

Verband der Bürgerinitiativen entlang der Betuwe-Linie

Betuwe – so nicht! sondern besser!

20. Oktober 2016

Sprecher Gert Bork
Mühlenweg 78, 46483 Wesel
Telefon 0281 - 64355
g.bork@t-online.de

www.betuwe-niederrhein.de
www.betuwe-gefahr.de

Wissenschaftliche Auswertung der Messstelle Hamminkeln

- Lärmbelastung ist in 2015 trotz weniger Zügen nicht gesunken, sondern hat zugenommen
- Werte von bis zu 77 Dezibel **nachts** gemessen, obwohl nur 49 dB in Wohngebieten zulässig sind, also umgerechnet fast acht Mal soviel Lärm als gesetzlich erlaubt!
- Nicht die Mengen der Züge, sondern die Auswirkungen des Lärms sind wichtig

Am 20. Oktober 2016 war Prof. Dr. Dirk Windelberg von der Universität Hannover zu Gast in Hamminkeln. Anhand von Messdaten der von den Anliegerkommunen der BETUWE-Route betriebenen Messstation in Meerhoog erläuterte er seine Auswertung der Daten von 2011 bis 2015. Gert Bork war für die Initiativen dabei und berichtet:

Die Kernaussagen der Ausführungen von Prof Dr. Dirk Windelberg:

Nachdem es von 2011 bis 2014 stetig einen Anstieg der Zugzahlen gab, waren es in 2015 etwas weniger. Trotzdem war festzustellen, dass die Lärmbelastung in 2015 nicht nur nicht gesunken ist, sondern noch zugenommen hat. Und dies nach dem selbsterklärten Ziel der Deutschen Bahn von 2012, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren! Schon 2016 sollte die halbe Flotte der Güterwagen auf lärmarme Bremsen umgerüstet sein. Auch dieses Ziel wurde weit verfehlt; es sind gerade mal 25%.

Es wurden Werte von bis zu 77 Dezibel **nachts** gemessen, obwohl nur 49 dB in Wohngebieten zulässig sind - das ist umgerechnet fast acht Mal soviel Lärm wie vom Gesetzgeber erlaubt! Erklärungen hierfür dürften längere Züge sowie schlechter Zustand von Gleisen und Zugmaterial sein.

Es geht gar nicht so sehr um absolute Zugzahlen, sondern um die Auswirkungen des Lärms auf die Anwohner. Hier zeigte Dirk Windelberg anhand von ihm entwickelter Grafiken, dass man je nach Häufigkeit und Lautstärke nächtlicher Zugbewegungen bis zu 15mal häufiger aufwacht; dies ist natürlich individuell sehr verschieden.

Alle Punkte zeigen uns, dass es wichtig ist, weiterhin wachsam zu sein. Gerade in den laufenden Planfeststellverfahren macht die DB Aussagen, die hinterfragt und nachgemessen werden müssen. Dies ist mit der vorhandenen Messanlage, die vom TÜV Nord überwacht wird, gerichtsfest möglich.

Es geht um unseren Schlaf und damit um unsere Gesundheit in Zukunft! Betroffen sind viele Tausende Anwohner, denn der Lärm dringt viele hundert Meter weit in die Wohngebiete.

Die Bürgerinitiativen protestieren gegen einen rücksichtslosen Gleis-Ausbau ohne ausreichende Sicherheitstechnik und ohne zeitgemäßen Lärmschutz. Allein in unserer kleinen Region werden Hunderttausende Anwohner und deren Nachkommen permanent gefährdet und in den nächsten 100 Jahren gesundheitlich belastet, weil Schienentransport sonst „unwirtschaftlich“ wird. Abnehmende Lebensqualität schädigt unsere Gemeinwesen. Geschlossene Übergänge zerschneiden Städte. Der Lärmteppich reicht rechts und links der Gleise jeweils einen Kilometer, tödliche Gaswolken nach Gefahrgutunfällen breiten sich rechts und links der Gleise jeweils bis zu acht Kilometer aus.