



Detlev Pilger



Erwin Rüdell



Tabea Rößner

Mitglieder des Deutschen Bundestages

## **Kernforderungen der Parlamentsgruppe Bahnlärm**

Wir sind nicht gegen die Bahn! Sie ist das Rückgrat der deutschen Wirtschaft.

Aber wir fordern, dass die Bahn schneller leiser wird, insbesondere im Schienengüterverkehr.

Nur eine leisere Bahn wird von den Menschen akzeptiert.

Bahnlärm macht krank!

Lärm, Erschütterungen und Feinstaub beeinträchtigen in hohem Maße die Lebensqualität an den hoch frequentierten Bahnstrecken; die Folgen für Gesundheit, Immobilienwerte, Tourismus und andere Wirtschaftszweige sind zum Teil dramatisch.

Unser Grundgesetz garantiert körperliche Unversehrtheit (Art 2 Abs.2) und den Schutz des Eigentums (Art 14 Abs.3).

Deshalb gilt:

Auch bei der Bahn – wie bei allen Umweltbelastungen – muss das Verursacherprinzip greifen. Für Schallschutzmaßnahmen müssen – wie im Koalitionsvertrag vereinbart – eine Gesamtlärbetrachtung sowie aktuelle Maximalpegel – und nicht Durchschnittspegel maßgebend sein

Wir fordern im Einzelnen:

- Die WHO Grenzwerte zum Gesundheitsschutz von 40 dB(A) nachts, übergangsweise 55 dB(A), sind einzuhalten.
- Bei der Bewertung von Nutzen/Kosten Analysen müssen diese Folgekosten eingepreist werden, genauso wie Lärmvermeidung durch alternative Technologien oder Strecken.
- Schnellere Umrüstung der Güterwagen auf lärmarme Bremsen (z.B. LL-Sohle oder K-Sohle) innerhalb von drei Jahren. Es ist zu prüfen, ob ein zeitlich bis 2020 begrenztes

Förderprogramm für umrüstungsbedingte höhere Betriebskosten realisiert werden kann, das zu einer zügigeren Umrüstung motiviert.

- Die zügige Implementierung aller verfügbaren Technologien zur Lärminderung am rollenden Material und am Gleis. Hierzu gehört auch eine moderne, leise und schnelle Schleiftechnik.
- Eine stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise nach dem Modell der Schweiz.
- Die Abschaffung des Schienenbonus auch für Bestandsstrecken. Die betroffenen Anwohner müssen einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz bekommen.
- Eine vorsorgende Planung, damit Fördermittel für passiven Lärmschutz zeitnah verwendet werden können.

Je nach Stand der Umrüstung von in Deutschland verkehrenden Güterwagen müssen, wie im Koalitionsvertrag vereinbart – Geschwindigkeitsbeschränkungen – und notfalls Nachtfahrverbote – umgesetzt werden.

Wir begrüßen ausdrücklich die in der Schweiz gesetzlich festgelegte Regelung, ab 2020 keine Güterwagen mit Graugussbremsen mehr fahren zu lassen und fordern die Bundesregierung auf, den Bestand dieser Regelung auch auf EU-Ebene nachhaltig zu unterstützen.

Auszug aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD:

Den Schienenlärm wollen wir bis 2020 deutschlandweit halbieren. Ab diesem Zeitpunkt sollen laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Die Bezuschussung für die Umrüstung auf Lärm mindernde Bremsen setzen wir fort. Den Stand der Umrüstung werden wir 2016 evaluieren. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein, werden wir noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken umsetzen, z.B. Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen.

Wir ergreifen zudem auf europäischer Ebene die Initiative für ein ab dem Jahr 2020 zu erlassendes EU-weites Einsatzverbot für laute Güterwagen sowie für ein EU-Programm zur Förderung der Umrüstung lauter Güterwagen. Das lärmabhängige Trassenpreissystem werden wir durch eine stärkere Spreizung der Trassenpreise wirksamer gestalten. Wir werden rechtlich klarstellen, dass die in der vergangenen Legislaturperiode für Schienenneubaustrecken um 5 dB(A) verschärften Lärmgrenzwerte auch für umfassende Streckenertüchtigungen im Bestandsnetz, die neue Planfeststellungsverfahren erforderlich machen, gelten.

Die Mittel für die Lärmschutzprogramme im Bereich Straße und Schiene werden erhöht.