

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

Ewald Thoma (Sprecher)
Schwabstr. 22
71229 Leonberg
Tel.: 07152 31027
E-Mail: ewald.thoma@t-online.de
Internet: www.leobigg.de, www.bahnlaermkongress.de



Pressemitteilung vom 17.11.2010

Bahnlärmkongress in Boppard – macht Lärm krank? mit Teilnehmer aus ganz Deutschland, den Niederlanden, Österreich und der Schweiz

In Boppard am Rhein trafen sich am letzten Wochenende über 300 Vertreter von Initiativen, Politikern, Wissenschaftler, Mediziner und Vertretern der Bahn aus ganz Deutschland und dem benachbarten Ausland. Aus unserer Region war eine Delegation von 7 Personen angereist, angeführt vom Sprecher der AGVL, der Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg, Ewald Thoma, der auch zum Organisationskomitee gehört und die speziellen Lärmprobleme in Leonberg dem Kongress vorgestellt hat. Verstärkt wurde das Leonberger Team durch die Medizinerin, Frau Dr. S.Renkert, Mitglied des Gemeinderats und der GABL.

Unstrittig ist, dass jeder der Kongressteilnehmer mehr Güter auf die Schiene bringen will, aber dann soll auch dem Lärmschutz Rechnung getragen werden. Eine der zentralen Forderungen der Teilnehmer des Internationalen Bahnlärm-Kongresses ist die Erstellung einer Studie zu den gesundheitlichen Auswirkungen des Bahnlärms. Die Bundesregierung ist dazu verpflichtet, weil der dringende Verdacht besteht, dass die bisherige Gesetzgebung das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit nicht genügend beachtet. Untersuchungen zum Fluglärm belegen, dass mit wiederholten Lärmereignissen die Cortisolkonzentration im Blut stufenförmig ansteigt. Damit steigt die Zahl der behandlungsbedürftigen Bluthochdruckpatienten an. Auch die gefürchteten Folgen wie Schlaganfall, Angina pectoris und Herzinfarkt finden sich unter Fluglärmbelastung häufiger. Der Nachweis dieses kausalen Zusammenhangs fehlt derzeit noch für den Bahnlärm. Sicherlich sind Bahnlärm und Fluglärm vergleichbar – beides tritt plötzlich auf und ist sehr laut, dann wird es wieder leiser. Erfahrung im Rheintal zeigen, dass die Züge im Gegensatz zu Flugzeugen immer länger und die Zugfolge enger wird. Damit verkürzen sich die lärmfreien Intervalle und der Bahnlärm wird als noch unangenehmer empfunden. Um aus den vorliegenden hinweisenden Beobachtungen zum kausalen und belastbaren Nachweis zu kommen, braucht es die oben erwähnte Studie.

Auch wurde der Bahnbonus als völlig unzeitgemäß und wissenschaftlich nicht begründbar angesehen. Er räumt dem Bahnlärm eine Sonderposition ein und regelt, dass Bahnlärm bis 5dB(A) über den üblichen Grenzwerten liegen darf, bevor Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen. Auch der gesetzlich dem Lärmschutz zugrunde gelegte Mittelungspegel

Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Leonberg (AGVL) wird von folgenden 8 Vereinen/Initiativen getragen:
Bürgerforum Magstadt e.V., Bürgerinitiative Bahnlärm Leonberg –Höfingen, Bürgerverein Eltingen e.V., Bürgerverein Leonberg-Ezach e.V. Bürgerverein Leonberg Silberberg e.V., Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal e.V. (BiGG), Haldengebiet Leonberg Initiativegemeinschaft (H.A.L.Lig), Bürgergemeinschaft Leonberg-Ramtel e.V.

trägt der Problematik in keiner Weise Rechnung. Während die Mittelwertbildung für gleichmäßig fließenden Straßenverkehr durchaus plausibel ist, wird sie den drastischen Pegelschwankungen beim Bahnlärm nicht gerecht. „Vom Mittelwert wird keiner wach, wohl aber von den Lärmspitzenwerten“, so das Credo in Boppard. Folgerichtig fordert der Kongress für Bahnlärm die zulässigen Höchstwerte für die Nacht auf maximal 13 Ereignisse mit bis zu 78dB(A) festzuschreiben. Tags könnten Werte bis zu 88dB(A) an der Außenseite der Gebäude akzeptiert werden

Die Einhaltung der geforderten Grenzwerte sei technisch machbar, indem die Lärmentwicklung direkt am Ort der Entstehung, das ist der Kontakt Rad-Schiene, verhindert wird. Dies wurde von Vertretern aus Wissenschaft und Industrie eindrucksvoll dargestellt und in einer kongressbegleitenden Ausstellung gezeigt. Leider werden diese Techniken in Deutschland nur zögerlich oder überhaupt nicht eingesetzt. Derartige Techniken zu forcieren, sollte für die Politik ein Ziel sein, will Deutschland seine technologische Vorrangstellung behalten. Dann müssen wir aber auch diese Technik im eigenen Land zum Schutz der Bevölkerung einsetzen.

Was passiert als Nächstes: Die anwesenden Initiativen wollen sich künftig unter dem Schirm der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm vernetzen. Gemeinsames Hauptziel ist eine Novellierung der völlig veralteten Lärmgesetzgebung und die Schaffung einer 'Bürgerlobby' zur Reduzierung des Bahnlärms. Daneben soll in jeder Region versucht werden, rasche Verbesserungen der Lärmsituation zu erreichen, z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsdurchfahrten und der Einsatz von lärm mindernden Technologien. Die AGVL hat viele neue Anregungen bekommen, die konkret hier vor Ort schnell umsetzbar wären so z.B. die Entschärfung enger Kurven im Glemstal durch Einsatz eines Schienenschmier- und Konditionierungssystem oder die Lärmsanierung alter klappriger Brücken. Sie strebt im Bereich von Leonberg an, den Einsatz innovativer Technologien möglichst rasch umzusetzen – möglicherweise zunächst als Feldversuch.

Weitere Informationen zum Kongress: www.IBK2010.de oder www.bahnlaermkongress.de