

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

wir dürfen Ihnen zur bevorstehenden Sitzung des Verkehrsausschusses am 14. Dezember 2011 noch einmal unsere Position zum Thema Schienenbonus mitteilen:

Aus den bisherigen Verlautbarungen ist zu entnehmen, dass sowohl Schienenbonus als auch Trassenpreise, ähnlich wie frühere Projekte ("Leiser Rhein", "LZarG2"), wieder eine "Lange Bank der Erwartungen" aufbauen, ohne dass an entsprechende Erfüllung derzeit überhaupt gedacht ist. Das ist schlecht und wird einer verantwortungsvollen Politik für unser Land und unsere Menschen nicht mehr gerecht. Der Schienenbonus soll ab 2020 für dann neu geplante Projekte nicht mehr gelten (welch ein Witz!) und die lärmabhängigen Trassenpreise werden auch erst ab 2021 einen möglichen "erzieherischen Effekt" erzielen. (Bis dahin sind die uralten Fahrzeuge ohnehin verschrottet.) De facto ändert sich dadurch an den am meisten betroffenen – den bestehenden – Eisenbahnlinien in den nächsten zehn Jahren nichts, außer dass Verkehr und Lärm weiter steigen, und was dann kommt oder wer dann regiert, wird die Damen und Herren von heute wenig interessieren. Eine ernstzunehmende Diskussion ist das Thema Schienenbonus aus unserer Sicht ohnehin nicht mehr, denn wir sind inzwischen 25 – 30 dB(A) zu laut. Der "mittelalterliche Glaube", dass es sich um "lästige Geräusche" handelt, ignoriert die gesundheitsschädigenden Wirkungen, die Jansen bereits 1959 mit der Langzeitwirkung von Schallpegeln oberhalb 90 dB(A) nachgewiesen hat. Neuere Studien gehen von einer Erhöhung des Gesundheitsrisikos ab 35 dB(A) nachts und 45 dB(A) tagsüber aus. Der Gesetzgeber muss dies endlich im Gesetz berücksichtigen und anerkennen, dass es um "gefährliche, weil gesundheitsschädigende" Immissionen geht. Insbesondere alte Güterzüge sind derart laut, dass es keiner weiteren Moderatoren und keiner individuellen psychologischen Bewertung bedarf, sondern direkte Einflüsse auf das autonome (vegetative) System stattfinden, die den Körper in Flucht- oder Verteidigungsbereitschaft versetzen. Die Risiken für diese Gesundheitsschädigungen erhöhen sich derzeit aus zwei Richtungen: Zum einen steigt die Anzahl der Güterzüge, die sich auf den Korridoren bis 2025 gar verdoppeln soll und von der Bahn auf den Trassen des "Langsamen Verkehrs" (mitten durch die Städte und Kommunen) überwiegend nachts abgewickelt wird. Allein das ist aus medizinischer Sicht angesichts überalterter Waggons und ungepflegter Trassen mit Maximalpegeln von über einhundert dB(A) eine "Lizenz zum Töten". Anlage dazu: Aktuelle Auswertung des Hessischen Landesamtes zum nächtlichen Güterverkehr auf der rechten Rheinseite bei Assmannshausen/Rüdesheim! Herr Minister Ramsauer wurde darüber vor Ort informiert!

Zum anderen, das können Ihnen Arbeitsmediziner wie Dr. Hartmut Ising bestätigen, steigen mit der geistigen Komplexität von Tätigkeiten in der Informationsgesellschaft auch die dadurch verursachten Stressreaktionen. Die Formel lautet: Je komplexer die Tätigkeiten, umso höher die Stressreaktionen, die als eine Störung der Regulationen von Körperfunktionen, wie Herzschlag, Atemfrequenz, Blutdruck (Gefäßverengungen), Magentätigkeit, Temperatur, Hautwiderstand, messbar werden. Krankheiten entstehen (extra-aural) durch fortgesetzte intermittierende Lärmbelastungen (Maximalpegelhäufigkeit) wie an Bahntrassen, wodurch die angesprochenen Störungen chronisch werden und es zu autonomen Dysregulationen der Körperfunktionen kommt (z. B. Bluthochdruck). Die notwendigen Regenerationsphasen fehlen und es kommt zu Störungen des Tiefschlafs und des nächtlichen Stresshormonabbaus (Cortisol). Dadurch ergeben sich durch Bahnlärm am Tag wie in der Nacht so enorm gestiegene Belastungen, dass Nachtfahrtverbote und Geschwindigkeitslimits in Wohngebieten eigentlich unausweichlich sind. Rechnet

man noch hinzu, dass sich der Bonus ja nur aus einem subjektiven Vergleich zur Straße ableitet und die Straße seither um rund 10 – 15 dB(A) leiser geworden ist, dann müsste die Forderung eigentlich lauten: **Ersatz des +5 dB-Schienenbonus durch einen -15 dB Schienenmalus**. Dann kämen wir (außer an den 95 % Bestandsstrecken), was die Grenzwerte betrifft, an eine annähernd wirksame Lärmschutzregelung heran.

Vergessen Sie bitte nicht, dass dem Schienenlärm, laut Griefahn et al., die höchsten Aufweckreaktionen zuzuschreiben sind, weil Maximalpegel, Lautstärkeverlauf, Tonalität und Frequenzinhalte, Erschütterungen und Sekundärschall, Dauer und Häufigkeit der Schallereignisse sowie deren Zeitpunkte nirgendwo dramatischer zu Gesundheitsschädigungen führen. Vergessen Sie bitte auch nicht, dass diese Betrachtungen ausklammern, dass es parallel, wie im Rheintal, weitere Lärmbelastungen gibt (Bundesstraßen, Landesstraßen, Europas meist befahrene Wasserstraße, Tiefflieger und andere Flugzeuge). Man gewinnt den Eindruck, dass nur noch Großprojekte mit Drittfinanzierung (Stuttgart, Fehmarnbelt) gemacht werden, während unsere Infrastruktur und die notwendige ökologische Erneuerung dabei ignoriert werden. Unser Kompendium, das in diesen Tagen kurz vor seiner Fertigstellung steht, wird dies alles noch einmal dezidiert erläutern. Es belegt auch, dass die Kausalität von Lärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen inzwischen als nachgewiesen gilt. Damit ist eine ernsthafte Verletzung des Grundrechtes auf körperliche Unversehrtheit durch den nächtlichen Güterverkehr angesprochen, die nicht mehr mit Interessenausgleichen oder lapidaren Lästigkeitsformeln der Bahnlobbyisten aufzuwiegen ist. Die Senkung von 10 dB(A) Verkehrslärm würde nach Angaben des UBA jährlich 3,4 Milliarden Euro einsparen, das ist mehr, als die Sanierung aller Bestandsstrecken kosten würde. Wir gehen in die Neuverschuldung, die eine weitere Neuverschuldung nach sich zieht, anstatt damit Neuverschuldung nachhaltig zu reduzieren? Ist da noch jemand, der denken und rechnen kann?

Darum: Der Gesetzgeber muss im Immissionsschutzgesetz berücksichtigen, dass Lärm die Menschen krank macht, und sie entsprechend heutiger Erkenntnisse vor unzumutbaren Lärmbelastungen schützen. Dazu muss der aktuelle Stand des Wissens und der Technik bei der Pegelbewertung, Grenzwertefestlegung, Berechnungsmethoden, Beurteilungsszenarien (Tag/Nacht), betrieblichen, baulichen und "wesentlichen" Änderungen sowie bei Erschütterungen berücksichtigt werden. Diese Faktoren wurden, was Bahnlärm betrifft, überwiegend aus monetären Gesichtspunkten gestaltet und bilden ein Konstrukt, das keiner ernsthaften Prüfung standhält, sondern als menschenverachtend, gesundheitsschädigend und ungeheure Kosten verursachend angesehen werden muss. Dieser "Bahngeneigtheit" des Ministeriums und der Politik muss umgehend Einhalt geboten werden.

--

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

1. Dezember 2011

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