleis reicht. Das ist angesichts von Spitzenpegeln über 110 dB(A) das Pflichtprogramm zum Schutz des Lebens und der Region“, so Gross. Die Kür komme dann von der Bahn, die schon jetzt mit dem Engpass Mittelrheintal ihre Probleme hat. Doch auch hier sei eine Ausweichstrecke nicht unbedingt die beste Lösung, weil der Verkehr zum größten Teil im Rheintal bleibe. Deshalb schlage Pro Rheintal ein Multitunnelkonzept vor, das für jeden Ort die richtige Lösung suche.

**Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk**

Frank Gross, 1. Vorsitzender  
Simmerner Straße 12  
56154 Boppard

Tel: 06742 801069-0  
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 + 2: Gefährlicher Lärm von gefährlichen Gütern in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Wohnhäusern.