

Recht auf Nachtruhe Nachflugverbot macht auch Bahnlärm-betroffenen Hoffnung

Rheingau. (mg) – Das Recht auf Ruhe, das im Immissionsschutzgesetz für Anlieger an Bahnlinien leider noch nicht vorkommt, ist jetzt vom höchsten deutschen Verwaltungsgericht in Bezug auf den Frankfurter Flughafen bestätigt worden. Dies sei eine gute Nachricht für die lärmgeplagten Menschen im Anflugbereich der Flughäfen, sagt Frank Gross vom Bürgernetzwerk Pro Rheintal. Als unzureichend beurteilen Mediziner allerdings den Zeitraum zwischen 23 und 5 Uhr, denn die fixe sechsstündige Zeitdauer entspreche nicht dem tatsächlichen Ruhe- und Regenerationsbedürfnis. Wissenschaftler wie der Bremer Epidemiologe Prof. Dr. Eberhard Greiser sehen hier eine notwendige Ruhephase von 22 bis 7 Uhr.

Im Zusammenhang mit dem Fluglärmurteil fordert Gross, dass auch beim Bahnlärm der Anspruch auf Nachtruhe zu einem „einklagbaren Recht“ werden müsse, das nicht gegenüber den wirtschaftlichen Interessen einzelner Unternehmen, insbesondere der Deutschen Bahn AG, abzuwägen sei. Der Bund könne sich als Bahninhaber nicht länger von monetären Interessen leiten lassen und auf Kosten der Gesundheit der Bürger sowie zum wirtschaftlichen Nachteil der Länder und Regionen auf notwendige Modernisierung und Lärmschutz verzichten.

Hier seien den Regierungsverantwortlichen der derzeitigen und früherer Bundesregierungen schwere Vorwürfe zu machen, weil sie die gesetzgebe-

rischen Pflichten vernachlässigt hätten und weiterhin vernachlässigen, indem man seit Jahren den Stand des Wissens und der Technik aus rein finanziellen Erwägungen ignoriere. Überig bliebe ein rein symbolischer Immissionschutz, basierend auf willkürlich konstruierten und monetären Gesichtspunkten folgenden Inhalten, wie etwa dem Schienenbonus, was zu schweren gesundheitlichen Belastungen der betroffenen Bevölkerung bis hin zu Todesfolgen führe.

Hier habe das aktuelle Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig eine unüberhörbare Signalwirkung, indem es den Anspruch auf Nachtruhe über die wirtschaftlichen Interessen stelle. Nach dem derzeit geltenden Immissionsschutzgesetz gebe es diesen Anspruch für die Menschen, die an Bahnlinien leben, leider nicht, weil der Gesetzgeber es weiterhin versäumt, die zunehmenden Verkehrsbelastungen und die unübersehbaren Gesundheitsschädigungen durch Bahnlärm im Gesetz zu berücksichtigen. Die Bahn dürfe jährlich 150.000 Züge, davon rund 50.000 alte Güterzüge, die vor allem nachts verkehren, durch das Rheintal jagen. Die Menschen seien diesem mörderischen Lärm schutzlos ausgesetzt. Auch wenn sich das Ganze in den kommenden Jahren noch einmal wie geplant verdoppeln sollte, gäbe es bisher keine Aussichten auf Einschränkungen der nächsten Lärmbelastung.

Das Mittelrheintal, so Gross, sei inzwischen europaweit der absolute Lärm-

und die Betreiber kauften den Anwohnern ihre Häuser ab.

Dies sei bei einer realistischen Einschätzung der Situation eine logische Konsequenz. Im Rheintal würde es langfristig auch heißen „Lärm oder Leben?“ Doch vor allem gehe es jetzt darum, kurzfristig innerhalb eines Jahres zu drastischen Lärmsenkungen zu gelangen. Dazu könnten Fahrzeuge und Strecken der heutigen Technik entsprechend instand gesetzt werden. Über die vorhandenen Ausweistrecken könne nach einer Ertüchtigung ein Großteil des Güterverkehrs am Tage abgewickelt werden. Darüber hinaus müssten im Tal innovative Maßnahmen an der Strecke die insgesamt 30 dB(A) über Normal liegenden Lärmpegel reduzieren helfen.

brennpunkt. Lärm als solcher und Bahnlärm im Besonderen werden inzwischen als größte Umweltbelastung, noch vor den Schadstoffen in der Luft, eingestuft, so Jochen Flasbarth vom Bundesumweltamt. Neben den Gesundheitsschädigungen, über die Wertverluste bei Immobilien, Investitionsstau, nachlassende Produktivität bis hin zur Abwanderung der Bevölkerung und Verödung ganzer Gebiete, bringe er gravierende Folgen für Menschen und Regionen. Nicht ohne Grund stehe beim Fluglärm die Evaluierung ganzer Gebiete zur Debatte



Lärm als solcher und Bahnlärm im Besonderen werden inzwischen als größte Umweltbelastung, noch vor den Schadstoffen in der Luft, eingestuft, so Jochen Flasbarth vom Bundesumweltamt.