

## Eingabe

Bundesminister für Verkehr  
Herrn Minister Dr. Peter Ramsauer  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Niedersächsischer Landtag  
Hinrich-Kopf Platz 1  
30159 Hannover

Wirtschaftsministerium  
Herrn Minister Olaf Lies  
Friedrichswall 1  
30159 Hannover

An den Rat der  
Gemeinde Hude, Rathaus  
Gemeinde Ganderkesee, Rathaus  
Stadt Delmenhorst , Rathaus

### Ansprechpartner:

Dieter Holsten  
Am Georgsmoor 1  
27798 Hude  
Telefon: 04408/2483  
E-Mail: [info@aktionsbuendnis-bahn.de](mailto:info@aktionsbuendnis-bahn.de)

25. Juli 2013

## Lärmschutz entlang der Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Bremen

Zur Entlastung vom Bahnlärm und zum Schutz vor den Bahnerschütterungen ist ein Gesamtkonzept zur Verringerung der Emissionen an der Quelle erforderlich. Folgendes Maßnahmenpaket ist zwischen Kommunen, Land, Bund, Bahn und Verkehrsbetrieben umzusetzen. **Wir bitten die jeweils Zuständigen dazu folgende Forderungen zu unterstützen bzw. in Kraft zu setzen:**

1. Nächtliches Tempolimit in bewohnten Bereichen von 50 kmh zwischen 22 und 6 h.

Nur durch ein verordnetes Tempolimit können Lärm und Erschütterung in den Nachtstunden signifikant reduziert werden. Ziel ist es, von Bahnemissionen zu entlasten und Gesundheitsbeeinträchtigungen zu vermeiden.

2. Nachtfahrverbot durch Verordnung für alle bis Ende 2015 nicht umgebauten bzw. modernisierten Züge.

Die Umrüstung der Züge ist zu beschleunigen. Mit der Terminsetzung wird für die Beteiligten Planungssicherheit erzeugt. Im Übrigen macht die Maßnahme auch Sinn, weil erste europäische Länder insgesamt Durchfahrverbote für zu lautes „rollendes Material“ angekündigt haben.

3. Wirksame Gestaltung von lärmabhängigen Trassenpreisen

Um einen wirtschaftlichen Anreiz zur Umrüstung auf moderne Waggontechnik zu erzeugen, sind die Trassenpreise entsprechend zu gestalten, kontinuierlich zu überprüfen und ggf. entsprechend zu erhöhen.

4. Umrüstung und Modernisierung des gesamten rollenden Materials auf den neuesten technischen Stand bei gleichzeitiger Verbesserung des Gleisbetts zur Vermeidung von Lärm und Erschütterung.

Mit Gesamtheit dieser Maßnahmen ist die Lärmverursachung zu halbieren. Ergänzend sind schallmindernde „Grüne Gleise“ und moderne Bremsbeläge sog. „Leise Sohlen“ zu verwenden.

Auf bisherigen Strecken müssen mit diesen Maßnahmen die Grenzwerte aus der 16. BImSchVO für Neubaustrecken erreicht werden.

Gleichzeitig sind ab 2020 Graugussbremsen an Güterwagen zu verbieten.

5. Für den Zu- und Abgangsverkehr als Hinterlandanbindung zum neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven dürfen nur neue Waggons und Triebfahrzeuge zugelassen werden, wie dies große Unternehmen heute bereits vertraglich zur Bedingung machen.

6. Der Schutz vor Erschütterungen durch die Bahn ist im BImSchG zu regeln (mit klaren Grenzwerten und Maßnahmeverordnungen einschließlich eines gesetzlichen geregelten Schadenausgleichs für dadurch entstandene Schäden).

Bis auf weiteres sind Lärm und Erschütterungen entlang der Bahn (wie andernorts bereits üblich, z.B. in Hessen und Mecklenburg Vorpommern) unabhängig zu messen und zu dokumentieren. Die Protokolle sind öffentlich zu machen (Monitoring).

7. Verbindlichkeit der in der 16. BImSchVO vorgesehenen strengeren Grenzwerte für Lärmimmissionen ab dem Jahr 2020 auch für bestehende Eisenbahnstrecken herstellen und ein schrittweises Heruntersetzen der Grenzwerte auf die WHO-Forderung (45 Dezibel nachts) zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung.

Das bisherige Voraussetzungskriterium der „wesentliche Änderung“ ist abzulösen. Wesentlich ist jede Änderung z.B. auch die intensivere Inanspruchnahme einer Strecke durch aufwachsenden Schienenverkehr und vor allem jede Änderung in der Beeinträchtigung der Gesundheit der Bevölkerung.

8. Maximallärmpegel der Lärmemission müssen anstelle der „Mittelwerte“ maßgeblich werden, da die Mittelwerte nicht aussagefähig sind für die tatsächliche Lärmbelastung der Menschen.

Im Übrigen ist die Orientierung an Spitzenpegelwerten bei Fluglärm schon rechtlicher Standard. Hier bedarf es einer Gleichbehandlung der Lärmquellen.

9. Kompetenzen für das Eisenbahn-Bundesamt ausweiten.

Das Amt muss berechtigt werden, bei Gesundheitsbeeinträchtigungen und zum Schutz vor Erschütterungen Anordnungen zu treffen, die der Gesundheit der Bevölkerung dienen.

10. Gesamtlärmbetrachtung anstelle separater Betrachtungen und Bewertungen. Meist wirken diverse Lärmquellen zusammen.

Ein Verfahren zur Gesamtlärmbelastung ist zu entwickeln und baldmöglichst anzuwenden. Die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“

sieht übrigens eine „strategische Lärmkarte“ als Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet vor.

11. Abschaffung des Schienenbonus für die Bahn in Höhe von 5 Dezibel.

Die Annahme, dass Bahnlärm verträglicher sei und deshalb höher zugemutet werden könne, ist wissenschaftlich nicht belegt, wohl aber zunehmend widerlegt und muss deshalb aus der Bahnlärmschutzverordnung unverzüglich auch für bestehende Eisenbahnstrecken ersatzlos gestrichen werden.

12. Lückenloser Lärmschutz entlang der bereits bestehenden Bahnwege.

Konkret liegt es im Interesse der beteiligten Kommunen, dass ein lückenloser Lärmschutz entlang der Bahnstrecke Bremen – Oldenburg erstellt wird.

Das aktuelle freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist nicht geeignet, das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit zu garantieren.

### **Begründung/Erläuterung:**

Wir begrüßen die Belebung der Hafenwirtschaft und die Schaffung von Arbeitsplätzen, bemängeln jedoch, dass die damit absehbaren Emissionen durch aufwachsende Güterverkehre nicht rechtzeitig in einem Lärmschutzkonzept minimiert wurden.

Als Bürgerinitiative entlang der Bahnstrecke zwischen Bremen und Oldenburg fordern wir notwendige Maßnahmen zum Schutz der vom Bahnlärm und den von den durch die Bahnverkehre (insbesondere Güterverkehre mit nicht mehr zeitgemäßem Gerät) ausgelösten Erschütterungen. Die Lärmsanierung sollte in erster Priorität mit Maßnahmen an der Quelle (Sanierung des Rollmaterials) erreicht werden. Wo diese Vorkehrungen nicht genügen, werden Lärmschutzbauten oder Maßnahmen an Gebäuden realisiert.

Studien belegen, dass Lärm nachhaltig die Gesundheit schädigt. Die allen voran in der Nacht durch Lärm hervorgerufenen Stressreaktionen führen zu einer verstärkten Ausschüttung von Stresshormonen und damit zur Verengung von Gefäßen mit der

Folge eines erhöhten Risikos von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Auch Konzentrationsstörungen und Depressionen können durch die Belastung mit Bahnlärm und durch die Erschütterungen auftreten und wiederum zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen.

Im Artikel 2 des Grundgesetzes wird ein Grundrecht des Menschen definiert, nämlich die Garantie des Rechts auf freie Entfaltung der Persönlichkeit, auf Leben, auf körperliche Unversehrtheit und des Schutzes der Freiheit der Person. Das Leben ist notwendige (und hinreichende) Bedingung für die Menschenwürde. Somit ergänzt Art. 2 Abs. 2 GG die unverletzlichen Vorschriften des Art. 1 GG. Das Recht auf körperliche Unversehrtheit schützt vor Eingriffen, welche die Gesundheit beeinträchtigen.

Außerdem rufen die erheblichen Erschütterungen durch die vorbeifahrenden Züge Schäden an Gebäuden hervor. Der Wert der Hausgrundstücke, der Mietwert und in Erholungs- oder Kurgebieten der Tourismus werden erheblich beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigungen sind den Menschen nicht zuzumuten.

Die bisher ergriffenen Maßnahmen zur Lärminderung werden von uns begrüßt, sie sind jedoch durch Lückenschlüsse, insbesondere vor Wohngebieten, dringend zu komplettieren.

Die zu erwartende ständige Zunahme des Güterverkehrs konterkariert die Erfolge bei der Lärminderung. Daher ist dringendes Handeln zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch Bahnlärm und Erschütterungen notwendig.

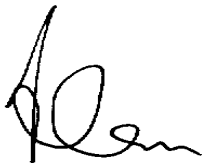
Es sollte handlungsleitend sein, dass wirtschaftliche Aspekte nicht höher bewertet werden dürfen, als die Gesundheit der Menschen. Den Gesetzgeber, die Kommunen, sowie die Bundesbahn und die Güterverkehrsunternehmen treffen gemeinsam die Pflicht zur Lärmvorsorge und –sanierung.

Die Menschen dürfen nicht weiter den unerträglichen Belastungen des Bahnlärms durch den Einsatz veralteter Schienengüterverkehrstechnik ausgesetzt werden.

Land, Bund und Bahn sind gleichermaßen gefordert, unverzüglich die notwendigen Schritte zur Lärm- und Erschütterungsreduzierung einzuleiten.

Mit der Umsetzung eines konzertierten Lärmschutz-Gesamtkonzepts mit konkreten Terminierungen wird den Menschen entlang der Bahnstrecken eine Entwicklungs- und Zukunftsperspektive gegeben.

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Holsten