

# Internationaler Kongress gegen Schienenlärm 2010

Mittwoch, 24. November 2010

Letzte Aktualisierung Donnerstag, 3. Dezember 2015

## Internationaler Kongress gegen Schienenlärm 2010

Am 13. und 14. November 2010 fand in Boppard (Rhein) der erste internationale Kongress gegen Schienenlärm statt.

40 Bürgerinitiativen haben in Zusammenarbeit mit der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm geladen. Natürlich war das Verkehrsministerium vertreten. Die Bahn mit ihrem Konzernbevollmächtigten Udo Wagner, zahlreiche Abgeordnete aus Bund und dem Land Rheinland Pfalz haben den Kongress verfolgt. Bürgermeister aus zahlreichen Kommunen und Landräte die ihre Bürgerinitiativen unterstützen und sponsern, rundeten die bunte Teilnehmerschaft ab.

Die Bürgerinitiativen vertreten mehr als drei Millionen Menschen - von Flensburg bis Basel (DB).

Namhafte Wissenschaftler haben durch ihre Vorträge Stoff für rege Diskussionen unter den Teilnehmern geliefert. Die mehr als 250 Teilnehmer aus Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz, und Österreich waren sich einig in der Aussage:

„Lärm gefährdet die Gesundheit, Lärm macht dauerhaft krank!“

Die meisten Bürgerinitiativen vertraten Menschen aus dem Rheintal, wo zukünftig der Schienenverkehr noch wesentlich stärker werden soll. In der Schweiz steht der Gotthardtunnel in wenigen Jahren vor seiner Fertigstellung, durch ihn sollen dann die Güterzüge von Rotterdam nach Genua fahren. Das geht schneller als die Güter auf dem Seeweg zu transportieren. Hier fordern die Bürger einen umfassenden Lärmschutz, fahren doch hier die Züge so dicht wie nirgends an ihren Häusern vorbei.

Dass es Möglichkeiten gibt, den Mensch zu schützen und trotzdem die Schiene zu nutzen, stellten die Referenten an den zwei Tagen dar.

Die Professoren Greiser und Spreng gingen sofort in die Vollen. Als unabhängige Wissenschaftler brauchen sie keine Rücksichten auf Lobbyisten nehmen, die das Problem gern zur Seite schieben wollen. In eindrucksvollen Schaubildern, in denen viel Arbeit steckt, konnten beide nachweisen, welche Auswirkungen Lärm auf den Menschen hat. Insbesondere der Schienenbonus wurde in Frage gestellt! Es wurde deutlich, dass seine Anwendung neuen Untersuchungen nicht mehr standhält und abgeschafft gehört. Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag angekündigt, ihn abzuschaffen zu wollen. Bisher ist aber davon nichts zu sehen oder zu hören!

Das Umweltbundesamt war auf dem Kongress auch mit einer hochrangigen Delegation vertreten.

Professor Dr.-Ing. Markus Hecht von der TU-Berlin stellte seine Forschungen an Schienenfahrzeugen vor, die eine starke Lärminderung bringen, würde die Bahn diese einführen.

Interessant war zu beobachten, was unsere Nachbarn in Richtung Innovationen und Lärmschutz für den Schutz der Anwohner tun. Es wurde heftig kritisiert, dass die DB wenig kooperativ ist, wenn es um den Lärmschutz geht. Besonders Bewohner an Bestandsstrecken können ein Lied davon singen. Es wurde beklagt, dass die Zahl der Züge ständig zunimmt, für den Lärmschutz der Bewohner nichts gemacht werden muss, da es sich um bestehende Strecken handelt! Lärmschutz ist erst erforderlich, wenn eine Strecke neu gebaut bzw. erweitert wird. Diese Regel gehört im Interesse der Anwohner auf den Prüfstand!

Unmut kam bei den Teilnehmern auf, als Dirk Windelberg vorführte, wie die Lärmwerte für Straßen-, Flug- und Schienenlärm errechnet werden. Im Kern wird nicht der gemessene Spitzenwert herangezogen, sondern dieser mit komplizierten Formeln erschönigert. Führt z.B. nachts alle Stunde ein Zug vorbei, sodass sie wachwerden, haben aber danach wieder 59 Minuten Ruhe. Mithilfe der Formel wird dann ein Mittelungspegel errechnet, der dann natürlich erheblich geringer als der gemessene der Spitzenwert. Dieser Mittelungspegel wird dann als Grundlage für die evtl. Schutzmaßnahmen herangezogen.

Unmöglich, meinten viele Teilnehmer, dieser Mittelungspegel gehört abgeschafft! Denn wach wird der Bürger durch den Spitzenwert und nicht vom Mittelungspegel!

Interessant war der zweite Tag, der der Technik gewidmet war. Firmen berichteten, dass sie zwar wirksamen Schallschutz entwickelt haben, aber die Bahn als Besteller davon keinen Gebrauch macht. Die Genehmigungen durch das Eisenbahnbundesamt dauern ewig, kosten sehr viel Geld und die Bahn bestellt nicht! Davon kann natürlich keine Firma leben, also geht sie ins Ausland.

Auch hier ist der Bund als Eigentümer der Bahn gefordert, die Bahn zu zwingen, den Bürger besser zu schützen.

Wer Interesse hat, die Vorträge nachzulesen, kann dies unter der Internetadresse [www.ibk2010.de](http://www.ibk2010.de) gern tun. Ziel des Kongresses war ein gemeinsames Manifest, das die unheilvolle Situation verständlich macht und Lösungen anbietet. Absender sind Bürgerinitiativen und Betroffene aus ganz Europa sowie Kommunen und Länder. Gemeinsam bilden sie eine europaweite Lobby gegen den Bahnarm und für ein humanes und leistungsfähiges Europäisches Güterbahnsystem.

Es gab also viel Diskussionsbedarf und man merkte, nicht nur wir an der Dresdner Bahn haben Probleme, sondern die Bahn verhält sich überall so, nicht zum Wohle der Anlieger.

Der Vorstand der Bundesvereinigung hat gestützt durch die vielen Blatts Gesprüche aufgenommen, sich mit anderen ausländischen Blättern mehr zu vernetzen und den Erfahrungsaustausch zu intensivieren.

Aus diesem Grund hat sich die Bürgerinitiative Lichtenrade "Dresdner Bahn" entschlossen, der Bundesvereinigung gegen Schienenarm e.V. beizutreten.