

Forderungskatalog an die Mitglieder des Bundestages der Wahlkreise Delmenhorst-Wesermarsch-Oldenburg-Land

Wir freuen uns auf Ihre Stellungnahme zu den beschriebenen Anliegen und bitten Sie im Interesse der Bürger/innen erstens um Ihren uneingeschränkten Einsatz, die Ziele baldmöglichst zu erreichen, und zweitens **um regelmäßige Information** über Ihre Aktivitäten, die Fortschritte und die aktuellen Stände in dieser Sache.

Im Interesse der von Bahnverkehr betroffenen Bürgerinnen und Bürger ersuchen wir Sie, baldmöglichst konkrete Maßnahmen zur Erfüllung der nachfolgenden Forderungen zu ergreifen bzw. einzuleiten.

- 1. Wir bitten Sie um Unterstützung unserer grundsätzlichen Forderung, dass der Schutz des Lebensraumes für Menschen gegenüber den wirtschaftlichen Belangen zumindest als gleichwertig zu betrachten ist.**
- 2. Wenn Lärm und Erschütterungen aufgrund der Gütertransporte unvermeidlich sein sollten, dürfen diese Emissionen aber nicht alleine zu Lasten der Bahnanrainer gehen. Lärm und Erschütterungen sind aus bewohnten Bereichen herauszuhalten. Die unvermeidlichen Emissionen sind landesweit zu verteilen (Stichwort: Lärmgerechtigkeit).**
- 3. Die Kommunen sind grundsätzlich stärker bei Schienenverkehrsfragen zu beteiligen, damit diese ihrer Aufgabe, auch die Gesundheit der Bürger zu schützen, gerecht werden können.**
- 4. Die Verkehrslärmschutzverordnung - 16.BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen mit den festgelegten Immissionsgrenzwerten (Lärmvorsorge) - muss künftig auch für den Schienenverkehr Anwendung finden.**
- 5. Die Bahn hat u. a. beim Güterverkehr auf den Schienen auch auf Bestandsstrecken für eine Minderung der Emissionen (Verkehrslärm und Erschütterungen) zu sorgen. Die Bahn hat wie jeder Gewerbe- und Industriebetrieb nachzuweisen und sicherzustellen, dass die Nachbarschaft nicht durch ihre Emissionen geschädigt wird. Es hat das Verursacherprinzip zu gelten.**
- 6. Es ist eine deutliche höhere und schnellere Lärmreduzierung als nur um 10 dB(A) bis 2020, wie die Bahn dies derzeit plant, erforderlich.**
- 7. Die Anrainer der Bahn, deren Eigentum und deren Gesundheit durch das erhöhte Güterverkehrsaufkommen gefährdet werden, z. B. durch den neuen JadeWeserPort, sind zu schützen. Entstehende Schäden sind durch den Verursacher zu ersetzen.**
- 8. Die betroffenen BürgerInnen sind von der Beweislast zu befreien, dass Schäden durch den Schienenverkehr an ihren Gebäuden entstehen.**
- 9. Die Bahn als Verursacher muss jederzeit sicherstellen und nachweisen, dass keine gesundheitsschädigenden Emissionen durch ihre Anlagen und deren Nutzung erfolgen.**
- 10. Lärmschutz an bestehenden Schienenwegen und Lärmsanierung bleibt nicht mehr "freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Möglichkeiten" sondern wird Pflichtaufgabe entsprechend der jeweiligen Feststellungen.**
- 11. Lärmsanierung ist im BImSchG zu regeln.**

Forderungskatalog an die Mitglieder des Bundestages der Wahlkreise Delmenhorst-Wesermarsch-Oldenburg-Land

12. Des Sanierungsprogrammes für Bestandsstrecken ist um den Erschütterungsschutz zu erweitern.
13. Die Sanierungswerte sind gesetzlich wenigstens auf das Niveau der Immissionsgrenzwerte herabzusetzen.
14. Lärmsanierung ist losgelöst vom Inkrafttreten des BImSchG 1974 als gesetzliche Pflichtleistung zu beschreiben.
15. Fahrverbote für Güterwaggons, die trotz angemessener Fristsetzung (7 Jahre) nicht lärmsaniert sind (vgl. § 38 BImSchG) müssen rechtlich durchsetzbar sein.
16. Solange keine Lärmsanierung erfolgt ist, benötigen die Kommunen ein durchsetzbares Recht, durch Temporeduzierung und Nachtfahrverbote die Bevölkerung zu schützen. Auch ein Sonntagsfahrverbot für die sehr „lauten“ Züge muss rechtlich möglich werden, solange die Lärminderungsmaßnahmen nicht durchgeführt sind.
17. Es ist gesetzlich zu regeln, dass die Verursacher des Bahnlärms zur Lärmsanierung an ihrem rollenden Material innerhalb von 5 Jahren verpflichtet sind
18. Es ist gesetzlich zu untersagen, dass Eisenbahnlärm nur nach einem Mittelungspegel "berechnet" wird. Lärm und Erschütterungen können und müssen gemessen werden. Die Höchstwerte sind maßgeblich für die gesundheitlichen Beeinträchtigungen und müssen auch für die Sanierungsmaßnahmen maßgeblich sein.
19. Es sind Messstationen für Lärm und Erschütterungen an neuralgischen Punkten aufzustellen, um die tatsächliche Belastung an diesen Problemschwerpunkten zu dokumentieren.
20. Die Grenzwerte für schädliche Umwelteinwirkungen sind im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) gemäß den von der WHO veröffentlichten Werten zu modifizieren, um die Bahn zu zwingen, diese – erwiesenermaßen dem Gesundheitsschutz dienenden – Grenzwerte einzuhalten.
21. Als Schwellenwert für die Lärmaktionsplanung in den Gemeinden ist mindestens den von der WHO vorgeschlagenen Richtwert von 40 dB(A) zugrunde zu legen, um den Wechselwirkungen zwischen Lärmeinfluss und gesundem Schlaf Rechnung zu tragen.
22. Die Maßnahmen gemäß der örtlichen Lärmaktionsplanung sind zügig umzusetzen. Hierfür werden den Kommunen finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt.

Wir bitten um Unterstützung der Forderungen und bitten um eine erste Stellungnahme bis zum

31. Oktober 2013.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Holsten