

Güterzüge übertönen sogar Kettensägen

Bahnlärm Gemeinsam gehen Bürgerinitiativen gegen den Krach im Rheintal vor

■ **Mittelrhein.** Die Ergebnisse des Internationalen Bahnlärm-Kongresses, der im November in Boppard stattfand, liegen vor. Bahnlärm macht krank – die These, die zugleich Motto des Kongresses war, wurde von hochrangigen Medizinern untermauert. Seit den 1980er-Jahren ist Politikern aller Parteien bekannt, dass Verkehrslärm die Menschen krank macht. Vom Rat der Sachverständigen für Umweltfragen, der bereits 1987 der damaligen CDU-FDP-Bundesregierung eine umfassende Darstellung der Lärmproblematik vorgelegt hat (SRU/1988), bis zur Weltgesundheitsorganisation, vom Umweltbundesamt bis zur EU liegen diese Erkenntnisse vor, die sich in den vergangenen 20 Jahren bestätigt und verdichtet haben.

Politiker haben – und das war die einhellige Meinung der Juristen beim Kongress – die Pflicht, gegen die Ignoranz und Missachtung schwerwiegender Krankheitsfolgen, insbesondere durch Bahnlärm vorzugehen.

Frank Gross, Kongressleiter und Vorsitzender des Bürgernetzwerks Pro Rheintal, sagt dazu: „Nach 35 Jahren ist das Immissionschutzgesetz noch immer nicht bei den Menschen angekommen. Da wird ausgeklammert, getrickt und ignoriert, um Geld zu sparen. Wie lange können wir es uns noch erlauben, Politiker und Bahnvorstände von jeglicher Verantwortung freizusprechen?“

Bahnlärm, der früher vor allem nachts weniger intensiv war, hat sich aufgrund gesteigener Beladung von Güterwaggons, höherer Geschwindigkeiten und eines enorm gestiegenen Verkehrsaufkommens zum lautesten Lärm aller Verkehrsmittel entwickelt. Besonders alte Güterzüge mit im Schnitt 40 Jahre alten Waggons bringen es mit verriffelten und beschädigten



Bahnlärm macht krank: Das ist eines der Ergebnisse des Kongresses in Boppard.

Foto: Ulrike Hochgesand

Rädern auf teilweise ungepflegten Schienen auf Lärmimmissionen von bis zu 110 dB(A). Dagegen sind selbst Kettensägen und Pressluft-hämmer nicht mehr zu hören.

Menschen, die die Nacht für Nacht ertragen müssen, werden zwangsläufig krank, bestätigt der Physiologe Prof. Manfred Spreng von der Universität Erlangen, der die Zustände am Mittelrhein als „vom medizinischen Standpunkt nicht mehr zu verantworten“ bezeichnete. Seit zwei Jahrzehnten predigen die Wissenschaftler, dass Lärmpegel von 65 dB(A) tagsüber im Außenbereich nicht überschritten werden sollten. Im Oberen Mittelrhein werden aber täglich Werte von 100 dB(A) und mehr gemessen, nicht nur am Tage, sondern vor allem auch während der gesamten Nacht. Prof. Dr. Eberhard Greiser erläutert: „Schon ab 45 dB(A) kommt es zu ersten messbaren Reaktionen des Körpers.“

Dabei ist Lärmsanierung weder zu aufwendig noch zu schwierig. Wie Kongressreferent Prof. Markus Hecht von der TU Berlin bestätigt, sind 25 dB(A) Lärmreduktion ohne Weiteres machbar. Schon die Instandsetzung der alten Güterwagen und die Pflege der Schienen würden 10 dB(A) Entlastung und damit eine Halbierung des Lärmpegels für die betroffenen Anwohner bedeuten. Mit zusätzlichen innovativen Maßnahmen an der Strecke käme man auf einen erträglichen und verantwortbaren Level.

Die Bürgerinitiativen sind sich einig: Eine moderne Bahn, wie sie in den Niederlanden und in der Schweiz schon betrieben wird und die sich vor ein bisschen Winter ebenso wenig fürchtet wie vor der Sanierung der eigenen Fahrzeuge, ist dringend erforderlich. Deshalb haben die Initiativen eine Resolution veröffentlicht, in der steht, was sie im Namen der Bürger von Politik und Bahn erwarten. „Eine moderne Bahn ist eine leise Bahn“, lautet das Fazit.

⊕ Das Kommuniké und die Resolution gibt es im Internet unter der Adresse www.pro-rheintal.de.