



Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk · Simmerner Straße 12 · 56154 Boppard

Verkehrsausschuss im
Deutschen Bundestag
An den Vorsitzenden

– per E-Mail am 8. Nov. 2012 –

Pro Rheintal e. V.
1. Vorsitzender Frank Gross
Simmerner Straße 12
56154 Boppard
Telefon: 06742 801069-0
Telefax: 06742 801069-1
info@pro-rheintal.de
www.pro-rheintal.de

8. November 2012

**Anhörung zum Gesetzentwurf
Betreffend die Abschaffung des Schienenbonus**

Sehr geehrter Herr Dr. Hofreiter,

auch wenn der Schienenbonus jetzt endlich abgeschafft werden soll, können die Ergebnisse der Anhörung nicht unkommentiert bleiben und wir greifen uns exemplarisch die Stellungnahme von Möhler und Partner heraus, um die Unhaltbarkeit dieser Positionen, mit denen unsere Volksvertreter immer wieder unsachgemäß konfrontiert werden, anzuprangern:

**Kritik von Pro Rheintal, Frank Gross, an der Stellungnahme von
Möhler + Partner Ingenieure AG zur Anhörung zum Gesetzentwurf
über die Abschaffung des Schienenbonus**

Das Papier von Möhler + Partner (MP) kann bestenfalls als eine Stellungnahme zu den zu erwartenden Kosten durch den Wegfall des Schienenbonus verstanden werden, verbunden mit Vorschlägen, wie dies wirtschaftlich vertretbar zu regeln sei. MP nimmt dabei eindeutig eine „auftraggeberfreundliche“ Haltung gegenüber von Bund und Bahn ein und lässt sich dadurch zu unbegründeten und nicht haltbaren Behauptungen hinreißen wie: *„Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung ließe sich der generelle Entfall des Schienenbonus auch mit den jüngsten Veröffentlichungen nicht begründen.“* Dies ist angesichts der medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnisse, die von WHO, EU, UBA und diversen Instituten sowie in wissenschaftlichen Veröffentlichungen (Greiser, Griefahn, Maschke, Spreng, et. al.) vorliegen, eine ungeheure und im Bereich von Lärmwirkungen nicht zu rechtfertigende Fehlbehauptung, die einem Ingenieurbüro und ohne Hinweise auf Quellen nicht zusteht. Das Verhältnis zum Straßenlärm hat sich seit 1970 um mehr als 10 dB(A) zu Ungunsten der Schiene verändert – war aber nie ein berechtigter Vergleich!

Unter dieser Maxime „keine Berechtigung zur Abschaffung“ argumentiert MP dann weiter und skizziert ein Szenario, das von erheblich umfangreicheren Schallschutzmaßnahmen spricht, die für die leisen Personenzüge gar nicht nötig seien. Vielleicht übersieht MP, dass nicht die Züge, sondern die Menschen geschützt werden müssen und die Höhe der Lärmschutzwände sich nicht nach der Art der Fahrzeuge, sondern nach den aus ihrem Einsatz resultierenden Lärmimmissionen richten muss.

Der Kern des Immissionsschutzgesetzes – das scheinen alle, die an der geltenden, nicht wirkungsgerechten Gesetzgebung mitgewirkt haben, zu übersehen – ist der Schutz der Menschen vor gesundheitsschädigenden Immissionen – und nicht der Schutz der Regierung vor budgetschädigenden Investitionen. Letzteres wäre auch nur dann zutreffend, wenn man weiterhin die Externalisierung von anfallenden Kosten durch Lärm zu Lasten des Staates und der Steuerzahler akzeptiert, anstatt sich bei den Lärmverursachern schadlos zu halten bzw. diese auffordert, ihre alten Schrottkarren (Güterwaggons) endlich auf den Stand der Technik zu bringen.

An dieser Frage, nämlich der Höhe der emittierenden Geräusche und ihrem Abstand zu den inzwischen anerkannten Grenzwerten (ohne Schienenbonus), entscheidet sich allein der Aufwand für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen. Die Praxis der Abwägbarkeit von Interessen ist aufgrund der nachgewiesenen Kausalität von Lärm und Krankheit nicht mehr gegeben, so dass die Option, die Bürger weiterhin ungeschützt unzumutbaren Lärmbelastungen auszusetzen, entfällt. Es bleibt die Option, entweder volkswirtschaftlich die hohen Kosten zu tragen oder die Transport-Lobby und die begünstigte Industrie zur Übernahme der verursachten Kosten zu verpflichten. Dass dies dem Wettbewerb schade, ist falsch, denn der Verbrauch der Ressource „Ruhe“ und der damit einhergehende Wettbewerbsnachteil durch Ausfallzeiten, Krankheiten, Leistungsschwächen, Unfallvermehrung, Wertverluste und Wirtschaftsschädigung für ganze Wirtschaftsbereiche und Landstriche ist um ein Vielfaches wettbewerbschädigender, so dass in Summe Lärmschutz der bessere, weil günstigere Weg ist.

Der Vorschlag von MP, den Schienenbonus nur an Strecken mit Güterverkehr entfallen zu lassen, unterschlägt, dass mit steigender Geschwindigkeit die Geräuschbelastungen durch aerodynamische Geräusche erheblich zunehmen und somit gerade in einem immer schneller werdenden Personenverkehr mit erheblichen Lärmemissionen zu rechnen ist. Außerdem – wie bereits zuvor ausgeführt – muss sich

Lärmschutz an den Immissionen orientieren und nicht an den Emissionen, also an dem, was tatsächlich bei den Menschen ankommt.

Daran schließt sich dann die nächste unhaltbare, weil unbegründete Behauptung von MP an:

*„Im Übrigen zeigen Befragungen an Neu- und Ausbaustrecken, an denen Schallschutzwände nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung – mit Berücksichtigung des Schienenbonus – ausgeführt wurden, dass sich die **Befürchtungen über zu geringen Lärmschutz nach Realisierung der Maßnahmen nicht bestätigt haben.**“ (Zitat Ende)*

Welche repräsentativen Befragungen kann MP hier vorweisen? Ich kenne keine. Hat man schon einmal die Stellungnahmen von Betroffenen auf den Webseiten der Bürgerinitiativen gelesen? Dort heißt es nämlich, dass die Geräuschbelastungen nach Durchführung der Maßnahmen zum Teil zugenommen hätten. Billige, weil wenig absorbierende Lärnwände, sind zum Teil kontraproduktiv, weil sie wie Membranen den Lärm reflektieren und damit verstärken bzw. anders verteilen. Dadurch verstärkt sich der Körperschall und die Erschütterungen bleiben unbeeinflusst. Bestes Beispiel ist das Mittelrheintal, das nach der geltenden Rechtslage als lärmsaniert gilt, obwohl selbst Bund und Bahn, und ich zitiere hier Herrn Dr. Ramsauer und Herrn Dr. Grube, nicht länger leugnen, dass dies immer noch Europas Bahnlärm Brennpunkt Nummer 1 ist – und nicht bis zur angeblichen Lärmsanierung war!

Das einzige, was man im Bericht von MP als richtig unterstreichen kann, ist der Hinweis, dass die Abschaffung des Schienenbonus für die Bestandsstrecken und damit für fast alle, so lange belanglos bleibt, wie der Sanierungsetat nicht erhöht wird. Doch selbst hier fehlt der Hinweis, dass die derzeitige Form der Lärmsanierung, inklusive der Gesetzgebung, nicht dem Stand des Wissens, der Technik und der Forschung entspricht und deshalb auch nicht lärmwirkungsgerecht ist, sondern als ein rein symbolischer Akt verstanden werden muss.

Für unsere Bürgerinitiative ist das Thema „Schienenbonus“ längst von der Agenda, weil es hier am Rhein nicht 5 dB(A) zu laut ist, sondern 35 dB(A) und die Diskussionen über den Schienenbonus nur als ein verkrampfter Versuch gewertet werden, ein in sich unhaltbar gewordenes System weiter zu stützen. Das hat weder etwas mit Lärmschutz noch mit Bürgerbeteiligung oder Volkswirtschaft zu tun, sondern ist ganz einfach ein „Marionettentheater!“

Boppard, den 8. Nov. 2012
Bürgernetzwerk Pro Rheintal e. V.
Frank Gross