

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

20. März 2014

EU weicht Lärmgesetze auf

Pro Rheintal sieht die Basis für Lärmschutz insgesamt gefährdet

Eigentlich hatte die Eisenbahnindustrie von der EU-Kommission im letzten Jahr eine Verschärfung der sogenannten TSI-Lärmvorschriften erwartet. Mit TSI sind die EU-weiten technischen Standards für einen grenzüberschreitenden Verkehr (Interoperabilität) gemeint. Doch statt einer Verschärfung gab es eine weitere Aufweichung der ohnehin milden Bestimmungen. In der neuen Richtlinie 2014/38/EG heißt es, anstelle von „zwingend vorgeschrieben“ wie bisher, jetzt: eine Überschreitung sei „zu vermeiden“. „Damit hat man aus einer Axt einen Wattenbausch gemacht“, sagt Pro-Rheintal-Sprecher Frank Gross.

Für Pro Rheintal sind das katastrophale Signale in Richtung Bürgerinteressen und Zukunft der Bahnindustrie. Weder in Deutschland noch in der EU gibt es nach Aussage des Bürgernetzwerks bislang wirksame Vorschriften zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsschädigendem Eisenbahnlärm. Beim Immissionsschutz gehe man derzeit lediglich von einer Lästigkeit, das heißt einer Belästigung aus. Von tatsächlichen gesundheitlichen Belastungen wolle man aber nichts wissen, weil dies die Rechtslage grundlegend verändern würde. Während man in der Bundespolitik inzwischen mit der Abschaffung des Schienenbonus und mit der im Koalitionsvertrag vorgesehenen Umrüstung von Güterwaggons zumindest tendenziell zu erkennen gebe, dass man nicht mehr ganz blind für das Problem ist, sei die EU, umschwärmt von Lobbyisten, weiter auf Gegenkurs.

Gross betont, dass es bei Themen wie dem Lärmschutz nicht ausreiche, auf Lärmbrennpunkte und Notfallsituationen zu reagieren, sondern dass hier eine proaktive und vorausschauende Politik gefragt sei. Um den Lärm an der Quelle wirksam zu bekämpfen, müsse man

schon bei der Entwicklung von Schienen und Fahrzeugen akustische Eigenschaften mit berücksichtigen.

Hersteller von Fahrzeugkomponenten für Güterwaggons hätten berichtet, dass Kunden, die vor Jahren Forschungsaufträge für neue und lärmarme Waggonfahrgestelle erteilt haben, im letzten Jahr wieder abgesprungen seien, weil die erwartete Verschärfung der TSI-Vorschriften durch die EU-Kommission ausgeblieben sei. Die Bahnindustrie, so Gross, bleibe eine „alte Industrie“, solange die Politik sie aus falsch verstandener Rücksichtnahme vor einer längst überfälligen Innovation bewahrt. Als Beispiel verwies er auf den größten europäischen Waggonbetreiber, die VTG mit mehr als 50.000 Güterwaggons und einer Gewinnmarge von 22 Prozent (EBIT), die ihre Investitionen in 2013 gegenüber dem Vorjahr um 14,9 Prozent gesenkt habe – nicht zuletzt auf Kosten der Menschen an den Bahntrassen.

Pro Rheintal betont, dass fehlende Vorschriften für akustische Grenzwerte den Schienengüterverkehr drei bis vier Mal so laut werden ließen, als dies nach dem heutigen Stand der Technik möglich sei und aus medizinischer Sicht auch notwendig. Lärmwerte von mehr als 100 dB(A) könne man nicht mehr aufhalten, sondern man müsse dafür sorgen, dass sie erst gar nicht entstehen. Die gegenwärtige Lärmschutzpolitik sei ein rein symbolischer Akt ohne jede Wirksamkeit. Lärmschutzwände bisheriger Bauart würden den Lärm reflektieren beziehungsweise verteilen und zum Teil als Resonatoren noch verstärken. Außerdem böten sie nur in einem kleinen, unmittelbar hinter der Wand entstehenden Schallschatten etwas Schutz, während sich der von der Quelle kugelförmig ausbreitende Lärm im ganzen Tal breitmache und schon die Häuserreihe hinter der Wand wieder in vollem Umfang treffe. Vor allem nach oben gerichtet, in den Hanglagen, würde der Lärm dabei kaum an Intensität verlieren.

Auch Lärmschutzfenster seien nichts anderes als Mittel für eine unzumutbare Käfighaltung. Die Leute ließen sich hier mit Zuschüssen für ein Leben hinter den Gardinen ködern. Anschließend könnten sie weder den Garten noch den Balkon genießen, denn die gesamte Umgebung sei verlärm. Zudem würden Erschütterungen und Sekundärschall auch vor den Fenstern nicht haltmachen.

Die Bewertung des Lärms erfolge derzeit durch ein winziges Schlüsselloch, das sogenannte A-Filter (daher dB(A)). Hierdurch blicke man im

breiten, vom Infra- bis zum Ultraschall reichenden Spektrum des Bahnlärms nur auf diejenigen Frequenzen, für die das menschliche Ohr angeblich besonders empfindlich ist. Es geht aber nicht nur darum, die Ohren und das Gehör zu schützen, sondern durch Infraschall, Ultraschall und Resonanzen kann es zu weiteren gravierenden Einwirkungen kommen. Bisher, so Pro Rheintal, seien die gesundheitlichen Folgen von Bahnlärm völlig unerforscht und sowohl der Bund als auch die Länder weigerten sich, daran etwas zu ändern. Bestes Beispiel sei das Mittelrheintal, das nach dem derzeit geltenden Recht als „vollkommen lärm-saniert“ gelte, obwohl der Lärm von Jahr zu Jahr schlimmer und das Tal zunehmend unbewohnbar werde. Wie viele Menschen hier inzwischen an Bahnlärm erkrankt oder verstorben seien und in Zukunft erkranken oder gar versterben werden, sei Teil einer Studie, die Pro Rheintal auf den Weg bringen will.

Die Lösung der Problematik insgesamt, so Gross, liege in einer Nutzenanalyse zwischen den unterschiedlichen Interessengruppen und dem bisher noch fehlenden Verständnis, was Lärmreduktion für alle Bereiche an Vorteilen bringt. Die Bahn, der Bund, die Länder, die EU, die Regionen und Städte, die Privatunternehmen und Transportunternehmer sowie die Bürger – sie alle würden davon profitieren, wenn man sich auf ein modernes und damit leises Eisenbahnwesen einigen würde. Die Kosten dafür lägen nicht höher, sondern ganz im Gegenteil weit unter dem, was eine technisch veraltete und schreiend laute Bahn heute alle Beteiligten, nicht zuletzt die Menschen und die Wirtschaft, koste. Auf dem Spiel stehe vor allem die Zukunft der Güterbahn in Europa, die sich schon heute auf die deutschsprachigen Länder und die niederländischen Nordseehäfen konzentriere.

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: „Rostlauben, die Schlaf rauben“ – der Güterverkehr muss dringend modernisiert werden!



Bild 2: Züge im Minutentakt, und das 24 Stunden am Tag. Da bleibt für die Menschen und ihre Regeneration vom Alltagsstress keine Zeit mehr übrig. Schwerwiegende Krankheiten können die Folge sein.



Bild 3: Das romantische Tal macht der Güterverkehr zur Qual!

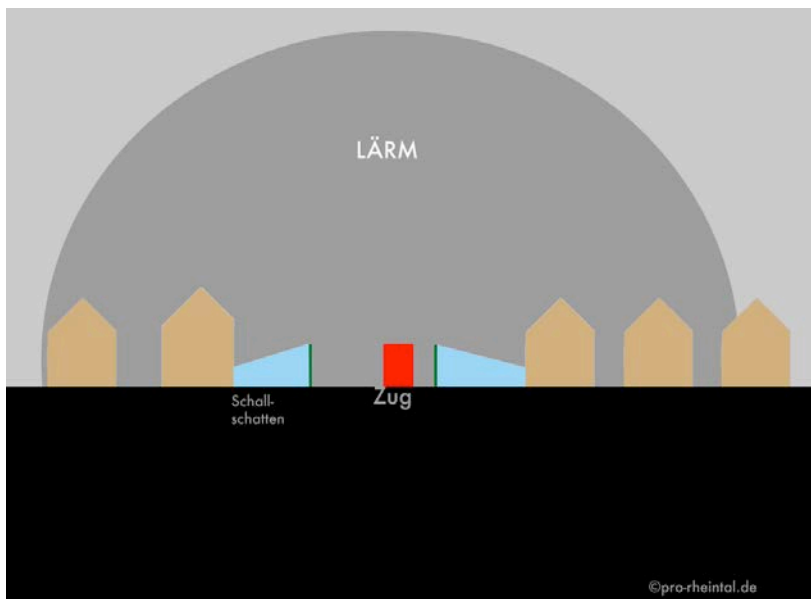


Bild 4: Schallschutzwände üblicher Bauart können den Schall nur in unmittelbarer Umgebung aufhalten (Schallschatten). Der sich kugelförmig ausbreitende Lärm ist in der gesamten Umgebung zu hören.



Bild 5: Eingesperrt hinter Lärmschutzfenstern – für Pro Rheintal eine „unzumutbare Käfighaltung“!



Bild 6: Nachts um halb drei fahren im Rheintal Züge mit 110 dB(A) vorbei.