

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 Fax

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>

Eilt - Termsache, bitte gleich vorlegen

Kirchseeon, den 17.05.2014

Dobrindts Lärmschutzpolitik bereits nach 6 Monaten gescheitert: Die verweigerte Umrüstung auf sog. LL-Güterzug-Bremsen und noch mehr Lärm durch die neue 16. BImSchV

Sehr geehrte/r Herr/Frau Bundestagsabgeordnete/r,

die Tinte auf der GroKo-Vereinbarung mit ihren wenig ambitionierten Zielen bei der Minderung des Schienenlärms war noch nicht trocken, als die privaten Waggonbesitzer und ihre Verbandslobby abgestimmt mitteilten, dass sie sich dem vom BMVI ausgedachten Programm zur Umrüstung der Grauguss(GG)-Bremsen der Güterwaggons auf sog. "LL-Sohlen" (irreführend als "Flüsterbremsen" bezeichnet) verweigern werden. Wie bekannt, waren die "LL-Sohlen" nach einer mehrjährigen Erprobung erst Mitte 2013 von ERA, UIC und EBA zugelassen worden und werden seitdem von „der Politik“ und der Eisenbahnlobby – trotz Sicherheitsbedenken und unzureichender Langzeiterfahrungen – als Wundermittel bei der Minderung des Schienenlärms "verkauft".

Bereits am 14. Januar 2014 erklärte die Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI)[1], dass die derzeitigen Regeln diejenigen Wagenhalter benachteiligen, die im Sinne des Umweltschutzes frühzeitig auf die "LL-Sohlen" umrüsteten; hingegen würden sich diejenigen, die die Umrüstung hinauszögern, weiterhin die Anwohner mit ihren lauten Waggons drangsaliieren und darauf spekulieren, dass der Betrieb von Graugussbremsen auch nach 2020 noch erlaubt wäre, unfaire Wettbewerbsvorteile verschaffen. Denn die Subventionierung decke zwar die Kosten der Umrüstung, aber nicht die Betriebsmehrkosten ab. Der VPI forderte daher ein europaweites lärmabhängiges Trassenpreissystem, ein verbindliches Verbot der herkömmlichen GG-Bremsen ab 2020 sowie eine höhere Subventionierung der Betriebsmehrkosten als Voraussetzung für seine Bereitschaft zur freiwilligen Umrüstung.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) kritisierte am 6. Februar 2014[2], dass die Vorgaben der GroKo für die Branche nicht umsetzbar seien, weil der Zeitraum angeblich zu

Seite 1 von 3

kurz wäre. Laut Koalitionsvereinbarung soll im Jahr 2016 überprüft werden, ob mindestens die Hälfte der rund 180.000 in Deutschland verkehrenden Güterwaggons mit „LL/K-Sohlen“ fahren; ansonsten droht die GroKo mit ordnungspolitischen Maßnahmen wie z.B. Nachtfahrverboten.

Am 12. Februar 2014 schließlich teilte die VTG AG[3], eines der führenden Waggonvermiet- und Schienenlogistikunternehmen in Europa mit weltweit 52.700 Güterwagen (2013: Umsatz 780 Mio. EUR, operativer Gewinn 180 Mio. EUR) mit, dass sie nur 12 (!) Kesselwaggons umrüsten und diese bis 2016 in einer Pilotphase testen wolle; abhängig von den dabei gesammelten Erfahrungen sollen erst dann ggf. weitere Waggons umgerüstet werden.

Uns überrascht diese koordinierte Verweigerungshaltung der Bahnärmlobby nicht. Seit das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) im Jahre 1974 in Kraft trat, wurden in vielen Bereichen des Umweltschutzes gute Fortschritte erzielt – Begriffe wie Waldsterben oder Saurer Regen gehören dank des BImSchG der Vergangenheit an. Für die von Schienenlärm Betroffenen ist der heurige 40. Geburtstag des BImSchG aber ein Trauertag, weil es die Bahnärmlobby durch eine - allzu enge - personelle und organisatorische Verflechtung mit Parlamentariern, Regierungen und Behörden verstanden hat, mit immer neuen Scheinargumenten und teuren Imagekampagnen in den Medien die gesetzliche Verpflichtung zur Einhaltung des Standes der Technik beim „rollenden Material“ zu unterlaufen und das Verursacherprinzip im gesamten Eisenbahnsektor auszuhebeln – zu Lasten der vielen Menschen, die neben den Gleisen wohnen (müssen) und die den Schienenverkehr als ganz und gar nicht umweltfreundlich erleben.

Die negativen Folgen der Einflussnahme einer finanzkräftigen und einflussreichen Eisenbahnlobby auf „die Politik“ und die Verweigerungshaltung einer Tocqueville'schen „Diktatur der Mehrheit“ im Bundestag beim Schutz vor Schienenlärm lassen sich nicht mehr verdrängen: eine sich zunehmend beschleunigende Vertreibung alteingessener Bahnanlieger, die Bildung sozialer Ghettos neben den Gleisen, eine soziale Isolierung der Verbliebenen (Stichwort „Käfighaltung“), eine wirtschaftliche Verarmung aufgrund der immensen Wertverluste von Immobilien sowie die lärmbedingten gesundheitlichen Schäden sind nicht nur ein Armutszeugnis für die reiche Bundesrepublik, sondern summieren sich auch zu volkswirtschaftlichen Schäden in Milliardenhöhe – Schäden, die weitgehendst auf die wehrlos gestellte Minderheit der Betroffenen abgewälzt werden.

Es wurde von den Betroffenen daher als weitere Verhöhnung wahrgenommen, dass die Bundesregierung ausgerechnet am Tag gegen Lärm, dem 30. April 2014, einen Verordnungsentwurf zur Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung offensichtlich mit der Intention in den Bundestag eingebracht hat (BT-Drs. 18/1280), die „5 dB(A)-Lücke“, die durch die Abschaffung des Schienenbonus für neue Verfahren zum 1.1.2015 entstanden ist, durch diverse Trickserien in den neuen Berechnungsvorschriften für Schienenlärm „kostenneutral“ zu „kompensieren“.

Mit anderen Worten: das durch die Abschaffung des wissenschaftlich unsinnigen „Schienenbonus“ eben erst verbesserte Schutzniveau soll nach dem Willen Dobrindts und seines Referatsleiters Dr. Klocksinn durch diverse realitätsferne Manipulationen in den Berechnungsvorschriften gleich wieder verschlechtert werden. Die Diskrepanz zwischen den ständigen Beteuerungen des BMVI, dass ihm der Schienenlärm ein besonderes Anliegen wäre und dem konkreten Handeln des Bundesverkehrsministers könnte nicht größer sein; jedenfalls erklärt sich so die besondere Eile der Bundesregierung, die die Verordnung bereits in der nächsten Woche (Mi 21.5. und Do 22.5.2014) fast handstreichartig in den beiden Ausschüssen und zu nächstlicher Stunde im Plenum durchsetzen will.

Bei der Einseitigkeit der Novelle überrascht es auch nicht, dass im Verbände-Anhörungsverfahren im Mai 2013 vom Umweltbundesamt, nahezu allen Länderministerien, den Umweltverbänden und Betroffenen umfangreiche und detaillierte inhaltliche Kritik an den neuen Be-

rechnungsvorschriften "Schall03-2012" geübt wurde – von der so gut wie nichts vom BMVI berücksichtigt wurde. Hingegen beschränkten sich die Hinweise der DB AG, der eisenbahntechnischen Industrie und ihrer Lobbyverbände im wesentlichen auf sprachliche Verbesserungsvorschläge.....

Die beim BMVI eingegangenen Stellungnahmen, die auf unserer Internetseite [4] gesammelt einsehbar sind, belegen die Einseitigkeit der Position des BMVI und der Bahnlärmlobby eindrucksvoll. Es würde den Rahmen sprengen, an dieser Stelle unsere vielfältigen Argumente zu wiederholen, statt dessen wollen wir Sie auf unsere umfangreiche Stellungnahme verweisen, die Sie auf der angegebenen Internetseite finden.

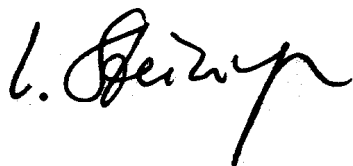
Wir möchten Sie daher um Unterstützung bitten, dass dieser Verordnungsentwurf so nie im Bundesgesetzblatt abgedruckt wird und möchten anregen, diese komplexen Sachverhalte in der E-16. BlmschV durch von der DB AG und dem BMVI unabhängige Sachverständige prüfen und bewerten zu lassen, sofern man angesichts der derzeit laufenden Bestrebungen für eine europaweite Harmonisierung der Berechnungsvorschriften überhaupt eine Notwendigkeit für eine neue, rein deutsche Rechenvorschrift bejahen kann.

Wir jedenfalls fragen uns angesichts der geschilderten Vorgänge,

- wie „die Politik“ jemals die Akzeptanz der Betroffenen für den ständig zunehmenden Güterzugverkehr und für weitere Bahnbaumaßnahmen erreichen will, wenn das Schutzniveau durch Trickereien in den Berechnungsvorschriften für Schienenlärm erneut abgesenkt wird,
- wie „die Politik“ die Waggonbesitzer zur Umrüstung motivieren will, wenn diese sich einer freiwilligen Umrüstung verweigern und wenn es weder einen Umrüstzwang noch einen verbindlichen Zeitpunkt gibt, ab dem der Betrieb von GG-gebremsten Waggons nicht mehr erlaubt sein wird
- wie die GroKo mit der in der Koalitionsvereinbarung angekündigten Überprüfung der Umrüstquote im Jahr 2016 überhaupt einen Druck auf die Waggonbesitzer ausüben will, wenn nach dem Gutachten von Prof. Urs Kramer, Uni Passau [5, 6], betriebsregelnde Maßnahmen doch bereits heute vom EBA angeordnet werden könnten, das EBA sich aber strikt weigert, solche Anordnungen zu treffen (Mit anderen Worten: wenn dieses rechtliche Mittel bereits jetzt zur Verfügung steht, aber nicht genutzt wird, weshalb soll es 2016 plötzlich ein wirksames Druckmittel sein ?)

Gerne würden wir dazu Ihre Meinung und Position erfahren.

Mit freundlichen Grüßen



Weitere Informationen:

- [1] https://www.vpihamburg.de/file_downloads/1124
- [2] <http://www.vdv.de/140206-pm-schienenlaerm.pdf?forced=true>
- [3] <http://www.vtg.de/v/s/content/108278/197560>
- [4] <http://www.infoline-bahnlaerm.de/schall03-2012>
- [5] http://www.rlp.de/no_cache/einzelansicht/archive/2014/march/article/weniger-bahnlaerm-im-mittelrheintal-moeglich
- [6] http://mulewf.rlp.de/uploads/media/Gutachten_Laerm_Mittelrheintal_Endfassung.pdf