

Fluglärmstudie gilt auch für Bahn

**Diskussion Heimische
Bürgerinitiative: Lärm
macht im Rheintal
Menschen krank**

■ **Mittelrhein.** Nach der Geiser Studie belegen jetzt auch Forscher aus Mainz und den USA, dass Lärm krank macht. Ein biologischer Zusammenhang zwischen nächtlichem Fluglärm und Bluthochdruck wird dabei nachgewiesen. Dies ist Anlass für die Bürgerinitiative im Mittelrhein gegen Umweltschäden durch die Bahn, daran zu erinnern, an die Situation der Anlieger von Bahnstrecken im Rheintal zu denken. Deren Vorsitzender Willi Pusch sagt: „Fluglärm macht die Menschen ab 60 Dezibel krank. Menschen, die am Gleis wohnen, haben Lärmwerte von bis zu 108 Dezibel auszuhalten. Wenn man das vergleicht, so sind die Menschen im Rheintal um ein Vielfaches höher belastet als durch Fluglärm, ohne diesen zu schmälern.“

Lärmspitzenwerte in der Nacht führen zu einer Ausschüttung des Stresshormons Adrenalin und beeinträchtigen die Gefäßfunktion. Es ist bekannt, dass durch Lärm Bluthochdruck entsteht und Herzinfarkte sowie Schlaganfälle ausgetriggert werden können. Bei der Studie erschallten die Forscher 75 gesunde Männer und Frauen in ihren heimischen Schlafzimmern in der Nacht mit Fluglärm von durchschnittlich 60 Dezibel. Wenn nach

der Studie die Menschen bei 60 Dezibel – durch Fluglärm – erkranken, so ist das Krankheitsrisiko für die Menschen, die unmittelbar am Bahngleis bei bis zu 108 Dezibel in der Nacht leben, laut Bürgerinitiative um ein Vielfaches höher.

Die Lärmproblematik im Rheintal hat mittlerweile die Dimension der viel diskutierten Lärmsituation am Flughafen Frankfurt/Main deutlich überschritten. Trotzdem soll die Strecke mit moderner Elektronik so ausgebaut werden, dass bis 2017 die Abstände der Züge auf vier Minuten gesenkt wird – rund um die Uhr. Ferner ist geplant, die Länge der Züge zu erweitern. Hintergrund der Ausweitung des Güterverkehrs im Rheintal ist der Ausbau der transnationalen Güterzugstrecke zwischen den Seehäfen Genua, Rotterdam

und Antwerpen. Eine große Rolle spielt dabei der sich im Bau befindliche Gotthard-Basistunnel in der Schweiz. Statt den viertägigen Seeweg rund um Spanien zu nehmen, werden die Seeschiffe zukünftig im jeweiligen Hafen ausgeladen und die Güter per Bahn auf die Reise geschickt. Zum entsprechenden Ausbau der jeweiligen Streckenabschnitte haben sich die Schweiz, die Bundesrepublik Deutschland sowie die Niederlande verpflichtet. Für Deutschland heißt dies, dass fast der gesamte Nord-Süd-Bahnverkehr durch das enge Nadelöhr Rheintal geleitet wird. Betroffen sind unter anderem das Rhein-Main-Gebiet, der Rheingau und das Mittelrheinental.

Die Folgen für das Tal, das im Abschnitt des oberen Mittelrheintals aufgrund seiner Einmaligkeit

und Anmut Unesco-Welterbe ist, sind laut Willi Pusch dramatisch. „Das Mittelrheinental mit 550 Zügen pro Tag gilt als eine der hochbelasteten Strecken in Europa und bringt die Menschen um ihre Gesundheit. Der für das Tal existenziell wichtige Tourismus ist seit Jahren rückläufig. Viele Touristen aus dem In- und Ausland, die die Gegend wegen ihrer Einmaligkeit besuchen, kommen kein zweites Mal. Reiseveranstalter meiden das Rheinental zunehmend. Und das, obwohl man das Prädikat Unesco-Welterbe trägt.“

Nach Meinung der Bürgerinitiative muss diese Studie alle verantwortlichen Politiker aufhorchen lassen. Entsprechende Maßnahmen zu Lärm- und Erschütterungsminderung seien rasch einzuleiten.

Willi Pusch: Umrüstung auf die LL-Sohle muss schneller gehen

Der Vorsitzende der Deutsche Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer sowie der internationale Eisenbahnverband UIC gaben jüngst in Berlin den Startschuss für die Umrüstung von Güterzügen auf die sogenannte LL-Sohle. Die LL-Sohle soll für eine glatte Lauffläche der Räder sorgen und das Vorbeifahrgeräusch um bis zu 10 Dezibel mindern. Um dieses Ziel zu erreichen, reicht der Austausch der Bremsklötze nach Meinung der Bürgerinitiative im Mittelrheinental gegen Umweltschäden durch die

Bahn allein nicht aus. Dazu gehört auch ein regelmäßiges Schleifen der Räder und Schienen. Nur wenn alles optimal geschliffen ist und 85 Prozent aller Waggons mit der LL-Sohle ausgerüstet sind, könne eine Lärminderung von circa 10 Dezibel erreicht werden. Deshalb fordert die BI ein besonders überwachtes Gleis, das die Verriffelung der Schiene aufzeigt und ein Schleifen veranlasst. Die geplante Umrüstung der 180 000 Waggons in Deutschland bis zum Jahre 2020 dauere ist viel zu lange, das müsse schneller gehen. Deshalb fordern

die Bahnlärmgegner von der Politik, ein Zeitfenster bis 2018 zu schaffen, bis wann der letzte Waggon umgerüstet sein muss. Pusch: „Die Industrie ist in der Lage, das zu schaffen. Verpasst der Waggonhalter den Termin, darf der Wagen nicht mehr aufs Gleis. Nur so entsteht Klarheit, dass schnellstens umgerüstet wird. Die Menschen und die weiße Industrie im Rheintal halten das Rattern der Waggons nicht länger aus. Hier geht eine ganze Region den Rhein runter, wenn nicht gehandelt wird.“