



Kernforderungen für eine leisere Bahn

Präambel

Wir unterstützen die Bahn in ihrer weiteren Entwicklung zu einem modernen leistungsfähigen Verkehrsträger. 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.

Über ein Drittel der deutschen Bevölkerung fühlt sich durch Schienenlärm belästigt oder gestört (Stand 2016), und 950.000 Menschen sind deutschlandweit ganztags Pegeln von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt. In den Nachtstunden werden etwa 1,9 Millionen Menschen mit Pegeln von mehr als 55 dB(A) belastet. Zum Vergleich: Die WHO-Richtwerte zum Gesundheitsschutz in der Nacht liegen bei lediglich 40 (in Ausnahmefällen 55) dB(A).¹

Unser Grundgesetz garantiert körperliche Unversehrtheit (Art 2 Abs. 2) und den Schutz des Eigentums (Art 14 Abs. 3). Deshalb gilt: Auch bei Bahnlärm muss – wie bei allen Umweltbelastungen – das Verursacherprinzip greifen. Für Schallschutzmaßnahmen müssen aktuelle Maximalpegel – und nicht Durchschnittspegel – maßgebend sein. Erforderlich ist ferner eine Gesamtlärbetrachtung.

Hintergrund

Die Parlamentsgruppe Bahnlärm wurde zu Beginn der 18. Wahlperiode von den Abgeordneten Erwin Rüdchel (CDU), Tabea Rößner (Bündnis 90/Die Grünen) und Detlev Pilger (SPD) gegründet. Ihr schlossen sich 116 Abgeordnete

¹ Die Daten entstammen der repräsentativen Umfrage „Umweltbewusstsein in Deutschland“ mit rund 2000 Teilnehmenden (Umweltbundesamt, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrs-laerm/schienenverkehrs-laerm#textpart-2>)



aus allen Fraktionen an. Im Dialog mit der Deutschen Bahn und weiteren Akteuren gelang es in den vergangenen vier Jahren bereits signifikante Erfolge zu erzielen und zu einer Reduzierung des Bahnlärms beizutragen.

Auch gesetzgeberisch konnten wir etwas bewirken: Ab 2020 müssen alle nicht umgerüsteten ausländischen und in Deutschland verkehrenden Güterwagen Geschwindigkeitsbeschränkungen – und notfalls Nachtfahrverbote – einhalten. Laut Gesetz dürfen deutsche Wagenhalter mit nicht umgerüsteten Waggons nicht mehr verkehren.

Dabei soll es jedoch nicht bleiben. Es sind weitere Schritte – auch über das Jahr 2020 hinaus – notwendig, um die Lärmbelastung zu verringern (siehe nachfolgende Kernforderungen). Und auch wenn nicht explizit genannt, sehen wir dies nicht nur als deutsche, sondern als gesamteuropäische Aufgabe, die wir mit unseren Partnerländern gemeinsam angehen wollen.

Kernforderungen

Der Schienenverkehr für Personen und Güter soll zukünftig – voneinander getrennt – durch neue Trassen, Zugverdichtungen, Zugverlängerungen und die Digitalisierung deutliche Zuwachsraten erfahren und damit andere Verkehrsträger entlasten. Diese Entwicklung ist zu begrüßen; sie darf jedoch nicht zu einer stärkeren Lärmbelastung für die Anwohner führen. Daher fordern wir:

- Die WHO-Richtwerte zum Gesundheitsschutz von 40 dB(A) nachts, übergangsweise 55 dB(A), sind einzuhalten. Betroffene Anwohner müssen einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz erhalten. Ferner sind für Lärm, Erschütterungen und Feinstaub verbindliche Grenzwerte gesetzlich festzulegen, deren Einhaltung zu überwachen und Verstöße mit entsprechenden Sanktionen zu ahnden.
- Gesundbleiben kostet weniger als Gesundwerden. Unter diesem Gesichtspunkt sind zukünftig die Gesundheits- und Umweltressorts an der Maßnahmenentwicklung maßgeblich zu beteiligen.
- Bei der Erstellung von Kosten-Nutzen-Analysen sind Folgekosten (auch Gesundheitskosten und Einbußen im Tourismussektor) genauso zu berücksichtigen wie Lärmvermeidung durch alternative Technologien oder Strecken. Die Bewertung muss auf Grundlage von Maximalpegel-Ereignissen und unter Berücksichtigung aller wirksamen Frequenzen, Vibrationen und Erschütterungen im Rahmen einer Gesamtlärmbeurteilung und der Belastung durch Feinstaub erfolgen.



- Die Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen ist zu beschleunigen, um bereits vor Ablauf der gesetzlichen Frist (Ende 2020) die Fahrzeugflotte vollständig umgerüstet zu haben.
- Alte und geräuschintensive Y25-Güterwagendrehgestelle sind mit höchster Priorität sukzessive durch neue geräuschoptimierte und scheibengebremste Drehgestelle auszutauschen. Bei nur geringen Mehrkosten kann die Lärmbelastung um bis zu 20dB(A) reduziert werden.
- Der Einsatz von wirksamen Schienenstegdämpfern im Gleis ist deutlich auszuweiten. Dabei sind ausschließlich jene Dämpfer zu verwenden, die eine Geräuschreduzierung von mindestens 3dB(A) erzielen.
- Das akustische Schleifverfahren, das bereits in Bereichen des „Besonders überwachten Gleises“ (BüG) Anwendung findet, ist massiv auszuweiten und nachvollziehbar zu kontrollieren, um eine Lärminderung um weitere 3dB(A) zu erreichen.
- Die Waren- und Instandhaltungslogistik ist so zu optimieren, dass eine bessere Auslastung des Waggonbestandes erreicht und veraltete Güterwaggons schneller ersetzt werden können. Grundlose Leerfahrten nicht genutzter Güterwagen sollen nach Möglichkeit vermieden werden.
- Die Flottenerneuerung (inkl. moderner, leiser Lokomotiven) ist zügig umzusetzen, um neben der leiseren Bremstechnik auch alle anderen Geräusche durch Waggon-Bestandteile zu reduzieren. Es muss das Ziel sein, dass neu zu beschaffende Güterwaggons die gleichen Lärmgrenzwerte wie Personenwagen erreichen. Dazu sind noch in dieser Legislaturperiode die rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.
- An stark frequentierten Gleisanlagen sind automatische Überwachungsmechanismen zur Kontrolle des Rad-Schiene-Kontaktes/ Zugmonitoring zu installieren. Lärmverursachende Schäden müssen zur Schadensregulierung umgehend an Waggon-Eigentümer gemeldet werden. Der Weiterbetrieb darf erst nach einer Reparatur wieder möglich sein.
- Dem passiven Lärmschutz entlang der Bahnstrecken ist durch Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel und mittels Entwicklung/ Erprobung neuer Technologien eine höhere Priorität einzuräumen.
- Deutschland braucht mehr tunnelgeführte Neubaustrecken. So ist insbesondere die Kosten-Nutzen-Analyse für die tunnelgeführte Neubaustrecke „Troisdorf/Mainz-Bischofsheim“ unter paritätischer Einbeziehung der Gesundheits- und Tourismusfaktoren unverzüglich abzuschließen, um rasch vom potentiellen Bedarf in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans höhergestuft und im beschleunigten Planverfahren durchgeführt werden zu können.
- Nach dem Modell der Schweiz ist eine preisliche Lenkungsfunktion zu installieren, die eine noch stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise als heute zur Folge hat.



Auszug aus der Koalitionsvereinbarung zwischen CDU/CSU und SPD

Lärm ist in unserem dichtbevölkerten Land ein großes Problem.

Den durch Mobilität verursachten Lärm wollen wir deutlich reduzieren.

Wir werden die Bürger frühzeitiger bei Verkehrsprojekten beteiligen und eine Gesamtlärmbetrachtung einführen.

Wir werden ein verkehrsträgerübergreifendes Lärmkonzept erstellen.
Wir wollen die ausreichende Finanzausstattung des Lärmsanierungsprogramms an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sicherstellen.

Wir wollen bei deutlicher Verkehrszunahme auch an Bestandsstrecken der Schiene und an Fernstraßen in Baulastträgerschaft des Bundes flexibel erhöhte Lärmschutzmaßnahmen ergreifen.

Der Schienenlärm soll bis 2020 halbiert werden.

Wir setzen uns für das Verbot lauter Güterwagen auch auf EU-Ebene ein.

Das lärmabhängige Trassenpreissystem werden wir weiterentwickeln.

Wir wollen die Forschung, Entwicklung und Markteinführung von innovativen Lärmvermeidungstechniken sowie von lärmarmen Güterwagen fördern.

In Ergänzung zur Umrüstung von Waggons soll ein Innovationsbonus für die Neanschaffung und den Umbau von Triebwagen und Lokomotiven gewährt werden.

Bei der Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen im Schienenverkehr sollen insbesondere die jeweiligen Anforderungen an Sanierungsabschnitte mit besonderer Bedeutung für die Tourismus- oder Gesundheitswirtschaft berücksichtigt werden.

Wir prüfen zudem, ob das freiwillige Lärmsanierungsprogramm und die Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungsärmrichtlinie stärker miteinander verknüpft werden können.

Wir wollen die Förderung für freiwilligen Lärmschutz an der Schiene erhöhen.
An Bahnstrecken werden weitere Messstationen für ein umfassendes Lärmmonitoring eingerichtet.

Wir wollen beim Ausbau des Schienennetzes die Bürger frühzeitig beteiligen und ein strukturiertes Verfahren entwickeln, mit dem das Ergebnis der Bürgerbeteiligung automatisch dem Deutschen Bundestag vorgelegt wird und der Gesetzgeber die Möglichkeit erhält, im Einzelfall für das weitere Planungsverfahren über begründete alternative Trassierungen und über das gesetzliche Maß hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen entscheiden zu können.