



PRESS - RELEASE

PRESSEINFORMATION

5. August 2010

Bahnlärm macht krank

Bürger fordern Politik und Bahn zu neuem Denken auf

Bahnlärm macht krank, arm und hilflos! Dies belegen Studien der Weltgesundheitsorganisation (WHO), der EU und des Umweltbundesamtes. Zuletzt hatte der Epidemiologe Prof. Dr. Eberhard Greiser im Auftrag des Umweltbundesamtes eine repräsentative Lärmstudie im Köln-Bonner Raum durchgeführt und war bei der Auswertung der Patientendaten von mehr als einer Million Versicherten zu der Erkenntnis gelangt, dass Lärm eine der treibenden Ursachen für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Herzinfarkte ist. Diesen Befund bestätigt auch der Physiologe Prof. Dr. Manfred Spreng von der Universität Erlangen-Nürnberg. Nach seinen Erkenntnissen führt Lärm als Stressfaktor, insbesondere bei Dauerstress und aufgrund von Schlafstörungen, zu einem Anstieg der Blutfette und damit zu koronaren Verschlüssen und Infarktrisiken.

Auslöser für die Greiser-Studie war die „Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf“. Die praktizierenden Mediziner aus der Region Köln/Bonn hatten bei ihren Patienten vermehrte Herz- und Kreislaufbeschwerden festgestellt und waren bei der Suche nach den Gründen auf Lärm als Ursache gestoßen. Zwar lässt sich der Nachweis, dass Lärm ursächlich für einen Herzinfarkt ist, im Einzelfall kaum führen, denn weitere Einflussfaktoren spielen dabei eine Rolle und die Erkrankungen entwickeln sich schleichend über Jahre. Dennoch sind sich die Professoren Greiser und Spreng einig, dass eine Kausalität zwischen Lärm und Gesundheitsschädigungen besteht und für die betroffenen Regionen nachgewiesen werden kann.

Die Bürgerinitiativen fordern eine entsprechende Studie für das von Bahnlärm am stärksten betroffene Rheintal. Darüber soll unter anderem im Herbst auf dem Internationalen Bahnlärm-Kongress 2010 in Boppard/Rhein diskutiert werden, an dem neben den

erwähnten Medizinern auch Prof. Markus Hecht von der TU Berlin, Michael Jäcker-Cüppers (ebenfalls TU Berlin) sowie Dr. rer. nat. Dirk Windelberg von der Universität Hannover als Referenten teilnehmen.

Frank Gross, Leiter des Kongresses und Vorsitzender des Bürgernetzwerks Pro Rheintal, erklärt, dass sich die Veranstaltung sowohl an die Politik als auch die Verantwortlichen der Bahn wendet, um den Handlungsbedarf in Sachen „Lärmschutz“ noch einmal deutlich zu machen. Die Globalisierung und die Verlagerung von Produktionsstätten und Bezugsquellen hätten zu einer Verkehrsexplosion geführt. Damit einher ginge eine Lärmexplosion, die zu einer vorher nicht gekannten gesundheitlichen Belastung führt. Diese veränderte Situation mit den Folgen, die dadurch ausgelöst würden, käme erst jetzt so langsam in den Köpfen der Menschen, aber auch bei Politik und Bahn an. Gross dazu: „Man kann durchaus den ganzen Tag mit einem Presslufthammer arbeiten, ohne krank zu werden, wenn man einen Gehörschutz trägt und sich nachts entsprechend ungestört ausschlafen und erholen kann. Was nicht funktioniert ist, Lärm rund um die Uhr zu ertragen oder Lärmquellen oberhalb von 85 dB (A) ungeschützt ausgesetzt zu sein.“ Beides sei beim Güterverkehr der Bahn der Fall und in erster Linie auf altes Material und die seit Jahrzehnten vernachlässigten Lärmschutzmaßnahmen zurückzuführen.

Dass bei der Deutschen Bahn so einiges im Argen liegt, wurde in den letzten Wochen und Monaten deutlich: Mal sind es die Bremsen, Achsen und Räder, mal sind es die Klimaanlage, die versagen. Die notwendigen Investitionen zur Modernisierung des Systems und zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur würden immer wieder zugunsten von Prestigeobjekten ohne Rendite oder zum Zukauf von weiteren risikoreichen Unternehmen zurückgestellt. Die angeblich so umweltfreundliche Bahn ist nach Ansicht der Bürgerinitiativen inzwischen der absolute Spitzenreiter in Sachen Umweltverschmutzung durch Lärm. Hauptursache sind dabei die 30 bis 70 Jahre alten Güterwaggons, die mit über 40 Tonnen beladen und auf verrieffelten und teilweise „bremsplatten“ Rädern, mitten in der Nacht, durch die Wohngebiete der Städte und Dörfer donnern.

Das Tempo wurde inzwischen von 80 auf 120 km/h gesteigert und dort, wo die Möglichkeit besteht, sollen es demnächst 160 km/h werden. Die dadurch dramatisch ansteigenden Lärmemissionen spielen offenbar keine Rolle, denn selbst innerhalb geschlossener Ortschaften fahren die Züge, ohne ihre Geschwindigkeiten zu reduzieren.

Die Bahn dürfe das, denn Eigentümer sei schließlich der Gesetzgeber, also der Bund, und der habe die Nachlässigkeiten und Unzulänglichkeiten der Bahn schon immer mit riesigen Beträgen aus dem Steuersäckel gedeckt, ohne ihr damit wirklich einen Gefallen zu tun, meint Gross. „Nur ein zeitgemäßes Umweltrecht schafft eine zeitgemäße Bahn“, sagt er und verweist darauf, dass es fahrlässige Körperverletzung sei, wenn man wider besseres Wissen die Menschen massenweise krank werden lässt. Die finanziellen Belastungen für das Gesundheitssystem, die Wertverluste bei Immobilien, die Produktionsausfälle und Leistungsminderungen trügen mal wieder nicht die Verursacher und Nutznießer, sondern der Steuerzahler. Ohne den eingeräumten Schienenbonus lägen die externen Kosten der Güterbahn höher als bei allen anderen Verkehrsmitteln (Lkws, Flugzeuge und Schiffe). Diese hätten den Lärm in den letzten Jahrzehnten mehr als halbiert, während die Bahn heute lauter sei als damals. Man könne heute schon bei den Güterzügen deutliche Unterschiede zwischen alten und neuen Fahrzeugen hören, wobei die alten so laut seien, dass einem Hören und Sehen verginge.

Was den Immissionsschutz angeht, stehen die Bürger derzeit der Bahn so ziemlich ohne Schutz gegenüber. Es gelten Grenzwerte und Regelungen, die aus der Feudalherrschaft Ludwig des 14. stammen könnten. Mehr als dreimal so laut wie alle anderen Verkehrsmittel dürfen die Züge an den meisten Bahnstrecken (Bestandsstrecken) in Deutschland sein. Die ohnehin 15 – 20 dB über den Empfehlungen der WHO liegenden deutschen Grenzwerte wurden für Bestandsstrecken um weitere 11 dB angehoben und daran habe sich nach 36 Jahren Immissionsschutzgesetz noch nichts geändert. Als „Sahnehäubchen“ oben drauf gibt es dann noch den sogenannten „Schienenbonus“ von 5 dB (A), nach Gross, eine Erfindung zur Verhinderung von Lärmschutzausgaben im Auftrag des Staates.

Das heißt, Güterzüge liegen irgendwo zwischen 30 und 40 dB über dem, was gesundheitlich zulässig ist, und Bürger haben



kaum eine Chance, sich dagegen zu wehren. Zu der veralteten Technik der Bahn kommen nämlich die ebenso rückständigen Gesetze und Verordnungen des Bundes hinzu, die den Klageweg so gut wie ausschließen. Juristen sprechen inzwischen schon von einer „verfassungsrechtlich bedenklichen Abstinenz“ des Gesetzgebers, der damit die Bahn schützt anstelle der Menschen.

Doch damit soll nach dem Willen der Bürgerinitiativen und Netzwerke wie Pro Rheintal, IG BOHR, AGUS, BISS und IGEL, die sich deutschlandweit zusammenschließen und die mit ihren europäischen Nachbarinitiativen aus Dänemark, den Niederlanden, der Schweiz und Italien gemeinsame Sache machen, demnächst Schluss sein.

„Die Menschen haben ein Recht darauf, nachts schlafen zu dürfen, und es gibt keine Rechtfertigung dafür, wieso die kommerziellen Interessen der Bahn und ihrer Betreiber über den Interessen der Bürger, der Kommunen und der Länder stehen sollten“, sagt Gross.

Mit Unterstützung der Wissenschaft soll auf dem Kongress in Boppard Politikern ebenso wie Bahnverantwortlichen noch einmal die inzwischen dramatisch gewordene Situation vor Augen geführt werden. „Hier gibt es keine zwei Meinungen“, sagt Gross, denn die Fakten seien so überwältigend klar, dass man von fahrlässiger Körperverletzung mit Krankheits- oder Todesfolge sprechen könne. Weder Bahnvorstand noch das Bundesverkehrsministerium könnten dies länger ignorieren, sondern seien aufgefordert zu handeln.

Kontakt:

„Pro Rheintal“ Bürgernetzwerk

Frank Gross, 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: Inzwischen ist es durch mehrere Studien und Untersuchungen wissenschaftlich erwiesen, dass Bahnlärm hochgradig gesundheitsschädigend ist.