

Pro-Rheintal Kurzkomentar zum Vortrag zur DB-Lärmschutzstrategie vom 26. Juni 2012, Vortrag Oliver Kraft DB. (=E-Mail-Anschreiben zur Übermittlung der Vortragsdatei nebst Anlage Lärmwirkung auf Menschen vom 30. Juli 2012 von Frank Gross, Pro Rheintal)

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

in der Anlage erhalten Sie die Folien eines Vortrages den der Vorstandsvorsitzende der DB-Netz AG, Oliver Kraft, auf dem Lärmschutzsymposium der Bahn am 26. - 27. Juni in Berlin gehalten hat. Es geht darin um die Auswertungen zu den Pilotprojekten mit innovativen Lärmschutzmaßnahmen und eine insgesamt daraus abzuleitende Strategie.

Im Prinzip deckt sich das mit unserer kurzfristigen Maßnahmenstrategie, also der Frage, was kann man in wenigen Jahren tun um Bahnlärm auf ein erträgliches Maß zu reduzieren?

Als erträglich gilt übergangsweise nachts ein außen am Haus gemessener Pegel von 55 dB(A) und tagsüber von 65dB(A). Der neue Wert der WHO liegt nachts bei 40 dB(A)!

Güterzüge produzieren im Normalzustand (technisch einwandfrei) bereits zwischen 90 und 95 dB(A). In Kurven und im schlechten Zustand reicht dieser 7,5m vom Gleis entfernt gemessene Wert bis zu 110 dB(A). Maßgeblich an der Schallgenerierung beteiligt sind die Rauigkeit der Räder und der Schienen. Diese sind dann wie folgt an der Schallabstrahlung beteiligt:

Räder 45 – 50 %

Schiene 45 – 50 %

Bremse, Rahmen, etc. 5 – 10 %

Um die Erträglichkeitspegel zu erreichen wäre nach heutigen Verhältnissen (ohne zusätzliche Effekte wie Kurven und Reflektionen wie im Mittelrheintal) bereits eine Minderung der Schallpegelmissionen bei Güterwaggons um 26 – 30 dB(A) notwendig. Rechnet man das zu erwartende Verkehrswachstum mit ein, liegt der Wert schon bei 40 – 45 dB(A).

Nun die gute Nachricht:

Die Umrüstung der Güterwaggons und das gleichzeitige Schleifen der Schienen bringt zwar nur 10 dB(A). Doch das sind 10 dB(A) in der Spitze und damit rund 80% der Schallenergie.

Das können Sie sich wie bei Hochwasser vorstellen, wo ab einem gewissen Pegel plötzlich alle Dämme und Maßnahmen nicht mehr reichen sondern Land unter ist.

Übertragen bedeutet das, dass viele der innovativen und normalen Lärmschutzmaßnahmen bei den hohen Grundpegeln kaum bis gar keine Wirkung entfalten. Nach eine Umrüstung und dem Schleifen der Schienen ändert sich jedoch die Situation und die Maßnahmen können dann in Kombination die erforderliche Wirkung bringen.

Was die Kombination betrifft die jeweils vor Ort die beste Wirkung entfaltet, so kann man folgende Grundüberlegungen berücksichtigen:

Maßnahmen wie Schienenstegabsorber, Schienenkonditionierer oder Radschallabsorber sind aktive Maßnahmen um Schall erst gar nicht zu generieren. Sie richten sich jeweils auf einen Bereich der Lärmursache und können hier Pegel von bis zu 8 dB(A) oder in bestimmten Frequenzbereichen auch mehr (Schienenquietschen) reduzieren.

Maßnahmen wie kleine schienenennahe Lärmwände, große Lärmwände oder Lärmschutzfenster wirken auf das Gesamt-Luftschallereignis (nicht Körperschall/Erschütterungen) und können aber den "Dambruch" auch nur dann verhindern wenn zuvor an der Quelle durch die kombinierten zuvor genannten Maßnahmen reduziert wurde.

Machbar ist das Ganze innerhalb kürzester Zeit und finanziert werden könnte es, wenn das jährliche Sanierungsprogramm und die Mittel für Lärmschutz in einer der Situation und der verstrichenen Zeit Ohne Maßnahmen angemessenen Rahmen. (250 Mio. Euro/Jahr statt derzeit 100 Mio. Euro) Damit kommen wir zum wunden Punkt der vermeintlich auf "Einsicht" umgeschwenkten Bahn- und Bundespolitik: Zum Einen geht es um die Zeiträume in denen das Ganze stattfinden soll, (man will sich für die Umrüstung 10 Jahre Zeit geben und die Sanierung weitere dem Verkehrszuwachs hinterherhinken lassen so dass es de facto zu einem Zuwachs an Lärm kommt) -

Zum Anderen geht es um die Mittel die eingesetzt werden sollen und die tatsächlichen Ansprüche der Anwohner. Bei den Mitteln soll aus dem Lärmschutz noch ein Geschäft für die Bahn und Waggonhalter werden, die sich ihre alten Schrottkarren noch einmal vergolden lassen wollen indem sie

800 Millionen bis 1,3 Mrd. Euro fordern und ansonsten nicht einen Waggon umrüsten, obwohl selbst für K-Sohle 5000 Waggon komplett vom Staat bezahlt werden sollten.

Es stehen im Verkehrsministerium bereits 150. Mio. für eine Umrüstung auf LL-Sohle zur Verfügung und über Trassenpreisaufschläge für nicht umgerüstete Waggons sollen noch einmal 150 Mio. vergütet werden. Damit wäre die Umrüstung aller zur Zeit in Deutschland laufenden Waggons bezahlt und es gibt keinen Grund auch nur einen Tag länger mit einer Verordnung zu warten die besagt: ab 2016 Nachtfahrverbot und ab 2018 generelles Fahrverbot für Grauguss-gebremste Fahrzeuge. Was wir überhaupt nicht akzeptieren ist eine Aufrechnung von Umrüstung und Abschaffung des Schienenbonus. Der Schienenbonus hat nie eine Berechtigung gehabt und muss als nicht Verfassungskonform sofort und ersatzlos gestrichen werden. Gleichzeitig muss eine Novellierung des Emissionsschutzes stattfinden indem der gesundheitsschädigende Wirkung von Verkehrslärm durch ein einklagbares Recht auf Lärmschutz Rechnung getragen wird.

Der Druck der notwendig ist, die zu unser aller Wohl durchzusetzen setzt voraus, dass wir eine Bahnlärmstudie bekommen die unzweifelhaft die Schädigungen durch Bahnlärm in repräsentativer Weise untermauert.

Hier ist es die Aufgabe der Epidemiologie dies einerseits durch aktuelle Daten über Medikamentenverbrauch und Arzt- oder Krankenhaus-Behandlungen durch Daten von Krankenkassen sowie über Sterberegister öffentlicher Stellen auszuwerten. Gleichzeitig ist es Aufgabe solcher epidemiologischen Untersuchungen den aktuellen Stand der Wissenschaft auch aus den klinischen Disziplinen zusammenzufassen um daraus dann eine Gesamtauswertung vorzunehmen. Es gibt zur Zeit ein solches Vorhaben rund um den Flughafen Frankfurt, die so genannte NORAH-Studie. Diese wurde vom Land, dem Flughafenbetreiber und einigen Airlines beauftragt, so dass man fürchten muss, dass diese Studie, die auch Bahn und Straßenlärm mit berücksichtigen soll als Gegenangriff auf die Greiser-Studie gedacht ist, die den Flughafengesellschaften große Probleme macht und in Frankfurt das Nachtflugverbot mit erreicht hat. Hier ist also größte Vorsicht geboten und wir hoffen die Länder in RLP, BW und NRW dazu bewegen zu können unter der Federführung des UBA eine objektive Studie die nicht von Psychologen (NORAH) sondern von Epidemiologen wie Prof. Greiser durchgeführt wird. (Sie alle wissen, das es Psychologen waren die dem Staat mit dubiosen Befragungen den Schienenbonus gerechtfertigt haben. Ich sollte hier aber anfügen nicht alle Psychologen sind schlecht man muss aber unterscheiden ob man Lernschwächen bei Kindern oder Herzinfarkte untersucht – bei letzterem können Psychologen in erster Linie den Angehörigen helfen)

Damit komme ich zu Ende indem ich Sie bitte Vorschläge für einen Zeitpunkt und Ort für ein Strategiemeeting in diesem Herbst vorzuschlagen. Wir würden von unserer Seite Boppard Stadthalle Anfang bis Mitte November anbieten. Es sollten maximal 2 –3 Leute von einer BI daran teilnehmen und es sollten Leute sein, die, ohne hier Limits vorgeben zu wollen, die Komplexität dieser Anliegen nicht scheuen sollten um sich in der Runde auch wohl zu fühlen. Besprochen werden soll die gemeinsame Ausrichtung der BI's mit Blick auf die Bundestagswahl 2013 sowie auf die aktuell anstehenden Entscheidungen in den oben angesprochen Themen und Fragen.

Last but not least können wir vermelden, dass sich die BASF, nachdem wir sie mehrmals angeschrieben haben, jetzt zu einer Reduzierung des Lärms ihrer Waggons durch einen selbst entwickelten Radschallabsorber in Form einer Kunststoffaufbringung entschlossen hat.

<http://www.swr.de/nachrichten/rp/-/id=1682/nid=1682/did=10116758/1msw0an/>

Wir werden das zum Anlass nehmen auch bei weiteren Unternehmen zu intervenieren.

Ab sofort erhalten Sie und die Mitglieder Ihrer BI in jeder Apotheke die neue Apotheken-Umschau die als Deutschlands auflagenstärkste Zeitschrift vier unbezahlbare 4 Seiten über Lärm enthält! Da sollten Sie wissen, was da steht!

Es grüßt Sie herzlich

BÜRGERNETZWERK PRO RHEINTAL e. V. Frank Gross, 1. Vorsitzender
Simmerner Straße 12

56154 Boppard; Tel.: 06742 801069-0; Fax: 06742 801069-1; info@pro-rheintal.de;

<http://www.pro-rheintal.de>