



Rheinromantik mal ganz anders: Im Mittelrhein-Städtchen Bacharach trifft die Schönheit historischer Architektur auf die Belastungen der Moderne. Züge lassen die Häuser fast im Minutentakt erzittern.

Foto: dpa

Prognose: Lärm führt zu Tausenden Toten

Zugverkehr Der Krach der Güterwaggons hat laut wissenschaftlichen Berechnungen massive Folgen – Bürger fordern sofortiges Handeln

Von unserem Redakteur
Volker Boch

Rheinland-Pfalz. Über die Folgen des Bahnlärms wird nicht nur am Mittelrhein seit Jahren diskutiert. Nun liegt eine Prognose vor, die davon ausgeht, dass Tausende Menschen an den Folgen des Bahnlärms erkranken oder sterben. Dies sind die wesentlichen Inhalte:

Welche Bedeutung hat die Prognose zum Schienenlärm?

Es handelt sich hierbei nicht um eine Studie, sondern um eine Annahme auf Basis von Daten, die in einem wissenschaftlich vergleichbaren Zusammenhang erhoben wurden. „Ich habe das bewusst nicht als Gutachten gemacht, sondern als Prognose, die wissenschaftlicher Kritik standhalten soll“, sagt Prof. Eberhard Greiser. Greiser fordert aufgrund der Prognose eine umfassende Studie.

Wie kam es überhaupt zu dieser Prognose?

Die Bürgerinitiative Pro Rheintal steht seit Jahren im Kontakt mit Greiser, der in Bremen als Epidemiologe unter anderem zeittypischen Massenerkrankungen und Zivilisationsschäden erforscht. „Wir fordern so eine Prognose schon seit 2010“, sagt der Sprecher von Pro Rheintal, Frank Gross. „Ich bin deshalb von Ministerium zu Ministerium gelaufen und überall abgeblitzt. Wir haben einen Hilferuf an Prof. Greiser gerichtet.“

Welche konkreten Folgen hat der Bahnlärm laut der Prognose?

Im deutschen Streckenteil der Achse Genua-Rotterdam rechnet Greiser mit massiven Auswirkungen im Bereich der spezifischen kardiovaskulären Erkrankungen, also beispielsweise Herzinfarkten oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Im Zeitraum von zehn Jahren könnte es hier zu mehr als 4400 Erkrankungen und mehr als 1600 Todesfällen kommen – die Kosten für das Gesundheitssystem würden bei rund 950 Millionen Euro liegen. Die Prognose geht zudem von mehr als 5300 Fällen an Alzheimer- und Demenzerkrankungen aus, mehr als 1800 Todesfällen und rund 840 Millionen Euro Kosten. Extreme Folgen werden auch durch Niereninsuffizienzen erwartet, bei rund 13600 Erkrankungen, mehr als 9300 Todesfällen und rund 330 Millionen Euro Kosten. Durch Psychosen sind demnach mehr als 4200 Erkrankungen, rund 280 Todesfälle und 470 Millionen Euro Kosten zu erwarten. Depressionen könnten in rund 12000 Fällen erwartet werden, bei 940 Todesfällen und 645 Millionen Euro Kosten. Zudem sind 5600 Fälle an Diabetes-Erkrankungen zu erwarten, fast 500 Todesfälle und rund 650 Millionen Euro Kosten.

Welche weiteren Erkenntnisse hat Greiser gewonnen?

In Bremen wurde die Sterblichkeit bei Lärm-Betroffenen wissenschaftlich analysiert: Demnach sind alle Todesfälle von Menschen, die

unter einer Belastung von Bahnlärm litten, zu etwa 4 Prozent auf Bahnlärm zurückzuführen. Bei der Studie zum Flughafen Köln-Bonn wurde ein deutlicher Anstieg von Leukämie- und Lymphdrüsenkrebs-Erkrankungen durch Fluglärm beobachtet. Kommt es zur Vermischung von Straßen-, Schienen- und auch Fluglärm, gibt es erhebliche Kumulationswirkungen, die sich sehr ungünstig auswirken können. Bislang gibt es außer den Bremer Untersuchungen zum Umgebungslärm dazu keine Studien.

Wie belastbar sind die Erkenntnisse der Prognose?

Als Urheber der Prognose sagt Forscher Greiser, dass seine Annahme unter dem Vorbehalt steht, dass die Zahlen übertragbar sind. Eine umfassende Studie müsste – anders als die Prognose – zum Vergleich unbelastete Regionen einbeziehen.

Was wie viel Krach macht

40 Dezibel (dB), etwa durch Flüstern, stören den Schlaf.

60 dB, wie beim Überflug einer Verkehrsmaschine in 1500 Meter Höhe, ein Gespräch oder leises Radio, stören die Konzentration.

80 dB entsprechen dem Lärm des Düsentriebwerks eines startenden Jets in 300 Meter Entfernung, dem Geräuschpegel in einem Klassenzimmer oder dem Läuten von Kirchenglocken in 200 Meter Entfer-

Dafür müsste neben der Finanzierung auch die Frage der Datenfreigabe beispielsweise durch die Krankenkassen beantwortet sein.

Welche Effekte kann die vorgelegte Prognose haben?

Greiser setzt darauf, „dass die Politiker dadurch in den Stand versetzt werden können, dass sie den gesamtwirtschaftlichen Schaden und die sozialpolitischen Auswirkungen erkennen“. Dadurch könnten sie „so unter Druck geraten, dass sie sich des Themas annehmen müssen“. Schließlich müssten dringend belastbare Daten her, eine wissenschaftlich fundierte Studie würde von der Dauer etwa 18 bis 20 Monate dauern.

Wie lautet die Schlussfolgerung des Wissenschaftlers?

Greiser sagt, dass eine Studie zur konkreten Erhebung der Belastung

dringend erforderlich ist, um daraus Handlungsmaßnahmen ableiten zu können. Die kürzlich von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und Bahn-Chef Rüdiger Grube angekündigte Halbierung des nächtlichen Bahnlärms bis 2020 genüge keinesfalls. Diese Halbierung bedeute eine Reduzierung der Belastung um lediglich drei Dezibel. Ein Verbot der Grauguss-Sohlen-Bremsen würde diese vom Bund geplante Absenkung laut Greiser bereits ergeben. „Im Mittelrheintal wird man aber radikalere Maßnahmen angehen müssen, das Tal ist eine Falle für den Lärm. Das Problem könnte man höchstens durch einen Tunnel oder durch eine Verlegung der Strecke auf die Höhe lösen.“

Wie reagiert die Initiative Pro Rheintal auf die Prognose?

Der Sprecher der Bürgerinitiative,

Frank Gross, sagt: „Die Prognose ist für uns ein Meilenstein, da hier endlich einmal mit Zahlen und Fakten gearbeitet wird.“ Weiter erklärt er: „Die Lärmwerte, die wir im Mittelrheintal haben, sind darauf zurückzuführen, dass wir alte Züge haben, eine enge Bebauung und eine inzwischen dauerhafte Beschallung. Wir haben jede Menge unberücksichtigte Entwicklungen, dass die Züge noch lauter und schwerer sind – und es Fehler der Bewertung gibt. Die Daten des Eisenbahnbundesamtes liegen 20 Dezibel unter den realen Werten.“ Deshalb sei zu befürchten, dass die Prognose – die auf den Daten des Eisenbahnbundesamtes basiert – sehr konservativ ist. „Die wahren Auswirkungen sind wahrscheinlich noch deutlicher.“ Die Initiative fordert aufgrund der Ergebnisse „eine sofortige Umsetzung der Nachtruhe ab 22 Uhr“ und eine – auch politische – Bewertung der Gesamtlärm-situation am Mittelrhein. Für Gross könnte die Prognose auch bedeuten, dass die Initiative aufgrund der Ergebnisse juristische Schritte prüft. „Wir müssen jetzt sehen, wie wir mit der Prognose auch juristisch umgehen. Wir kennen die Leute, die täglich aus dem Tal rausgetragen werden, wir kennen die Gesichter.“

➔ Am Freitag und Samstag findet in Boppard der „Internationale Bahnlärm Kongress 2015“ als Fachtagung mit 150 internationalen Teilnehmern statt. Infos im Internet unter: www.ibk2015.de

Lewentz fordert Einbau von mehr Flüsterbremsen pro Jahr

Technik Hersteller haben nach Mainzer Berechnungen immerhin Kapazitäten für jährlich 50 000 Waggons – Setzt Bund falsche Anreize?

Von unserer Redakteurin
Ursula Samary

Rheinland-Pfalz. Zum besseren Schutz vor Bahnlärm will die Deutsche Bahn (DB) bis zum Jahresende 2015 statt der bisher geplanten 14 500 Waggons auf leisere Bremsen umrüsten und die lauten Grauguss-Sohlen ausrangieren, wie Vorstandschef Rüdiger Grube angekündigt. Trotzdem: Die Bahn könnte bei der Umrüstung der alten Waggons nach Meinung des Mainzer Verkehrsministers Roger Lewentz (SPD) deutlich mehr Tempo vorlegen. „Die DB und insbesondere auch die privaten Bahnen, die nahezu zwei Drittel der Güterwagen stellen, sind gefordert, die Schlagzahl bei der Umrüstung zu erhöhen“, so der Minister.

Denn nach den Informationen des Lärmschutzbeauftragten und Bahnexperten des Ministeriums, Georg Speck, könnten die beiden

„2016 müssen 50 Prozent des Wagenmaterials umgerüstet sein und 2020 alle lauten Wagen von der Schiene verschwinden.“

Verkehrsminister Roger Lewentz (SPD)

großen Hersteller der sogenannten LL-Sohlen (auch Flüsterbremsen genannt) ihre Produktionskapazitäten erhöhen. Derzeit liegen sie

bei 350 000 Stück pro Jahr. Aber sie könnten, so haben Rückfragen ergeben, nach kurzer Kapazitätssteigerung sogar etwa 500 000 dieser leiseren Bremsen herstellen. Nach den Berechnungen des Mainzer Ministeriums könnten die Bahnen und Wagenhalter also pro Jahr etwa 50 000 Güterwagen mit den Lärm dämpfenden Bremsen ausstatten.

Nach der Mainzer Kritik schafft das bisherige lärmabhängige Trassenpreissystem noch nicht genügend Anreize, um auf die neue Technik zu setzen. Denn es berücksichtigt nicht die höheren Betriebskosten, die nach dem Umbau auf die LL-Sohlen entstehen. Die „unter politischem Druck“ erlassene Zulassung schreibe nämlich deutlich kürzere Untersuchungs-

intervalle vor als bei den alten Graugusssohlen oder den ebenfalls lärmarmen, aber teureren K-Sohlen, die in der Schweiz eingesetzt werden. Deshalb fordert Verkehrsminister Lewentz ein neues Trassenpreissystem – eines, das nicht die Wagenhalter wirtschaftlich benachteiligt, die ihre Güterwaggons möglichst frühzeitig umrüsten.

Nach den Vorgaben der Großen Koalition soll die Deutsche Bahn ihre 60 000 Güterwaggons bis 2020 komplett auf leisere Technik umgestellt haben. Insgesamt müssen etwa rund 180 000 Güterwagen leiser werden. Schafft sie es zusammen mit den anderen Wagenhaltern bis 2016 nicht, wenigstens die Hälfte umzurüsten, sollen Sanktionen wie Tempolimits oder auch Nachtfahrverbote drohen. Lewentz:

„Wir werden sehr genau darauf achten, dass die Vereinbarungen mit dem Bund zur Verringerung des Bahnlärms eingehalten und die Belange der lärmgeplagten Menschen mit Nachdruck berücksichtigt werden. 2016 müssen 50 Prozent des Wagenmaterials umgerüstet sein und 2020 alle lauten Wagen von der Schiene verschwinden.“

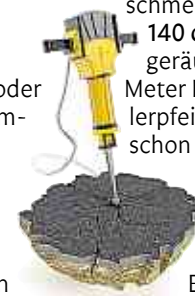
Grube hat aber bereits angekündigt, dass die Bahn die politischen Vorgaben, die auch in einem Bundesgesetz verankert werden sollen, vermutlich um einige Monate verfehlt. Die Schweiz hat bereits gesetzlich festgelegt, 2020 ihre Grenzen für laute Güterwagen zu schließen. Dabei lässt sie sich aber noch die Option offen, diese Zeitschranke bis zu zwei Jahre später fallen zu lassen.



Das sorgt bei Dauerbelastung für ein erhöhtes Herz-Kreislauf-Risiko.

100 dB wie in einer lauten Fabrikhalle, von einer Kreissäge oder einem Presslufthammer können bei jahrelanger Belastung Gehörschäden zur Folge haben.

120 dB wie beim Überschallknall eines Flugzeugs in



100 Meter Höhe, einem Rockkonzert oder einer Vuuzela können Ohrschmerzen verursachen.

140 dB entsprechen dem Startgeräusch eines Flugzeugs in 40 Meter Entfernung oder einer Trillerpfeife. Folge: Gehörschäden schon nach kurzer Zeit.

160 dB, etwa bei einem Gewehrschuss in Mündungsnähe, können Gehörschäden schon bei einmaliger Einwirkung zur Folge haben.

Große Demo in Koblenz

Mit einer großen Demonstration am Koblenzer Hauptbahnhof wollen die Stadt Koblenz sowie die Landräte der angrenzenden Landkreise am 9. Mai von der Bahn und dem Bundesverkehrsministerium erneut fordern, den Bahnlärm und die Erschütterungen im Rhein- wie im Moseltal zu reduzieren. Dies kündigt Willi Pusch, Vorsitzender der Bürgerinitiative gegen Umweltschäden durch die Bahn, an. Mit Verkehrsminister Roger Lewentz (SPD) seien sich Bürgerinitiativen wie Kommunen einig, dass man weiter für weniger Bahnlärm Druck machen muss. Auch die Städte Mainz und Wiesbaden „sind mit dabei“. Bei der Demo werden nicht nur mehr leisere Güterzüge gefordert, sondern auch eine neue Bahnstrecke, die das Mittelrheintal entlastet. Denn mit dem Betrieb des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 drängten noch mehr Güterzüge in das enge Tal.