

# **Kommuniqué und Resolution**

## **für ein bundesweites Aktionsprogramm gegen Bahnlärm und Erschütterungen**

Auf dem Internationalen Bahnlärm-Kongress am 13. und 14. November 2010 in Boppard kamen mehr als 40 bundesdeutsche und europäische Initiativen mit Wissenschaftlern, Politikern und Fachleuten zusammen, um sich über die bestehende unerträgliche Bahnlärmsituation auszutauschen und daraus entsprechende Erkenntnisse und Maßnahmen abzuleiten.

Zentrale Botschaften des Kongresses sind:

### **1. Bahnlärm macht krank!**

Die Gesamtheit der heute vorliegenden wissenschaftlichen Evidenz lässt keinen Zweifel daran, dass Bahnlärm, wie er von den durchschnittlich 40 Jahre alten Güterwaggons verursacht wird, zu einer signifikanten Erhöhung der Gesundheitsrisiken und insbesondere zu koronaren Herzerkrankungen, Bluthochdruck, Herzinfarkten und Schlaganfällen führt. Bei Lärmsituationen wie im Oberen Mittelrheintal muss man von fahrlässiger Körperverletzung ausgehen, denn die täglich veröffentlichten Messergebnisse zeigen Lärmwerte, die bis zu 30 dB(A) über den von der WHO und anderen Organisationen empfohlenen Maximal- und Mittelungspegeln liegen. Diese Situation droht aufgrund des Ausbaus der Schienenstrecke Rotterdam – Genua zum europäischen Güterverkehrskorridor Nummer 1 auf der gesamten Rheintalstrecke, vom Ober- und Hochrhein bis zum Niederrhein, und macht ein ganzes Bündel von Maßnahmen zur Bahnlärmbekämpfung zwingend und sofort notwendig.

### **2. Das Bundesimmissionsschutzgesetz und insbesondere die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung sind veraltet und dringend novellierungsbedürftig.**

Der Gesetzgeber verharrt hier in einer ebenfalls als fahrlässig und verfassungsrechtlich bedenklichen gesetzgeberischen Abstinenz, die in ihrer Konsequenz die Bürger nur unzureichend vor gesundheitlichen und materiellen Schäden schützt, zugunsten eines bundeseigenen Bahnkonzerns und seiner Kunden. Insbesondere die schalltechnischen Grundlagen und Grenzwerte der derzeitigen Gesetze und Verordnungen entsprechen schon längst nicht mehr den heutigen Verkehrsverhältnissen.

- Immer noch werden nach 35 Jahren Bundesimmissionsschutzgesetz den Menschen an bestehenden Bahnlinien (und das ist die Mehrzahl der Strecken) nicht nur tags, sondern auch nachts Lärmwerte zugemutet, die vielerorts 100 dB(A) in der Spitze überschreiten, ohne dass es einen Rechtsanspruch auf Schutz vor diesem Lärm gibt.
- Immer noch rechnen die Bahn und das Eisenbahnbundesamt mit einem Mittelungspegel, der die Spitzenwerte der Lärmimmissionen vorbeifahrender Züge rechnerisch um bis zu 20 dB(A) reduziert, das heißt auf ein Viertel des gehörten Lärmpegels zurückrechnet.
- Immer noch wird von diesem Wert dann auch noch ein Schienenbonus von 5 dB(A) abgerechnet, für den es nach heutigen Maßstäben, vor allem für den nächtlichen Schienengüterverkehr, überhaupt keine Berechtigung mehr gibt. Das Bundesimmissionsschutzgesetz schützt durch den dort verankerten Bahnbonus die Bahn und nicht die Bevölkerung. Würde die Regelung entfallen oder sachgerecht geändert, hätten die Gerichte die Möglichkeit, andere Lärmwerte zu Grunde zu legen, wie es z. B. im Luftverkehr bei den dort üblichen Nachtflugverböten und Betriebsbeschränkungen der Flughäfen geschieht. Nur weil der Gesetzgeber insoweit nicht tätig wird, kann es geschehen, dass ein den Rasen mähender Bürger ordnungsrechtlich belangt wird, während der gleichzeitig vorüberauschende Güterzug mit erheblich höheren Lärmwerten der Rechtsordnung entspricht und fahren darf.
- Immer noch gilt das inakzeptable Recht, dass nur bei wesentlichen Änderungen an der Strecke ein Lärmschutzanspruch entsteht. Wobei als „wesentlich“ praktisch nur der Neubau einer Strecke oder eines zusätzlichen Gleises gilt. Wenn sich also der Verkehr auf einer bestehenden Strecke verdoppelt oder vervierfacht, ist das keine „wesentliche Änderung“. Ebenso wenig sieht man es als „wesentlich“ an, wenn – wie linksrheinisch geschehen – auf einer Strecke, auf der nachts kaum Güterverkehr stattfand, plötzlich mehr als 100 Güterzüge mit ohrenbetäubendem Lärm fahren. Bestandsschutz muss auch für gesunde Lebensbedingungen gelten und darf nicht zu Lasten der Gesundheit der Menschen gehen. Wenn dies 35 Jahre nach Verabschiedung des Gesetzes zum Schutz V O R Immissionen immer noch nicht garantiert ist, hat das Gesetz seinen Zweck verfehlt!

Für den Bereich der Erschütterungen, die das Leben an Bahnstrecken unerträglich machen können, gibt es bisher so gut wie überhaupt keinen Schutz, weil sie im Gesetz nicht vorkommen.

Entsprechend sind für Bestandsstreckenschutz, Schienenbonus, Mittelungspegel in Kombination mit A-Filter-Bewertung sowie für die Definition der „wesentlichen Änderungen“, zusätzlichen Schutz vor Erschütterungen, etc. kurzfristig neue gesetzliche Regelungen gefordert. Die Bundesregierung muss das Thema Schutz vor Lärmimmissionen endlich ernst nehmen und aus den praktisch als „Investitionsschutzgesetz“ wirkenden Gesetzesregelungen wieder ein Immissionsschutzgesetz machen. Lärm lediglich als lästig zu bezeichnen, stammt aus einer Zeit, als nachts nur wenige kurze und langsame Güterzüge fahren.

### **3. Technisch ist das Lärmproblem ohne weiteres und mit vertretbarem finanziellem Aufwand lösbar.**

Die technischen Möglichkeiten beginnen bei einer Instandsetzung des veralteten bis defekten Fuhrparks und reichen über moderne und innovative Maßnahmen an der Strecke bis hin zu neuen Trassenführungen und Fahrplan-Regulierungen wie Nachtfahrverboten. Die Kongressteilnehmer, die durchweg „pro Bahn“ sprachen, waren sich einig, dass nur eine leise Bahn auch eine gute und erfolgreiche Bahn sein kann, weil sich mit technisch veraltetem und lautem Material der Wettbewerb mit Straße, Schiff und Flugzeug nicht gewinnen lässt.

Subventionen und Protektionismus des Bundes führen ganz im Gegenteil zu einem veralteten und teilweise desolaten System, weil das Geld nicht in die Infrastruktur und in neue Fahrzeugtechnik geflossen ist, sondern in teilweise dubiose Prestigeobjekte und Auslandsinvestitionen, die mit dem Ziel einer effizienten und bürgerfreundlichen Schieneninfrastruktur in Deutschland nicht vereinbar sind.

Die Bahn durch den Staat zu fördern ist notwendig, da der zukunftsichernde Erhalt und der leistungsfähige Ausbau der Schieneninfrastruktur aufwendig sind und im Sinne der Volkswirtschaft und der Daseinsvorsorge zu erfolgen haben. Jedoch muss eine rechtliche Grundlage geschaffen werden, um wirksam kontrollieren und somit sicherstellen zu können, was mit den staatlichen Beiträgen in Milliardenhöhe (20 Mrd. p. a.) geschieht, und vor allem auch, um Verstöße der Deutschen Bahn AG endlich ahnden zu können. Die Bahn kann staatlich nur dann weiter subventioniert werden (auch durch

Nahverkehrstarife), wenn sie über alle Planungen und Ausgaben rechtzeitig und umfassend informiert. Die Bahn ist gegenüber dem Gesetzgeber und den Bürgern in einer umfassenden Informationspflicht und kann nicht durch selbst festgelegte Geschäftsgeheimnisse Informationen verwehren.

Die Berechtigung einer aufwendigen Bahn leitet sich vor allem aus der Umweltverträglichkeit und einer weitgehenden Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen ab. Konträr dazu gilt die Bahn im Güterverkehr aufgrund veralteter Technik heute als das lauteste aller Verkehrsmittel. Damit handelt sich die Bahn ein überaus schlechtes Image bei den Bürgern ein, was der weiteren Förderung durch den Staat extrem abträglich ist. Aus diesen Gründen sind bei der Bahn nachhaltige Investitionen in Schutz vor Lärm und eine neue Lärmsensibilität auch bei allen Zulieferern als oberstes Gebot anzusehen.

#### **4. Die externen Kosten des Bahnverkehrs werden in hohem Maße der Bevölkerung und der Wirtschaft der betroffenen Regionen auferlegt.**

Angefangen bei den Gesundheitskosten über den Wertverlust bei Immobilien bis hin zu wirtschaftlichen Einbußen durch Arbeitsausfälle, Tourismusschädigung, Beeinträchtigung der Kommunalentwicklung verursacht der laute Bahnverkehr enorme Folgeschäden für die Volkswirtschaft. Hier ist dringend eine Internalisierung der so entstehenden externen Kosten gefordert, das heißt, die Kosten müssen bei den Verursachern und Nutznießern angesiedelt werden und nicht bei der Bevölkerung und einzelnen benachteiligten Kommunen und Regionen. Auch angesichts des zunehmenden Transitverkehrs entstehen dadurch erhebliche Verzerrungen und Benachteiligungen.

Das Argument, der Bahnverkehr würde dadurch weniger wettbewerbsfähig, unterschlägt, dass Milliarden investiert werden und die Prioritätenliste nicht immer dort enden darf, wo es um den Bürger geht, weil dort die geringste Widerstandskraft zu erwarten ist.

#### **5. Politik ist zu sofortigem Handeln aufgefordert.**

Es kann nicht mehr länger hingenommen werden, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber trotz seines Kontrollauftrags die erkannten Unzulänglichkeiten der 16. BImSchV und die hieraus abzuleitenden Gesundheitsgefahren ignoriert. Dies wiegt umso schwerer, weil Jahr-

zehnte ins Land gegangen sind und weitere Jahre benötigt werden, um Abhilfe zu schaffen, die nur von der öffentlichen Hand geleistet werden kann. Die öffentliche Hand und insbesondere der Bund haben jedoch ein beträchtliches Interesse, ihren Pflichten nicht nachzukommen, sie zu unterlassen und gar zu hintertreiben, weil verschärfte Anforderungen an Lärmschutz vordergründig zu erheblichen Mehraufwendungen für die Haushalte führen, die die Finanzmittel für andere Maßnahmen beschränken, der Allgemeinheit aber nachhaltig die Folgekosten einer ungezügelter Verlärmung ersparen. Die Verantwortung für diese noch immer praktizierte kurzsichtige Betrachtungsweise der Lärmproblematik tragen die regierenden Politiker und deren Parteien.

Es muss endlich bewusst werden und zu Konsequenzen führen, dass Bahnlärm nicht lästig, sondern eine Todesursache ist.

## **Resolution**

Die Initiativen gegen Bahnlärm fordern noch im laufenden Jahr 2011 eine Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zum Generalthema Bahnlärm. Dabei muss es um die folgenden Schwerpunkte gehen:

### **I. Schienenbonus unverzüglich aufheben**

Die Bundesregierung möge, wie im Koalitionsvertrag niedergeschrieben, den Schienenbonus aufheben, denn dafür gibt es aus heutiger Sicht keine Berechtigung mehr. Für mit Güterverkehr hochbelastete Schienenstrecken ist er unverzüglich auszusetzen.

### **II. Lärmabhängige Trassenpreise unverzüglich einführen**

Die Bundesregierung möge unverzüglich, wie im Koalitionsvertrag angedacht, wirkungsvolle lärmabhängige Trassenpreise oder vergleichbare Anreize zur Bahnlärminderung einführen. Wir verweisen diesbezüglich auf die anlässlich des Bahnlärmkongresses beschlossene gemeinsame Erklärung der neu gegründeten European Rail Noise Federation (RNF). Ein evtl. kurzfristig dazu nicht erzielbarer Konsens in der Europäischen Union darf die Bemühungen in Deutschland nicht ausbremsen (oder verzögern).

### **III. Umrüstung auf lärmarme Bremsen sofort beginnen**

Die Bundesregierung möge eine Verordnung erstellen, die bis spätestens 2018 bei allen Fahrzeugen eine Umrüstung auf lärmarme K- oder LL-Sohle-Bremsen bewirkt. Insbesondere ist die Einsatzfähigkeit der LL-Sohle zu forcieren. Ab 2018 sollte ein Nachtfahrverbot für bis dahin noch nicht umgerüstete Güterwaggons gelten.

### **IV. Zusätzliche Pilotprojekte und Budgets**

Die Bundesregierung möge in Fortführung des Konjunkturpakets II die „Pilotprojekte für Lärmschutz“ weiter ausbauen und insbesondere für die Rheinschiene mit dem Lärmbrennpunkt Oberes Mittelrheintal ein zusätzliches Budget von 50 – 100 Mio. Euro pro Jahr verabschieden.

### **V. Regelsanierung auf 250 Mio. Euro/Jahr aufstocken**

Die Bundesregierung möge beschließen, das Regelsanierungsprogramm auf 250 Mio. Euro pro Jahr aufzustocken, um im Laufe der nächsten 10 Jahre dieses Programm abzuschließen und den betroffenen Menschen nach 35 Jahren Wartezeit (dann 45 Jahre) endlich den erforderlichen Minimalschutz vor Lärm zukommen zu lassen.

Die Maßnahmen des Programms sollten anstelle der Standardlösung (Fenster und Lärmschutzwände) auf kombinierte innovative Maßnahmen umgestellt werden. Maxime muss die jeweils optimale Ausrichtung auf die örtlichen akustischen Verhältnisse sein.

### **VI. Mittelungspegel-Regelung durch Spitzenpegel-Häufigkeits-Regelung ersetzen**

Die Bundesregierung möge beschließen, dass, ähnlich wie beim Fluglärmschutz bereits geschehen, die Mittelungspegel-Regelung durch eine Spitzenpegel-Häufigkeits-Regelung ersetzt oder ergänzt wird. Ausschlaggebend darf nicht länger der Kostenfaktor, sondern muss der Gesundheitsfaktor sein, denn Bahnlärm macht krank und kann Menschen umbringen.

### **VII. Der Begriff der „wesentlichen Änderung“ muss im BImSchG neu definiert werden**

Die Bundesregierung möge beschließen, dass die Definition der „wesentlichen Änderung“ durch eine dem Schutz vor Immissionen gerecht werdende Definition ersetzt wird. Als „wesentlich“ sollte danach jede Änderung angesehen werden, die für die ansässige Bevölkerung eine nachweisbar höhere Belastung darstellt. Die gesundheitlich relevanten Grenzwerte dürfen auf keinen Fall überschritten werden, wie dies heute – und das inzwischen seit 35 Jahren – an allen Bestandsstrecken der Fall ist.

### **VIII. Den Schutz vor Erschütterungen ins BImSchG aufnehmen**

Die Bundesregierung möge beschließen, dass der Schutz vor Erschütterungen durch die Bahn vollumfänglich in das Immissionsschutzgesetz aufgenommen wird und mit klaren Grenzwerten und Maßnahmenverordnungen versehen wird. Technischer Schutz vor Erschütterungen ist wie beim Lärmschutz durch Maßnahmen an Fahrzeugen und Trassen möglich. Im Einzelfall können auch einzelne Häuser von Erschütterungen entkoppelt werden.

### **IX. Güterverkehr künftig außerhalb von Wohngebieten führen**

Die Bundesregierung möge beschließen, dass Neubaustrecken mit überwiegendem Güterverkehr nicht mehr durch Wohngebiete geführt werden dürfen. Für Bestandsstrecken mit überwiegendem Güterverkehr sind Umfahrungen zu bauen, damit die Anwohner weitgehend von Lärm, Erschütterungen und Gefahrgutunfällen verschont werden.

Wir unterstützen diese Resolution mit allen unseren Mitgliedern

...., den 20. Januar 2011

Bürgerinitiative

Name

Name