

## II. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

### 1. dass bereits **wesentliche Maßnahmen zur Lärminderung** durchgeführt werden:

*Diese Aussage muss relativiert werden, denn die derzeitigen Maßnahmen, Schallschutzfenster und Schallwände, sind die schlechtesten Methoden, weil unwirksam bis schädlich und wurden 25 Jahre gar nicht und danach mit ca. 3 Mio. Euro Förderung pro Bundesland durchgeführt. Hier von „wesentlich“ zu sprechen erscheint vermessen!*

### **Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“**

Mit dem **Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“** der Bundesregierung werden wesentliche Grundlagen für eine flottenbezogene Ausrüstung bestehender Güterwagen mit lärmarmen **Verbundstoff-Bremssohlen** geschaffen. Das Innovationsprogramm zählt auf die weitere Verbreitung und breitere Verfügbarkeit von lärmindernden Umrüttlösungen für klotzgebremste Güterwagen. Dies gilt sowohl für die Kompositbremssohle (K-Sohle) als auch die Low noise-, Low friction-Bremssohle (LL-Sohle) – beides **Verbundstoff- Bremssohlen**, die im Ergebnis deutlich weniger Lärm verursachen als die zur Zeit überwiegend verwendeten Graugusssohlen.

*Das ist reines Geschwafel, denn ein solches Programm, wenn es das überhaupt gibt, ist keine Erfindung von Bahn oder Bundesregierung. Die schweizerischen Bahnen sind die am weitesten umgerüsteten und die LL-Sohle ist ein uralter Hund, der jetzt wieder ausgegraben wurde. Hier soll der Anschein erweckt werden als würde etwas programmäßig getan. Richtig ist, dass man sich an einem Europäischen Projekt beteiligt, und zu hoffen bleibt, dass es dadurch tatsächlich leiser wird.*

Mit dem Pilotprojekt **„Leiser Rhein“** fördert BMVBS die Umrüstung von bis zu 5000 Güterwagen auf lärmarme **Verbundstoff-Bremssohlen**.

*Falsch! Das Projekt wurde 2007 symbolisch gestartet, bis heute nicht umgesetzt und jetzt von 20 Mio. Euro für 5000 Waggons auf 7 Mio. Euro und 1250 Waggons reduziert. Auch jetzt wird wieder versprochen, obwohl die Waggonhalter dieses Projekt als nicht realisierbar bezeichnen, weil sie sagen, dies wäre logistisch nicht zu machen, dass die umgerüsteten Waggons nur auf der Rheinstrecke zum Einsatz kommen.*

Nach allen vorliegenden fachlichen Erkenntnissen ist der Ersatz herkömmlicher Graugussbremssohlen durch **LL-Verbundstoffbremssohlen** der mit Abstand wirkungsvollste und **effizienteste Ansatz zur dauerhaften Reduzierung** der Lärmimmission des Schienengüterverkehrs auf dem gesamten Streckennetz.

*Falsch! Für diese Aussage gibt es in der Praxis noch nicht ausreichend Belege. Es würde voraussetzen, dass die Schienen permanent überwacht und geschliffen werden und Schienenfehler wie Radfehler sofort beseitigt werden. Da die Bahn gerade im Güterverkehr auf Verschleiß fährt und da Starrachsen immer wieder zu Rad- und Schienenfehlern führen, ist sowohl die Lärmreduzierung als auch die Dauerhaftigkeit dieser Reduzierung fraglich.*

Mit dem **Einsatz moderner Bremssohlen** können die Rollgeräusche von Güterfahrten um bis zu 10 Dezibel reduziert werden. Dies entspricht etwa einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Hierfür müssten etwa 80 % der in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit **Verbundstoffbremssohlen** ausgestattet werden.

*Korrekt muss es heißen: Wenn 100 % der Waggons auf Kunststoffbremsen umgerüstet werden und die Schienen entsprechend geschliffen und gepflegt werden, kann es gegenüber dem jetzigen Zustand um bis zu 10 dB(A) leiser werden.*

## **Lärmsanierungsprogramm**

Im Rahmen des auf haushaltsrechtlicher Grundlage beruhenden **Lärmsanierungsprogramms** des Bundes an bestehenden Eisenbahnstrecken wird der Lärmschutz durch Lärmschutzwände, Schallschutzfenster und vergleichbare gebäudeseitige Maßnahmen deutlich verbessert.

*Die Experten sagen, dass die derzeitig eingesetzten Lärmschutzwände meist Reflektoren und Verstärker sind, anstatt den Schall wirkungsgerecht abzuhalten. Bei den Lärmschutzfenstern sprechen Mediziner von einer „nicht zumutbaren Käfighaltung“. Aufgrund der nach Verkehrsarten getrennten Lärmgesetzgebung kommt es insgesamt zu keinem wirksamen Lärmschutz an Verkehrswegen.*

Die **Mittel** für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes betragen derzeit jährlich ca. 100 Millionen Euro.

*So sind sie veranschlagt. Geflossen sind in der Vergangenheit rund zwei Drittel der veranschlagten und bereitgestellten Mittel, weil die Bahn dies wohl als unnötige Belastung empfindet und entsprechend halbherzig in die Sanierungen einsteigt.*

## **Lärmabhängiges Trassenpreissystem**

Am 5. Juli 2011 haben Bundesminister Dr. Peter Ramsauer und der Vorstandsvorsitzende der Deutsche Bahn AG Dr. Rüdiger Grube eine **Eckpunktevereinbarung** zur Einführung einer Trassenpreisgestaltung mit lärmabhängiger Preiskomponente zum Fahrplanwechsel 2012/2013 unterzeichnet. Die Einführung **lärmabhängiger Trassenpreise** zielt darauf, Wagenhalter zur Umrüstung ihrer Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoff-Bremssohlen zu motivieren.

*Besser muss es heißen: „Zielt darauf ab, die Renditen von Waggonhaltern und Betreibern zu Lasten der Allgemeinheit zu sichern und Betriebskosten zu externalisieren.“*

Die Umrüstung der Güterwagen mit Grauguss-Bremssohle wird sowohl durch **erhöhte Trassenentgelte** finanziert als auch durch den **Bund bezuschusst**.

*Das ist es, was wir mit dem zuvor Gesagten meinen!*

Nach einer **Laufzeit von acht Jahren** sollen dann **2020** alle Güterwagen leiser sein.

*Diese Laufzeit ist ein weiteres Zugeständnis an die Bahn, die auch in zwei Jahren umrüsten könnte, so aber Gelegenheit hat, 8 Jahre länger Lärm zu machen und dann Uralt-Fahrzeuge erst gar nicht mehr umzurüsten, sondern auszumustern. Dass dies Menschenleben kostet und zu Lasten der Gesundheit der Bevölkerung geht, scheint keine Rolle zu spielen.*

**Ziel** ist es, der rund 180.000 in Deutschland verkehrenden Güterwagen so umzurüsten, dass sie den **Grenzwert** der europäischen Lärmnorm („TSI-Noise“) erreichen.

*Ziel kann nur ein wirksamer Lärmschutz sein, denn Rad und Schiene können nur im Verbund leiser werden. Ein TSI-konformer Waggon kann auf einer „lauten Schiene“ einen höllischen Lärm machen.*

## **Innovative Maßnahmen am Fahrweg**

Mit Mitteln des **Konjunkturpaketes II** i.H.v. rund 87 Mio. Euro werden bis 2011 an 88 Standorten innovative Lärmschutztechniken am Gleis realisiert.

*Hier fehlt der Hinweis, dass aus vom Bund bereits bereitgestellten Mitteln in Höhe von 730 Mio. Euro, die zwischen 1999 und 2009 geflossen sind, 250 Mio. Euro zurückgeschickt wurden. Davon dann wiederum 100 Mio. als Konjunkturpaket zu bezeichnen, zeigt, mit welcher Kreativität es immer wieder gelingt, Bürger und Medien hinters Licht zu führen.*

Davon werden rund 20 Millionen Euro in innovativen Lärmschutz im Bereich des Weltkulturerbes **Oberes Mittelrheintal** investiert. Dazu gehören Schienenstegbedämpfer, niedrige Schallschutzwände und Schienenschmiereinrichtungen zwischen Koblenz und Mainz.

*Ohne Abstimmung mit Bürgerinitiativen, daher wenig überprüfbar, weil von der Bahn selbst getestet und bewertet. Hier würden wir uns mehr Transparenz und Einbeziehung wünschen!*

Bei erfolgreicher Erprobung werden die innovativen Techniken zukünftig das **Maßnahmenportfolio** erweitern, und gerade in optisch sensiblen Bereichen – wie an den Strecken des Weltkulturerbes Oberes Mittelrheintal – neue Möglichkeiten der Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen eröffnen.

*„Maßnahmenportfolio erweitern“ – zu deutsch: Können wir machen, müssen wir aber nicht. Im Mittelrheintal ist laut Bahn bereits alles saniert!*

**Projekt „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremssklotzsohlen“**  
Mit dem Verbundprojekt fördert die Bundesregierung von 2010 bis 2014 die Entwicklung und Erprobung technisch und wirtschaftlich optimierter **Verbundstoff-Bremssohlen** für den Einsatz in Güterwagen.

Die notwendigen Entwicklungsarbeiten und Versuche werden parallel anstatt sequenziell durchgeführt. Dadurch soll die Entwicklungszeit bis zur Freigabe durch den Internationalen Eisenbahnverband (UIC) reduziert werden.

*Dieses Thema wurde bereits unter „leiser Güterverkehr“ abgehandelt. Es soll hier wie ein zusätzlicher Punkt dargestellt werden, um die Verwirrung perfekt zu machen!*

### **Lärmreduzierung in Europa**

Verkehrslärm macht nicht an den Grenzen halt. Ausländische Güterwagen, gerade auf der Nord-Süd-Strecke Rotterdam-Genua, müssen ebenso von Lärminderungsmaßnahmen erfasst werden wie Güterwagen aus Deutschland. Daher müssen auch auf EU-Ebene Lösungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr gefunden werden.

*So denken auch unsere schweizerischen Nachbarn, die ihre Waggons längst umgerüstet haben und sich über den katastrophalen Zustand deutscher Waggons beschweren. Die EU-Kommission fordert die Mitglieder seit langem auf, ihre Fahrzeuge umzurüsten und würde noch Geld obendrauf legen!*

2. dass die im Projektbeirat Rheintalbahn vertretenen Partner Bundesregierung und Deutsche Bahn Netz AG zugesagt haben, alle Anstrengungen auf einen umwelt- und bürgerfreundlichen Ausbau zu richten, bei dem *insbesondere* das berechtigte Bedürfnis der Anlieger nach verbessertem Lärmschutz berücksichtigt wird.

*Was es zu beweisen gilt!*

3. dass im Rahmen der Vorarbeiten für den nächsten Bundesverkehrswegeplan das BMVBS eine Studie ausgeschrieben hat, mit der geeignete verkehrliche Konzeptionen für den gesamten Eisenbahnkorridor *Mittelrheinachse* – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe Mittelrheintal zu erarbeiten sind, die diesen hoch lärmbelasteten Eisenbahnkorridor wirksam entlasten können.

*Wie zuvor beschrieben, geht es bei dieser Studie nicht um Lärmschutz. Worum es geht und weshalb vorhandene Studien wie die des UBA nicht genutzt werden, weiß nur die Bahn!*

*III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,*

*Wenn es um den Schutz von Leben geht, kann man nicht nach verfügbaren Haushaltsmitteln schießen, sondern muss notfalls Beamten- und Politikerhonorare und Pensionen kürzen, um Mitbürger vor Krankheit und Tod zu bewahren!*

1. sich auch auf EU-Ebene weiterhin dafür einzusetzen, das in Deutschland geplante System lärmabhängiger Trassenpreise auch innerhalb der EU einzuführen;

*Es geht nicht um das System der Trassenpreise, sondern um wirksamen Lärmschutz! Letzteren kann man mit einer einfachen Verordnung regeln, die sagt, „ab dann ist Schluss“. Es grenzt nahezu an Völkermord, wenn man Leben und Gesundheit von Bürgern an die individuelle Kalkulation und mögliche Kooperation von Wirtschaftsunternehmen koppelt. Da kann dann der Waggonhalter entscheiden, ob er Menschen foltert oder nicht – und ob es sich für ihn rechnet.*

2. in Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) die Forschung und Zulassung von Verbundstoffbremssohlen zu beschleunigen mit dem Ziel, diese zügig für die Umrüstung von Güterwagen einzusetzen;

*Auch das ist so ein Spiel, wo man sich hinter eigenen Auflagen versteckt, um sich nicht unter Druck setzen zu lassen, sondern um selbst bestimmen zu können, wann denn die Bremsen zugelassen werden! Die UIC, das sind die Eisenbahner selbst!*

3. die Umsetzung innovativer und wirtschaftlicher Lärminderungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur (z. B. Einbau von Schienenschmieranlagen zur Reduzierung von Kreisch- und Quietschgeräuschen, Schienenstegbedämpfer) vorzunehmen;

Bravo!

4. bei der Studie des BMVBS zur Entwicklung einer verkehrlichen Konzeptionen für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse auch die Prüfung einer alternativen Streckenführung für den Güterverkehr im Mittelrheintal vorzunehmen;

*Sehr verwirrend und absolut mysteriös! Der Auftrag dreht sich um Kapazitäten der Trassen und die Frage, ob die kommenden Verkehrszunahmen noch abgewickelt werden können. (Hat nichts mit Lärmschutz zu tun!) Gleichzeitig wurden die Planer aufgefordert, die Knotenpunkte unberücksichtigt zu lassen, obwohl gerade diese hauptverantwortlich für Engpässe sind. Man will keinen Lärmschutz, man will keine zusätzlichen Kapazitäten, was will man eigentlich?*

5. sich für die beschleunigte Umrüstung von Güterwagen im Rahmen des Pilotprojektes „Leiser Rhein“ einzusetzen;

*Die Umsetzung dieses Projektes ist laut Waggonhaltern inkl. DB Schenker Rail überhaupt nicht möglich, weil es logistisch nicht zu leisten ist, eine bestimmte Gruppe von Waggons nur auf einem Streckenabschnitt einzusetzen. Außerdem wurden die geplanten 5000 Waggons auf 1250 reduziert, so dass man davon ausgehen muss, dass selbst, wenn es möglich wäre, es so nicht mehr funktioniert. D. h., hier werden Abgeordnete, Regierungsverantwortliche und Bürger von der Bahn an der Nase herumgeführt!*

6. bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Eisenbahnstrecken des Bundes den Bonus für den Schienenlärm ab Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und der in diesem Zusammenhang vorzunehmenden Änderung der Lärmsanierungs-Förderrichtlinie des Bundes nicht mehr anzuwenden.“

*Die Kernaussage im Gesetzentwurf zur Abschaffung des Schienenbonus lautet: Wir geben keinen Euro mehr aus für Lärmschutz! Damit wird der Bonus abgeschafft, ohne dass es leiser wird. Denn während die Verkehrssteigerungen und damit Lärmzuwächse fest eingeplant sind, wird der Schutz vor Lärm im Niveau wie in der Flächenausbreitung von Lärmschutzmaßnahmen weiter zurückfallen. Man hat es geschafft, ein Privileg für die Bahn abzuschaffen, ohne es tatsächlich abzuschaffen. Ein großer Haufen Mist, der völlig ignoriert, worum es hier eigentlich geht – die Menschen und ihre Gesundheit!*