

Bereits Ende September wurden die Ergebnisse der von Prof. Greiser mit finanzieller Unterstützung des UBA durchgeführten Bremer epidemiologischen Fall-Kontrollstudie zur Gesundheitsschädlichkeit des Straßen-, Schienen- und Fluglärms am Beispiel Bremen veröffentlicht (UFOPLAN 371061170, Bericht mit farblichen Anmerkungen liegt auch bei):

<http://neu.keine-stadtautobahn.de/uploads/Inis/Bahnlaerm/Abschlussbericht-Umgebungs-laerm-u-Gesundheitsgefaehrung-in-Bremen20140930.pdf>

Wesentliche Ergebnisse:

a) Bei Schienenlärm wurde eine statistisch signifikante Erhöhung der Gesamtmortalitätsrate von Männern und Frauen sowohl tags wie nachts bereits ab (nach VBusch berechneten) Fassaden-Außenpegeln von $L_{aeq}=45$ dB(A) nachts sowie $L_{aeq}=50$ dB(A) tags festgestellt (Anm: bekanntlich rechnet VBusch ohne Schienenbonus)

Das bedeutet, dass selbst bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A) tags / nachts, bis 1.1.2015 unter Ansatz eines Schienenbonus) schon zahlreiche Lärmtote auftreten !

b) Die Mortalitätsraten bei Schienenlärm sind wesentlich höher als bei gleich lautem Straßenlärm und liegen auch noch höher als die Mortalitätsraten bei Fluglärm !

c) Statistisch signifikante Erhöhungen der Krebshäufigkeit konnten für die untersuchten Krebsarten bei keiner Lärmart festgestellt werden

d) Bei gleichzeitiger Exposition gegenüber Straßen- UND Schienenlärm treten auch bei den untersuchten Krebsarten statistisch signifikante Erhöhungen der Häufigkeit auf

e) Das in der VDI 3722 Blatt 2 beschriebene Verfahren zur Bewertung der Gesamtlärmbelastung, das auf einer einfachen energetischen Addition der Einzelpegel beruht, ist UNGEEIGNET zur Beurteilung gesundheitlicher Auswirkungen des Gesamtlärms.

f) Unabhängig davon erscheinen die in der Studie beobachteten Abhängigkeiten der Mortalitätsraten von der Wohndauer (mit einem Minimum bei einer Wohndauer von 10-14 Jahren) klärungsbedürftig

Fazit:

Dies ist die erste epidemiologische Studie zu den gesundheitlichen Auswirkungen des Bahn­lärms. Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass das bisherige Schutzkonzept des Gesetzgebers nicht einmal ansatzweise genügt, um Lärmtote zu verhindern; der Gesetzgeber ist aus Gründen der Vorsorge bereits jetzt zum Handeln aufgefordert - er macht aber das Gegenteil und versucht mit der Verabschiedung der Novelle zur 16. BImSchV, den Bahn­lärm wegzurechnen, statt diesen zu mindern oder gar nicht erst entstehen zu lassen.

Morituri te salutant, Minister Dobrindt ! (ich weiß, Minister Dobrindt müßte Ablativ sein;-)

Per E-Mail am 6.11.2014 übermittelt durch
Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn Ludwig Steinger Riedlingerstr. 3
D-85614 Kirchseeon bei München
Tel. +49-8091-4753
eMail info@kirchseeon-intern.de
eMail info@infoline-bahnlaerm.de

Spruch des Tages: Ein Verkehrsmittel, das jährlich Lärmschäden in Höhe von 1 Mrd. EUR verursacht, ist nicht umweltfreundlich.