

Kritik des Bahnprivilegs „Schienenbonus“ und neue Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung

Begründungen des Schienenbonus von Seiten des Bahnsektors. Im Originaltext :

Die DB AG nennt als Hauptgründe für die „geringere Störwirkung des Schienenverkehrs“:

1. Im Gegensatz zum Straßenverkehrslärm werden Schienenverkehrsgeräusche durch lange Geräuschpausen unterbrochen.

2. Schienenverkehrslärm tritt nach Fahrplan auf. Es ist medizinisch nachgewiesen, dass diese Regelmäßigkeit eine bessere Gewöhnung an Geräusche zur Folge hat, so dass sie zum Beispiel nachts nicht mehr zum Aufwachen führen.

3. Die von einer Schienenverkehrsstrecke ausgehenden Geräusche sind im Wesentlichen gleichlaut und haben den gleichen Klangcharakter.

Dies ist die offizielle Version der Deutschen Bahn AG, die gebetsmühlenhaft von allen Verantwortlichen für das Nichtvorgehen gegen Schienenverkehrslärm kritiklos nachgeplappert wird.

Die Wirklichkeit sieht anders aus:

ad 1. Wenn Züge, insbesondere Güterzüge, nachts im Dreiminutentakt verkehren, kann man nicht mehr von „langen Geräuschpausen“ sprechen. Aufgrund der dichten Zugfolge kann sich der Organismus vom Lärm nicht mehr erholen. Einmal aufgewacht, können gerade ältere Menschen schwer wieder einschlafen. Wer Menschen nachts nicht zur Ruhe kommen lässt und ihnen so einen erholsamen Schlaf raubt, macht sich der Folter schuldig. Wer dagegen nichts unternimmt, muss als Folterknecht gelten.

ad 2. Güterzugverkehr tritt nicht nach Fahrplan auf, sondern füllt statistisch die Zeitlücken, die der Personenzugverkehr lässt. Er tritt deshalb massiert in der Nachtzeit auf. Von Regelmäßigkeit „nach Fahrplan“ kann daher nicht die Rede sein, da es einen „Fahrplan für Güterzüge“ nicht gibt. Die einzige „Regelmäßigkeit“ ist die hohe Zugfolge, die nach Aufwachen das Wiedereinschlafen verhindert. Der „medizinische Nachweis“ einer Gewöhnung an Lärm ist ein Märchen. Es ist vielmehr medizinisch erwiesen, dass sich der Organismus physiologisch nicht an Lärm gewöhnt. Die Lärmwirkungsforschung weist massive Gesundheitsschäden durch Lärm nach.

ad 3. Die von einer Schienenstrecke ausgehenden Geräusche sind abhängig von der Zugart ganz und gar nicht gleichlaut und haben völlig unterschiedlichen Klangcharakter. Sogar Güterzüge weisen unterschiedliche Charakteristiken auf. Selbst die stetige Wiederholung von mehr oder weniger gleichartigem Lärm auf hohem Pegelniveau mit kurzen Unterbrechungen beeinträchtigt das Schlafverhalten. Dabei geht es nicht nur ums Aufwachen, sondern um die Struktur des Nachtschlafs. Wissenschaftliche Untersuchungen des Nachtschlafs unter dem Einfluss von Verkehrsgeräuschen in In- und Ausland belegen, dass der Schienenverkehrslärm den Nachtschlaf am stärksten beeinträchtigt. Ein „Schienenbonus“ konnte bei allen Untersuchungen nicht nachgewiesen werden, sondern eher ein „Schienenmalus“.

Kritik an Verordnungs- und Gesetzestexten

Die Formulierungen der Rechtslage zum Lärmschutz, insbesondere zum Schutz vor Schienenlärm, verschleiern die Tatsachen. Es ist nicht ohne weiteres einsichtig, was ein „Beurteilungspegel“ ist. Der Normalbürger verbindet mit einem Lärmgrenzwert von 49 dB(A) ein relativ leises Geräusch. Er weiß nicht, dass es sich dabei um einen Mittelungspegel handelt, den er gar nicht hört, der zudem noch durch einen Lärmbonus weiter herunter gerechnet werden darf. Hier handelt es sich um eine (bewusste?) Irreführung der Bevölkerung. Was der Bürger beim genannten Grenzwert tatsächlich hört, ist der vorbeifahrende Zug mit einem Lärmpegel von mindestens 69 dB(A), der physiologisch 4-mal und physikalisch 100-mal höher ist als der Grenzwert! Und das im Dreiminutentakt nachts und mit Billigung durch den Gesetzgeber. Gesundheit schützender Schallschutz muss sich an den tatsächlich gehörten Schallpegeln orientieren!

Der sog. passive Schallschutz, mit dem lärmgeplagte Menschen abgespeist werden, wenn die aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen will die Menschen ab 22 Uhr in ihre Schlafzimmer einsperren! Passiver Schallschutz kann das Wohnumfeld des Menschen (Garten, Terrasse, Balkon, etc.), das im besonderen Maße für Lebensqualität steht, nicht schützen. Immobilien mit passivem Schallschutz sind heute auf dem Immobilienmarkt kaum noch verkäuflich. Menschen, die im Freien mit Lärmpegeln belastet werden, die die Grenzwerte überschreiten, sollten einen Anspruch auf Schmerzensgeld erheben, denn Lärm ist Folter.