



Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn Kirchseeon

Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn, Kirchseeon

An die
Mitglieder der Bundestagsausschüsse für
Verkehr und Umwelt

per Email

Kontakt: Dr. Ludwig Steininger
Riedlingerstr. 3
85614 Kirchseeon bei München
Telefon: 08091-4753
Telefax: 08091-4754
E-Mail: info@infoline-bahnlaerm.de
Internet: <http://www.infoline-bahnlaerm.de>
<http://www.kirchseeon-intern.de>

Kirchseeon, den 20.06.2014

Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der kommenden Woche wollen sich der Verkehrsausschuss und das Plenum des Bundestags mit der Novellierung der Berechnungsvorschriften für Schienenlärm (16. BImSchV/ Schall03-2012) befassen.

Die gravierenden lärmschutzfachlichen Mängel der vorgelegten Novelle wurden in der Anhörung des Verkehrsausschusses am 04.06.2014 von den unabhängigen Sachverständigen deutlich aufgezeigt; wie nicht anders zu erwarten, sahen nur die Vertreter des Eisenbahnbundesamtes, von Obermeyer Planen+Beraten GmbH sowie von Bonk-Maire-Hoppmann GbR, letztere beide Firmen, deren Unabhängigkeit aufgrund der engen wirtschaftlichen Verbindungen mit der DB AG doch deutlich zu hinterfragen ist, keine Probleme.

Neben den aufgezeigten fachlichen weist die Novelle auch erhebliche rechtliche Mängel auf, wie in der gutachterlichen Stellungnahme von Dr. Frühauf/Oldenburg herausgearbeitet wurde. Beides zusammen führt dazu, dass die vorgelegte Novelle nicht durch ein paar kleine Änderungen „repariert“ werden kann, vielmehr müssen die Berechnungsvorschriften für Schienenlärm grundlegend neugestaltet werden, wenn von ihnen die angestrebte Rechtssicherheit ausgehen soll.

Was sind also die angeblichen Verbesserungen, die es trotz aller Mängel rechtfertigen würden, die Novelle unverzüglich zu verabschieden?

Für die von Schienenlärm Betroffenen jedenfalls können wir keine Verbesserungen erkennen, es sei denn, man verträte die (fachlich unsinnige) Meinung, dass sog. „schalltechnische Innovationen“ wie z.B. Schienenstegdämpfer oder niedrige Lärmschutzwände unverzichtbar wären, obgleich deren Lärminderungswirkung unterhalb der Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A) liegt; die Anwohner würden dadurch vielleicht virtuell rechnerisch, nicht jedoch hörbar entlastet.

Ebenso virtuell wie ein solcher Lärmschutz ist auch die gebetsmühlenartig versprochene Lärminderung durch die Umrüstung der Güterzugbremsen auf sog. „LL-Sohlen“. In der Anhörung

Seite 1 von 2

vom 04.06.2014 danach befragt, glaubte nicht einmal der Vertreter des Eisenbahnbundesamtes, dass die Umrüstung bis 2020 erfolgt sein könnte; in der Novelle wird dennoch daran festgehalten.

Was sind also die Verbesserungen, die alle „zu schluckenden Kröten“ und die Eilbedürftigkeit rechtfertigen würden?

Unsere Antwort darauf ist: mit der Novellierung der Schall03 wird in Wahrheit nicht die Verbesserung der Lärmschutzes für die Betroffenen angestrebt, sondern eine drastische Reduzierung der Anzahl der Schutzfälle, eine rechnerische „Kompensation“ des wegfallenden Schienenbonus, die Einführung „virtueller“, nur rechnerisch wirksamer „schalltechnischer Innovationen“, die rechnerische Unterbewertung von Lärmerhöhungen bei Erhöhung der Streckengeschwindigkeit sowie die rechnerische Unterbewertung der Lärmreduzierung durch die drohenden nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen für laute Güterzüge.

Das Ziel der Novellierung ist also nicht, wie behauptet, die Verbesserung des Lärmschutzes für die Betroffenen, sondern eine weitere Steigerung der staatlichen Repression gegen die Minderheit derjenigen Menschen, die neben den Gleisen wohnen müssen, bei gleichzeitiger Einsparung von Mitteln für Lärmschutzmaßnahmen und Lärmsanierung durch den Einsatz „virtueller“, nur rechnerisch wirksamer „Lärmschutzmaßnahmen“ anstelle hörbar wirksamer Schutzvorkehrungen. Das alles ist das Gegenteil von dem, was CDU/CSU und SPD im Koalitionsvertrag vereinbart haben.

Mehr Investitionen in hörbar wirksamen Schienenlärmschutz sind aber unausweichlich, da nun durch eine epidemiologische Studie herauskam, dass Schienenlärm wesentlich schädlicher für die Gesundheit der Anwohner ist als Autobahn- oder Bundesstraßenlärm. Den Bemühungen der italienischen Partei des Beppe Grillo war es zu verdanken, dass vor kurzem nach langjähriger Geheimhaltung die Ergebnisse einer vergleichenden epidemiologischen Studie [1], die von der Brennerbasistunnelgesellschaft bei der Medizinischen Universität Innsbruck in Auftrag gegeben und mit EU-Mitteln kofinanziert worden war, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden. Die Ergebnisse dieser Studie lassen keinen Zweifel, dass Schienenlärm wesentlich gesundheitsschädlicher ist als Straßenlärm – auch wenn derjenige Ingenieur, der für Dr. Klocksin, den verantwortlichen Referatsleiter im BMVI, die Schall03-2012 „konstruierte“, weiterhin ein (oder der einzige?) Prophet des Schienenbonus ist.

Ein Umdenken beim Schutz vor Schienenlärm ist überfällig und dringend erforderlich, denn ansonsten werden sämtliche politische Wunschvorstellungen von noch mehr - zumeist innerörtlich verlaufendem - Schienenverkehr am Art. 2 Abs. 2 GG zerplatzen – das Klima hat keine Grundrechte, die Menschen, die neben den Gleisen wohnen müssen, sehr wohl. Eine „Grundsanie- rung“ der Berechnungsvorschriften für Schienenlärm – nicht im geschlossenen Zirkel der Eisenbahnlobbyisten, sondern unter Beteiligung aller gesellschaftlichen Gruppen - wäre ein erster Schritt, mit der der Bundestag zeigen könnte, dass ihm die Achtung der Grundrechte einer Minderheit wirklich ein Anliegen ist. Dafür bitten wir Sie um Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Ludwig Steininger

Anlagen:

[1] 021_Fachbericht_Gesundheitsdaten.pdf auf den Webseiten der Med. Universität Innsbruck:
https://www.i-med.ac.at/sozialmedizin/documents/Public_Health_BBT/