

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

20. Juli 2017

In Deutschland muss es leiser werden!

Teilnehmer am Internationalen Bahnlärm-Kongress und Verkehrslärm-Initiativen aus ganz Deutschland veröffentlichen Forderungskatalog an Politiker

Durch die zentrale Lage und die boomende Industrie ist Verkehrslärm in Deutschland zu einem der wichtigsten Schutzthemen geworden. Vor allem, weil Verkehrslärm in diesem Ausmaß nicht zu sein braucht, ähnlich wie die Abgasbelastung viel zu hoch ist, weil Industrie und Politik offenbar den notwendigen Schutz von Mensch und Umwelt immer noch nicht erkannt haben.

Zu diesem Schluss kam der Internationale Bahnlärm-Kongress im Juni 2017 in Boppard. Jetzt, nach weiteren Abstimmungsrunden, haben sich die dort vertretenen Initiativen gegen Verkehrslärm auf einen entsprechenden Forderungskatalog geeinigt. Darin werden die kommende Bundesregierung und die künftigen Abgeordneten des Deutschen Bundestags aufgefordert, endlich mit Lärmschutz Ernst zu machen und die gesetzlichen Regelungen und Verordnungen künftig so zu gestalten, dass der Lärm bereits an der Quelle weitestgehend verhindert wird.

Nach Auffassung der Fachleute und Initiativen ist die gesamte bisherige Lärmschutzpolitik nicht wirkungsgerecht und effizient, weil man versäume den Schall an der Quelle zu verhindern. Intensiver Schall wie der von Eisenbahnen, schnell fahrenden Kraftfahrzeugen oder Flugzeugen ist kaum noch aufzuhalten, nachdem er in der Luft oder im Boden ist.

Den bereits entwichenen Schall einzudämmen, sei dann sehr aufwendig, während an der Quelle, das heißt unmittelbar an den Fahrzeugen oder Flugzeugen, oft mit einfachen Maßnahmen die Schallemissionen um die Hälfte oder mehr reduziert werden könnten. Die bisherige, nicht wirkungsgerechte Vorgehensweise hat zur Folge, dass im Flug- und Fahrzeugbau seit 40 Jahren akustische Vorgaben fehlen, die Lärm in einem entscheidenden Maße verhindern könnten.

Nicht länger zu vertreten sei auch die sektorale Lärmbetrachtung zwischen den Verkehrsträgern Bahn, Straße, Schiff und Flugzeug. Dies diene nur noch zu einem Aufblähen der Verwaltung und sichere in den Ministerien und Ämtern Referate und Arbeitsplätze, aber mit der wirksamen Bekämpfung von Verkehrslärm habe das überhaupt nichts mehr zu tun. Die Lebenswirklichkeit, in der die Menschen allen jeweils vor Ort auftretenden Lärmarten ausgesetzt sind, wird dafür einfach ausgeklammert.

Auch bei der Ermittlung und Bewertung der Lärmbelastung, die rein rechnerisch geschieht, liegt nicht das Schutzziel „menschliche Gesundheit“ zugrunde, sondern ein haushaltsrechtlicher Verteilungs- und Verhinderungsschlüssel, der vor allem Ansprüche abwehren soll. Man wird nicht müde zu betonen, dass Lärmschutz auf rein freiwilliger Basis geschehe, und übersieht dabei, dass es ja so etwas wie das Grundgesetz gibt, das den Menschen unter anderem körperliche Unversehrtheit und den Schutz von Eigentum zusichert. Bei einer Gesamtlärmbetrachtung sei diese Schutzwelle oft weit überschritten.

Die Lärmbelastung sei auch nicht mit Mittel- oder Durchschnittswerten zu beschreiben, sondern wirksamer Lärmschutz müsse an stör- und schadenswirksamen Einflüssen von Frequenzen, Vibrationen und Erschütterungen festgemacht werden sowie an deren Dauer, Intensität und Lautstärke. Hierauf könnten dann auch entsprechende Schutzmaßnahmen ausgerichtet werden, beziehungsweise erkennt man hier, was an der Quelle schon zu verhindern ist, wenn zum Beispiel der Lärm von defekten Rädern ausgeht. Entsprechend sei eine technische Überwachung notwendig und die Fachleute des Kongresses, zu denen auch Prof. Markus Hecht von der TU Berlin zählte, stellten einen technischen Maßnahmenkatalog für den Bahnbereich vor.

Er Kongress fordert, dass folgende Schritte im Bahnbereich jetzt unmittelbar und sofort eingeleitet werden:

- a) Lüfterlärmminderung bei Lokomotiven durch Grenzwerte vorschreiben**
- b) Fahrzeuge mit Flachstellen aufspüren und aussondern (Fahrten mit Flachstellen verbieten)**
- c) Glatte Gleisoberflächen vorschreiben, „Besonders überwachtetes Gleis“ (BüG) an allen bewohnten Gebäuden**
- d) Stöße an Weichen, Isolierstößen, schlechten Schweißungen vermeiden beziehungsweise verbieten**
- e) Unterschottermatten generell nahe Gebäuden verlegen**

Dies seien ergänzende Maßnahmen zu der Umrüstung oder Neuanschaffung von Waggonen, dem Schienenschleifen und weiteren Maßnahmen wie Schienenabschirmungen und -dämpfern, wirksamen Lärmschutzwänden, etc. Nur mit solchen Maßnahmenbündeln könne in Zukunft noch ein Schienenverkehr ohne Tempolimits und Nachtfahrverbote aufrechterhalten werden. Zu groß sei der Schaden, den Lärm inzwischen anrichte.

Die Privilegien, die man dem Schienenverkehr einräume, indem man ihn nachts und an Sonn- und Feiertagen in vollem Tempo durch Wohngebiete und geschlossene Ortschaften fahren lasse, würden bisher nicht von entsprechenden Schutzmaßnahmen für die Bevölkerung begleitet. Ganz im Gegenteil, man halte längst überholte Gesetze und Regelungen weiter aufrecht, die weder den Stand des Wissens und der Technik berücksichtigen noch der heutigen Lebenswirklichkeit entsprechen.

Es sei nicht länger vertretbar, dass 90 Prozent der Anwohner doppelt so viel Lärm ertragen müssten, nur weil sie an Schienenwegen lebten, die schon vor 1974 gebaut waren. Nach 40 Jahren müsse mit dieser Art von Regelung Schluss sein. Die Aufhebung eines solchen Bestandschutzes an den Neubau von Bahnlinien zu koppeln sei überholt. Heute würde man den Verkehr und den Lärm verdoppeln und verdreifachen indem man die Züge schneller, schwerer und länger macht und die Zugabstände geringer. Es wird auf diese Weise immer lauter ohne das Menschen einen Schutzanspruch daraus ableiten könnten. Die künftige Regierung müsse dafür sorgen, dass die von der Weltgesundheitsorganisation definierten Grenzwerte an allen Bahnlinien gelten und entsprechende Kontrollen dies auch dauerhaft gewährleisten.

Der Anspruch auf Nachtruhe ist ein Anspruch auf Leben und der sei grundrechtlich zugesichert. Deshalb sei es geradezu frevelhaft, wenn man die Menschen, die sich am wenigsten wehren können und für die in einer Demokratie die Rechte gemacht würden, mit trickreichen Verordnungen, Berechnungen und Formulierungen hinters Licht führe und ihnen dabei Hab und Gut sowie in nicht wenigen Fällen auch viele Jahre ihres Lebens raube.

Deshalb rufen die Initiativen jetzt die Politiker im nächsten Deutschen Bundestag auf, sich diesen von Fachleuten längst anerkannten Forderungen anzuschließen und zu bestätigen, dass sie alles daransetzen werden, diese Forderungen im Regierungsprogramm bzw. Koalitionsvertrag zu verankern und anschließend auch umzusetzen.

Die Initiativen wollen ihrerseits durch verkehrslärm-übergreifende Aktionen und in Abstimmung mit weiteren Umweltorganisationen den Druck erhöhen. Auch auf der Industrieseite müssten die Folgen von Lärm und die externen Kosten von Umweltbelastungen stärker berücksichtigt werden, um die Lebensgrundlagen für Mensch und Tier nicht mit jedem Tag ein Stück mehr zu zerstören. Hier wollen die Initiativen in Zukunft mit einem Anti-Lärm-Preis die größten Lärmsünder abstrafen, aber auch Unterstützer auszeichnen und ihnen danken.

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: Einen ganzen Tag diskutierten Fachleute mit Verkehrslärminitiativen aus dem In- und Ausland über die politischen Rahmenbedingungen und technischen Möglichkeiten zur Lärminderung.



Bild 2: Hans-Georg Zimmermann, Pressesprecher der DB Netz AG, und Frank Gross von Pro Rheintal präsentierten die jeweils unterschiedlichen Standpunkte.



Bild 3: Die Schirmherrschaft der Veranstaltung übernahm Julia Klöckner, die ihre Unterstützung beim Kampf gegen Verkehrslärm zusagte.



Bild 4: Frank Gross präsentierte den „Public Noise Award“, einen Anti-Lärm-Preis für Industrie und Politik, mit dem die größten Lärmsünder, aber auch die besten Unterstützer ausgezeichnet werden.