

Potsdamer Allgemeine vom 19. Mai 2014

[Aktuell](#) / [Themen](#)

Schienenlärm in Bundestagsausschüssen

Montag, den 19. 05. 2014 • 06:49, Autor: m/s

In der laufenden Woche finden entscheidende Sitzungen von Verkehrs- und Umweltausschuß im Deutschen Bundestag statt. Thema ist die Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), deren Neufassung für alle von Schienenlärm geplagten Menschen von großer Bedeutung ist. Im Mittelpunkt steht die Frage, welches Berechnungsverfahren künftig angewendet werden soll.



DB-Regionalzug auf der Stettiner Bahn

Wird der Lärmschutz im Bundestag durchgewinkt oder verschärft?

Am 21.5.2014 tagen der Verkehrsausschuss und der Umweltausschuß, und nur einen Tag später soll das Thema am 22.5.2014 bereits im Plenum des Bundestags um 22h (!) beraten und beschlossen werden (TOP 18).

Die Zentrale Frage dreht sich um das künftige Berechnungsverfahren für den Schienenlärm (Schall 03-2012). Die Neufassung des Berechnungsverfahrens für Schienenlärm in der Verkehrslärmschutzverordnung ist für sehr viele durch Schienenlärm geplagte Menschen, ganz besonders entlang viel befahrener Güterzugstrecken, von existenzieller Bedeutung.

Es geht um die Gesundheit und die Lebensqualität der Menschen an stark befahrenen Eisenbahnstrecken, ob im Rheintal, auf der Stettiner Bahn in Pankow, oder anderen Strecken. Es geht auch um wirtschaftliche Grundlagen des Tourismus im Rheintal, an der Elbe, im Inntal oder anderen touristischen Regionen und den durch Lärm und Erschütterungen verursachten Wertverlust der Immobilien.

Vorbeifahr-Pegel oder Mittelungspegel?

Zentraler Streitpunkt ist die Frage, ob künftig die Vorbeifahrpegel zur Grundlage von Lärm-schutzmaßnahmen gemacht werden oder ob dafür wie bisher in wissenschaftlich nicht mehr haltbarer Weise ausschließlich der “Mittelungspegel” herangezogen wird.

Die Beibehaltung des Mittelungspegels geht an der Realität und Wahrnehmung der Menschen völlig vorbei. Er ist für sie daher weder nachvollziehbar noch akzeptabel.

Umweltminister forderten bereits Verschärfung der Meßverfahren

Die Umweltminister von Bund und Ländern hatten bereits auf ihrer letzten Herbsttagung am 16.11.2013 gefordert, dass die Beurteilungskriterien für die Lärmbelastung umgestellt werden müssten auf ein neues Verfahren, das die Spitzenpegel und deren Häufigkeit zur Grundlage hat. Sie empfahlen die Abkehr vom Mittelungspegel.



Kesselwagenzug in Pankow: infernalisch laute Leerfahrt nach Schwedt/Oder

Verkehrsminister geben Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs Vorrang

Die Verkehrsminister der Länder haben diese Forderung der Umweltminister inzwischen verworfen! Der Stellenwert des Verkehrs wird damit weiter über die Gesundheit der Menschen und der Umwelt gesetzt.

Prioritäten und Stellungnahmen der Bundesländer

Die Mehrzahl der Bundesländer haben Stellungnahmen und Hinweise zur geplanten Novelle der Verkehrslärmschutzverordnung abgegeben. Doch sind deren Hinweise bislang überwiegend nicht berücksichtigt worden!

So sollten beispielsweise folgende Aspekte künftig berücksichtigt werden:

- Priorität sollte ein auf EU-Ebene harmonisiertes Berechnungsverfahren haben;

- der “durchschnittliche Schienenzustand” ist bislang nicht definiert;
- es gibt keine Aussagen zur Genauigkeit der Rechenergebnisse, weder für die Emissionsdaten noch für das Ausbreitungsmodell;
- die Emissionsannahmen sind vielfach zu niedrig (d.h. Realität ist lauter als das Rechenergebnis besagt) und nicht nachprüfbar;
- die Einbeziehung von Fällen in die neue Schall 03-2012, die bisher nach Akustik 04 berechnet werden, führt zu einer massiven Schlechterstellung von bis zu 14 dB(A) bei reinen Wohngebieten;
- die Einführung eines Maximalpegelkriteriums wird ebenso gefordert wie die Summenbetrachtung verschiedener Schallereignisse;
- Bahnhofsgerausche werden nicht ausreichend berücksichtigt;
- die unterstellten Umrüstquoten für Güterwaggon mit LL-Sohle sind zu optimistisch geschätzt.

Auch die tiefgreifende sachliche Kritik des Umweltbundesamtes, des Arbeitskreises Lärm der DEGA und anderer Umweltorganisationen wurden vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) ignoriert. Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) ist als ausgebildeter Soziologe auch nicht gerade technischen Detailfragen gegenüber aufgeschlossen, und lässt sich lieber von der Lobby der Eisenbahnbetreiber beraten.

Kritik der Bürgerinitiative Rheintal

“Für uns ist ein Nutzen dieser Novelle für den Gesundheitsschutz für die Bürgerinnen und Bürger im Vergleich zur bisherigen Gesetzeslage nicht erkennbar. Ganz im Gegenteil: nicht nur wir haben den Eindruck, dass durch diese neuen Berechnungsverfahren die „5-dB(A)-Lücke“, die durch die Abschaffung des Schienenbonus zum 1.1.2015 bei Neuverfahren auftritt, kostenneutral durch „Lärmschutz mit dem Rechenstift“ kompensiert werden soll,” sagt Willi Pusch von der Bürgerinitiative Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. aus Rheinfelden.

Willi Pusch fragt nach: “Dient das extrem beschleunigte Novellierungsverfahren nur dazu, diese Schwachstellen zu verschleiern und damit die wirtschaftlichen Interessen zu Lasten der Gesundheit der Menschen zu schonen?”

Seine Bürgerinitiative sammelt seit Jahren Fakten über die Auswirkungen des Schienenlärms, und er ist sich sicher: “Es ist inzwischen nachgewiesen, in welchem Umfang auch Schienenlärm krank macht.”

Willi Pusch kritisiert das Hauruck-Verfahren, mit dem die Lärmschutznovelle durch die politischen Gremien durchgeschoben wird, bei dem nach Überweisung in den Bundestag am 30.4.2014 nun am 22.05.2014 eine Verabschiedung innerhalb von 3 Wochen ohne weitere öffentliche Debatte erfolgen soll.

Er fordert die Bundestagsabgeordneten auf

“Wir möchten Sie ganz dringend bitten, darauf hinzuwirken, dass jetzt nicht erneut ein Berechnungsverfahren festgeschrieben wird, dass an der Realität vorbei geht. Ein Verfahren, das nicht dem Stand der Wissenschaft entspricht, und das die betroffenen Menschen erheblich schlechter stellt.

Es geht um einen besseren Schutz vor Schienenlärm, der laut Umweltbundesamt (UBA) rund 34% der Bevölkerung in Deutschland direkt betrifft.

Willi Pusch appelliert: “Bitte stellen Sie sicher, dass im Novellierungsverfahren Sachverständige, die von der DB AG unabhängig sind und Umweltverbände – so wie vor der Wahl versprochen – erneut angehört werden und Sie sich als Bundestagsabgeordnete auch ein Bild aus erster Hand machen können!”

Weitere Informationen:

Stellungnahmen zum Verbände-Anhörungsverfahren im Mai 2013 beim BMVI: Infoline-Bahnlaerm.de

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

1. Vorsitzender Willi Pusch

Rheinuferstr. 44

56341 Kamp-Bornhofen

www.schienenlaerm.de

Schienenverkehrslärm in Pankow – [29. 01. 2014](#) – Pankower Allgemeine Zeitung