

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

15. November 2013

Bahnlärm: Folter unserer Zeit

Politik, Bahn, Initiativen und Lärmschutzfirmen treffen sich zum „Silent Europe Rail“-Symposium in Boppard

Von einer drastischen Methode, Lärm abzustellen, berichtete schon vor 50 Jahren das amerikanische Magazin „Time“: Ein japanischer Student, hieß es da, habe sich bei seinen Examensvorbereitungen durch einen Dampfhammer gestört gefühlt, der unablässig vor seinem Studierzimmer Pfähle in den Boden rammte. Der junge Mann geriet darüber derart in Erregung, dass er hinauslief und seinen Kopf zwischen den Pfahl und den herabsausenden Hammer hielt.

Lärm, das sind Empfindungen aufgrund von Geräuschen, die Menschen alarmieren, sie nachts aus dem Schlaf reißen, sie in der Kommunikation oder Konzentration stören und ihnen manchmal alle Sinne rauben, so dass sie buchstäblich wahnsinnig werden und zu allem fähig sind. Lärm ist Folter und eine Ausübung von physischer Gewalt, wie führende Mediziner bestätigen.

Obwohl dies seit Jahrhunderten bekannt ist und gerade auch im Wirtschaftswunderland Deutschland nach dem Krieg immer wieder thematisiert wurde, haben verantwortliche Politiker in Bund und Ländern dieses Thema weitgehend ausgeklammert oder mit wagen Versprechungen und ein paar Almosen auf die lange Bank geschoben, sagt der Pro-Rheintal-Vorsitzende Frank Gross. Auch heute, wenn es in Berlin heißt „Wir wollen den Lärm bis 2020 halbieren“, sollten Bürger und Medien nach seiner Ansicht misstrauisch werden. Zum einen kann man Lärm nicht halbieren, denn Lärm ist keine physikalische Größe, sondern eine auf Geräusche zurückgehende menschliche Empfindung. Das Tropfen eines Wasserhahns, das Summen einer Mücke können ähnlich „alarmierend“ sein wie der Vorschlaghammer oder der vorbeirauschende Güterzug. Die Äußerung „Wir wollen den Lärm halbieren“ ist laut Gross gerade so, als ob ein Marktverkäufer

sagt: „Ich gebe es Ihnen für die Hälfte“, und den Preis noch gar nicht genannt hat!

Prof. Markus Hecht von der TU Berlin ist entsetzt über die Lärm-schutzbroschüre des Bundesverkehrsministeriums. Seines Erachtens wird hier das Problem gezielt verharmlost und heruntergespielt, nach all den Jahren und Jahrzehnten der Untätigkeit und Ignoranz in Sa-chen Lärm. Auch der EU weist Hecht bei ihren TSI-Vorschriften zum Thema Lärm eine deutliche Einflussnahme durch Lobbyisten nach. „Da kommen die Lokomotiven besser weg als die Waggons“, sagt er – und will auf dem Symposium Punkt für Punkt erläutern, was es damit auf sich hat.

„Laute Geräusche sind technischer Rückschritt“ schrieb 1967, also vor fast einem halben Jahrhundert, der Journalist Theo Löbsack in der Zeitschrift „Die Zeit“. Wer sich heute die Bahnstrecken und Fahr-zeuge ansieht, weiß sofort, was er damit meinte. Die Fahrzeuge stammen zu einem Großteil noch aus dieser Zeit und sind seither nicht besser geworden. Auch an den Schienenwegen sind immer wieder größere Mängel feststellbar die sowohl Lärm als auch Er-schütterungen verursachen. Wir alle hören im Auto oder im Flugzeug auf ungewohnte Geräusche, die uns signalisieren: Da stimmt was nicht! An den Bahnstrecken würde das, nimmt man die heutigen Lärmwerte, eine Evakuierung des Rheintals rechtfertigen. Allerdings gibt es auch neue und flüsterleise Waggons, die belegen, dass es auch ganz anders gehen kann. Es muss deshalb als Ignoranz und Missachtung von Menschenrechten angesehen werden, wenn man den Güterverkehr vor allem auf die Nachtstunden verlegt und ohne Lärmvorschriften durch die Wohngebiete jagen lässt. Die teilweise 40 bis 50 Jahre alten Waggons mit ihren lauten und kreischenden Rä-dern oder mit sogenannten Flachstellen, die wie Schmiedehämmer aufs Gleis schlagen und „klack, klack, klack,...“- könnten schnell und kostengünstig instand gesetzt werden - warum macht man das nicht?

Lärm ist Körperverletzung, sagt Prof. Dr. Thomas Münzel. Der Kardi-ologe an der Universitätsklinik in Mainz hat junge Studenten nachts mit Fluglärm beschallt und konnte schon nach wenigen Tagen Ge-fäßschädigungen feststellen. „Wir kennen den Mechanismus jetzt, wie der Lärm krank macht“, erklärt er. Der Mediziner ist besorgt um seine Patienten in der Uniklinik, die ungeschützt dem Fluglärm des Frankfurter Flughafens ausgesetzt sind. Schon Mitte der 1960er-

Jahre hatten sich rund 2.000 Krankenhaus-Chefärzte darüber beklagt, dass sich 65 Prozent der deutschen Krankenanstalten, wie es damals hieß, „ganz erheblich“ von zunehmendem Lärm bedroht fühlten. Haben wir gar nichts gelernt?

Prof. Dr. Eberhard Greiser, der wie Prof. Münzel ebenfalls auf dem Symposium referiert, hat mit seinen epidemiologischen Studien die Kausalität von Lärm und Krankheit nachgewiesen. „Wir wissen, dass Menschen krank werden, und wir wissen auch, dass sie weniger leistungsfähig und in ihrem Immunsystem geschwächt sind. Leider gibt es an Bahnlinien so gut wie keine Studien, doch die Lärmwerte zeigen, dass die Belastungen nirgendwo so hoch liegen“, sagt der renommierte Epidemiologe.

Jetzt soll die Studie endlich kommen, denn Pro-Rheintal und die IG BOHR, die schon zusammen den Kongress 2010 und das Kompendium „Bahnlärm macht krank“ finanziert haben, wollen mit Hilfe ihrer Unterstützer jetzt auch die große Rheintalstudie auf den Weg bringen. Fünf Millionen Menschen sollen darin mit ihren Krankenkassendaten und weiteren harten Fakten erfasst werden.

„Solange es die Studie nicht gibt, können sie einen nach dem anderen aus den Häusern auf den Friedhof tragen und keiner kann sagen, das war der Bahnlärm“, sagt Gross. Das könnte sich allerdings schlagartig ändern, wenn die Studie bestätigt, was man vermutet, und zu Schadenersatz in Millionen- oder gar Milliardenhöhe führen. Die meisten Politiker und Bahnverantwortlichen seien sich nicht bewusst, auf welchem Pulverfass sie hier säßen. Wer heute unterzeichne, der Bahn weitere sieben Jahre das Recht zu geben, nachts mit 100 dB(A) durch das Rheintal zu fahren und damit den Anspruch auf Nachtruhe auf unbestimmte Zeit verschiebe, handele gegen die Bevölkerung und mache sich möglicherweise mitschuldig am Tod von Menschen, sagt Pro Rheintal.

Zahlreiche Menschen aus dem Mittelrheintal hätten die Hoffnung längst aufgegeben oder seien bereits weggezogen. Die Region überaltere und in manchen Orten stünden schon mehr Häuser als man Einwohner hat. Dabei sei es eine der schönsten Regionen weltweit, die zum Unesco-Welterbe zählt, und es sei ein Frevel, dieses Juwel unnötigen und überflüssigen Geräuscentwicklungen zu opfern. „Das

hat mit der Frage von Wirtschaft und Wachstum aber auch rein gar nichts zu tun“, sagt Gross.

Deshalb sei das Ziel des Symposiums, jetzt kurzfristig zu Ergebnissen und Maßnahmen zu gelangen. Das angestrebte Ziel sei: „Leise Fahrzeuge auf leisen und lärmsanierten Gleisen“. Sowohl für die Waggonen als auch für die Schienenwege gebe es technische Lösungen, die vorgestellt werden. Außerdem will man mit einer Gesundheitsstudie dafür sorgen, dass Lobbyisten und deren gefügige Gehilfen in Politik und an anderen Stellen den Schutz vor Lärm nicht länger hinauszögern könnten. Das Bahnlärmproblem beginne nicht jetzt, sondern hätte schon vor einem halben Jahrhundert angegangen werden müssen. Die Versprechungen von herzlosen Funktionären und Politikern, die dann nicht eingehalten wurden oder unzureichend waren, hätten viele Menschenleben gekostet. Damit müsse endgültig Schluss sein.

Spitzenleute und Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft, aus Technologie und Politik sind auf diesem Symposium vertreten, und es gibt konkrete Hoffnung auf Ergebnisse für das Rheintal. Denn mit dem Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ habe man zusammen mit Bahnchef Rüdiger Grube und Staatssekretär Peter Bleser 2012 in Bingen ein Instrument aus der Taufe gehoben, das bereits nach wenigen Monaten dafür sorgen konnte, dass der Bund zusätzliche Mittel in Höhe von 23 Millionen Euro für Lärmschutz zur Verfügung gestellt hat. Noch in 2013 sollen die Schienen auf beiden Rheinseiten akustisch geschliffen werden und eine umfassende Machbarkeitsuntersuchung soll dafür sorgen, dass für jeden Ort der bestmögliche Lärmschutz zum Einsatz kommt. „Das sind konkrete Ergebnisse, wie man sie sich wünscht“, sagt Gross.

Parallel sind immer mehr leise Güterwaggonen im Einsatz, denn die Umrüstung hat inzwischen begonnen und 2014 sollen weitere 10.000 Waggonen der Bahn AG hinzukommen. Alle neu angemeldeten Fahrzeuge müssen ohnehin mit Flüsterbremsen ausgestattet werden. „Es ist schon ein Genuss, einen der Flüsterzüge auf Flüstergleisen vorbeihuschen zu hören“, sagt Dr. Roland Diehl, Sprecher der Bürgerinitiativen am Ober- und Hochrhein (IG BOHR), die Mitveranstalter des Kongresses sind.

Auch die Lärmschutzbeauftragte des DB-Konzerns und Vorsitzende des Beirats, Ines Jahnelt, nimmt am Symposium teil. Sie wird in ihrem Grußwort eine erste Bilanz zur Zusammenarbeit und den Ergebnissen ziehen. Ebenso lässt sich der Parlamentarische Staatssekretär Peter Bleser dieses Ereignis nicht entgehen. Dem Bundestagsabgeordneten, der mit seinem Engagement gegen Bahnlärm keine Parteipolitik macht, ist kein Weg zu weit ist, um zu den Beiratstreffen zu kommen. Das gleiche gilt auch für den Bundestagsabgeordneten Klaus-Peter Willsch (CDU) und den verkehrspolitischen Sprecher der SPD, Gustav Herzog, sowie die Grünen-Bundestagsabgeordnete Tabea Rößner. Aus europäischer Sicht haben sich Gäste aus Italien/Südtirol, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz zum Symposium angemeldet.

Die Veranstaltung findet am Donnerstag, 21. November 2013 in der Stadthalle Boppard statt und wird moderiert von Joachim Türk, dem früheren Chefredakteur der Rhein-Zeitung. Beginn ist um 9:00 Uhr, das Ende um 18:00 Uhr.

Anmeldungen über Pro Rheintal oder online unter www.IBK2010.de
Unterlagen und Informationen zum Programm und den Inhalten finden sich unter www.pro-rheintal.de sowie www.ibk2010.de.

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

Einladung zur Pressekonferenz:

Medienvertreter sind herzlich eingeladen zur Pressekonferenz
am Donnerstag, 21. November 2013

Uhrzeit: 13 Uhr

Ort: Kleiner Saal (DG) der Stadthalle Boppard