Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

BVS-Newsletter

Erstausgabe Juni 2017

Liebe Abonnent(inn)en des BVS-Newsletters,

herzlich willkommen zur ersten Ausgabe des Newsletters der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

In den vergangenen 5 Jahren konnte über die Mailingliste „bahnlaerm-public" der Website info-line-bahnlaerm.de der fachliche Informationsaustausch zwischen den Bahnlärm-Initiativen innerhalb und außerhalb Deutschlands organisiert und fortlaufend intensiviert werden. Inzwischen hat diese Mailingliste über 300 Mitglieder und erreicht einen Großteil der Bürgerinitiativen.

Mit diesem Newsletter will die BVS alle anderen Betroffenen und jenen, die sich mit dem Thema „Wie erreichen wir eine wirklich umweltfreundliche Eisenbahn, die nicht auf Kosten der Anwohner und der Umwelt handelt?" beschäftigen, ansprechen und für unser Anliegen gewinnen.

Wir hoffen, Ihnen in dieser Ausgabe neue und interessante Beiträge und Denkanstöße bieten zu können. Damit dies auch in den – möglichst vielen – folgenden Ausgaben so bleibt, hoffen wir auf Ihre Rückmeldung und Unterstützung in Form konstruktiver Hinweise, Fragen, aber auch kritischer Anmerkungen. Viel Spaß und Anregung beim Lesen.

Ihre BVS
Dr. Ludwig Steininger
2. Vorsitzender der
Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Was Sie in diesem Newsletter finden:

1. „GG-Verbotsgesetz" beschlossen - ist das Bahnlärmproblem damit gelöst?
2. Wahlprüfsteine der BVS zur Bundestagswahl 2017
3. UBA-Gutachten von Prof. Hecht zu den technischen Möglichkeiten der Lärmminderung
4. UIG-Auskunftsrecht gegenüber der DB AG
5. Impulspapier der Bahnlärm-Initiative Bremen - Erschütterungssanierung
6. Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes
7. Links - Pressemeldungen
8. Termine/Veranstaltungen

Anhänge:
Impulspapier der Bahnlärm-Initiative Bremen
Wahlprüfsteine der BVS zur Bundestagswahl 2017

1. „GG-Verbotsgesetz" beschlossen - ist das Bahnlärmproblem damit gelöst?

Nachdem der Bundestag dem „GG-Verbotsgesetz" bereits am 30. März 2017 einstimmig zugestimmt hatte (https://www.bvschiene.de/wp-content/uploads/2017/04/GG-Verbotsgesetz-Plenarprotokoll-18_228.pdf), stimmte auch der Bundesrat dem „Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG)" am 12.05.2017 mehrheitlich zu. Ist damit das Bahnlärmproblem ab 2020 gelöst?

Dem ist leider nicht so. Denn selbst wenn Ende 2020 alle Güterwagen auf K/LL-Bremsklötze umgerüstet wären und diejenigen, die nicht umgerüstet sind, bis auf – durchaus nicht wenige - Ausnahmen Fahrbeschränkungen auferlegt bekommen, wird sich der zumeist durch den Güterzuglärm dominierte Emissionspegel (Mittelungspegel, bezogen auf 25 m Abstand, 3,5 m Höhe) der deutschen Hauptabfuhrstrecken nur um rund 5-6 dB(A) reduzieren. Derzeit liegen die Emissionspegel dieser Strecken tags und nachts durchwegs bei über 75 dB(A), so dass selbst nach einer – erhofften – Reduzierung um 5-6 dB(A) diese Strecken immer noch Pegel über 70 dB(A) emittieren.

Da aber die Mehrheit der innerörtlichen Bahngleise immer noch nicht lärmsaniert ist und die Lärmsanierung weiterhin nur im Schneckentempo vorankommt, bleiben auch nach 2020 noch Millionen Menschen entlang der Bahngleise gesundheitsschädlichen Pegeln ausgesetzt.

Inzwischen sind aber erhebliche Zweifel aufgekommen, ob die laufenden Umrüstungssubventionen – unterstützt vom Druck durch das „GG-Verbotsgesetz" - tatsächlich genügend Anreiz oder Zwang ausüben, dass alle Wagenhalter bis 2020 freiwillig umrüsten werden. Nicht nur, dass die aktuelle Umrüstquote in Deutschland nur rund 32 % beträgt (https://www.bvschiene.de/2017/04/07/wie-will-die-bundesregierung-aus-32-leisen-gueterwagen-mehr-als-50-machen/) und auch EU-weit nur rund 33 % sog. „leise" Waggons (https://www.bvschiene.de/2017/05/10/cer-zwei-drittel-aller-eu-gueterwagen-sind-laut/) unterwegs sind, wie das BMVI und die CER einräumen mußten. Problematischer ist noch, dass die von einem Bündnis aus Allianz pro Schiene, dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen, der Bahnindustrie, Mofair, BAG SPNV, VCD, VDV, VPI sowie der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft geforderte Halbierung der Trassenpreise dazu führen würde, dass der äußerst geringe Bonus bei den lärmabhängigen Trassenpreisen keinerlei wirtschaftlichen Anreizwirkung mehr für eine Umrüstung entfalten würde.

Die Halbierung der Trassenpreise würde nicht nur ohne Anstrengung zusätzliches Geld in die Kassen der profitablen Wagenhalter und EVUs wie z.B. die VTG AG (80.000 Güterwagen, Jahresumsatz ca. 1 Mrd. EUR, Konzernergebnis 2016: ca. 58 Mio. EUR) spülen, sondern sie wäre auch endgültig die Abkehr von der verursachergerechten Kostenanlastung bei der Nutzung der Schieneninfrastruktur.

Denn genauso wie eine Straße wegen der „Regel des vierten Faktors" (4. Potenz der Achslast) durch einen 30-Tonnen-Lkw wesentlich stärker beansprucht wird als durch einen nur 1 Tonne schweren Pkw, so führen diese physikalischen Gesetzmäßigkeiten auch auf der Schiene dazu, dass eine achtzig Tonnen schwere Regionalbahn die Gleise weit weniger verschleißt als ein viertausend Tonnen schwerer Güterzug.

Der Großteil der Aufwendungen, die DB Netz wegen verschlissener Gleise und zerbröseltem Schotterbett hat, sind daher auf den Schienengüterverkehr zurückzuführen – demgegenüber

kann man den Verschleiß durch den viel leichteren SPNV auf einer normalen Eisenbahnstrecke praktisch vernachlässigen. Gleichwohl zahlt der SPNV ein Mehrfaches des Trassenpreises des Güterverkehrs und sorgt so dafür, dass der zu rund 50% durch staatliche Subventionen gestützte SPNV den Schienengüterverkehr finanziert. Von verursachergerechter Wegekostenanlastung, geschweige denn einer Umlegung der Kosten der Umweltschäden auf den Hauptverursacher, nämlich den Schienengüterverkehr, ist man weit entfernt und mit dem derzeitigen Forderungen nach weiterer Senkung der Trassenpreise vor allem für den Güterverkehr entfernt man sich noch weiter von der Kostengerechtigkeit nicht nur zwischen Schiene und Straße, sondern auch auf der Schiene selbst.

Hintergrundinfos:
Trassenpreise der DB Netze AG:
http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/leistungen/trassen/tps_2017/14025320/trassenpreise_2017.html

Halbierung der Trassenpreise gefordert:
http://www.zughalt.de/2017/05/halbierung-der-trassenpreise-gefordert/

2. Wahlprüfsteine der BVS zur Bundestagswahl 2017

Die BVS hat zur Bundestagswahl 2017 Fragen an die Parteien zu deren Wahlprogramm betreffend den Schutz vor Emissionen und Gefahren des Eisenbahnverkehrs formuliert und vor kurzem an diese mit der Bitte um Beantwortung geschickt. Diese Fragen nebst einleitenden Erläuterungen werden zusammen mit diesem Newsletter verschickt und stehen in Kürze auch auf den BVS-Webseiten zur Verfügung. Die Antworten der Parteien werden dort ebenfalls veröffentlicht, um den Wählern Hilfestellung für ihre Wahlentscheidung zu geben.

Die Wahlprüfsteine der BVS finden Sie im Anhang dieses Newsletters.

3. UBA-Gutachten von Prof. Hecht zu den technischen Möglichkeiten der Lärmminderung

Das UBA hatte im März einen F+E-Bericht „Strategien zur effektiven Minderung des Schienengüterverkehrslärms", erstellt unter Mitwirkung von Markus Hecht, Berlin, veröffentlicht unter UBA FKZ 371254100, Strategien zur effektiven Minderung des Schienengüterverkehrslärms:
http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Forschungsdatenbank/fkz_3712_54_100_strategien_minderung_schienengueterverkehrslaerm_bf.pdf

Die Studie untersucht technische Maßnahmen und Steuerungsinstrumente, um danach eine weitergehende Reduktion des Schienenlärms zu erreichen. Dazu werden Maßnahmen an der Infrastruktur und am rollenden Material (Lokomotiven und Waggons) näher betrachtet. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass nach der Umrüstung der GG-Bremsklötze (Ziel A) die Lärmemissionen des Waggonaltbestands durch eine Vielzahl kleiner technischer Maßnahmen reduziert werden sollten (Ziel B). Parallel dazu sollten nur noch besonders lärmarme Neuwaggons (mit Scheibenbremsen und leisen Achsen und Drehgestellen) angeschafft werden (Ziel C). Ein stärker lenkendes lärmabhängiges Trassenpreissystem soll eine dafür eine ausreichende Anreizwirkung schaffen. Staatliche Subventionen sollten für die Anschaffung dieser besonders lär-

marmen Waggons oder für eine „Abwrackprämie" zur Verfügung gestellt werden. Durch ein unabhängiges Lärm-Monitoring-System, das in seiner technischen Konzeption beschrieben wird, soll die Wirkung der Maßnahmen überprüft werden.

Am 27. April 2017 stellte Prof. Hecht seine Ergebnisse in Berlin auf der UBA-Fachtagung "Schutz der Bevölkerung vor Schienenverkehrslärm" (https://www.umweltbundesamt.de/fachtagung-schienenverkehrslaerm-programm) vor. Weitere auf der Veranstaltung gehaltenen Vorträge werden jetzt auf https://www.umweltbundesamt.de/fachtagung-schienenverkehrslaerm-dokumentation zum Download angeboten.

4. UIG-Auskunftsrecht gegenüber der DB AG

Das BVerwG hat kürzlich die Begründung zu seinem Urteil Az. 7 C 31.15 vom 23.03.2017 veröffentlicht, in dem weitere bisher ungeklärte Rechtsfragen zum Zugang zu Umweltinformationen geklärt wurden: http://www.bverwg.de/entscheidungen/pdf/230217U7C31.15.0.pdf

In dem Verfahren hatte die Stadt Fürth zunächst gegen die DB Projektbau GmbH und nach Umgliederung gegen die DB Netz AG die Herausgabe verschiedener Unterlagen zum Ausbau einer Bahnstrecke durch das Stadtgebiet betrieben. Sowohl das Verwaltungsgericht Berlin als auch das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hatten die Bahngesellschaft verurteilt, der Klägerin die begehrten Unterlagen bis auf einzelne wenige, bei denen sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse handele, herauszugeben. Das BVerwG hatte die Vorinstanz wesentlichen bestätigt.

Aus der Urteilsbegründung:

1. Gemeinden können als Körperschaften des öffentlichen Rechts nach § 3 Abs. 1 Satz 1 UIG anspruchsberechtigt sein, soweit sie sich in einer mit "Jedermann" vergleichbaren Informationslage gegenüber der informationspflichtigen Stelle befinden und Aufgaben der Selbstverwaltung wahrnehmen (Rn. 34ff). Eine Gemeinde hat auch grundsätzlich eine Anspruchsberechtigung auf Auskunft zu Planungen, die nicht den auf ihrem Gemeindegebiet belegenen Planfeststellungsabschnitt betreffen (Rn. 38). "Ausreichend ist vielmehr die mögliche Beeinflussung einer Selbstverwaltungsaufgabe, die sich etwa aus Vorwirkungen einer Planung außerhalb des Gemeindegebiets ergeben kann (Rn. 39)."

2. Die Beklagte DB Netz AG ist als juristische Person des Privatrechts informationspflichtige Stelle im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 2 UIG. Denn soweit die Beklagte mit der Planung und dem Bau von Schienenwegen befasst ist, stellt diese Tätigkeit sowohl eine Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben als auch eine Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 2 UIG dar (Rn. 40ff).

"Dem unions- und umweltinformationsrechtlich geprägten Verständnis der öffentlichen Aufgaben und öffentlichen Dienstleistungen im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 2 UIG steht die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht entgegen, nach der der Bau von Schienenwegen nach Art. 87e GG nicht mehr als öffentliche Aufgabe des Bundes im Sinne von Art. 104a Abs. 1 GG anzusehen ist (BVerwG, Urteil vom 14. Juni 2016 - 10 C 7.15 - BVerwGE 155, 230 Rn. 22 - [Anm. Stuttgart 21 und Konnexitätsprinzip]). Denn auch danach unterliegen das Schienennetz und der Schienenwegebau der Gesamtgewährleistungsverantwortung des Bundes nach Art. 87e

Abs. 4 Satz 1 GG als Aufgabe der Daseinsvorsorge, die über die Anteilsmehrheit des Bundes an den Eisenbahnen des Bundes nach Art. 87e Abs. 3 Satz 3 GG und die damit ermöglichte Einflussnahme wahrgenommen wird (Rn. 43)."

3. Auch "Kosten-Nutzen-Analysen oder sonstigen wirtschaftlichen Analysen und Annahmen, die zur Vorbereitung oder Durchführung von Maßnahmen oder Tätigkeiten im Sinne der Nummer 3 verwendet werden", fallen unter den Begriff der Umweltinformation."
"Danach soll es die vom Gesetz bezweckte Transparenz gerade ermöglichen, derartige Entscheidungen (über die öffentliche Finanzierung eines Vorhabens auf Grundlage von Kosten-Nutzen-Untersuchungen) auf ihre inhaltliche Richtigkeit zu überprüfen, so dass Zugang nicht nur zu den Ergebnissen einer Untersuchung, sondern auch zu den in sie einfließenden Faktoren zu gewähren ist." (Rn. 56)

4. Die DB Netz AG könne sich auf die Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Sinne von § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UIG berufen.
"Dabei kommt es entgegen der Auffassung der Beklagten nicht allein und maßgeblich auf die Beurteilung der Geheimhaltungsbedürftigkeit durch den Inhaber des Geheimnisses an. Die Kennzeichnung einer übermittelten Information als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UIG hat nur Indizwirkung für die informationspflichtige Stelle dahingehend, dass von einer Betroffenheit des Dritten auszugehen ist. Das Vorliegen der Voraussetzungen eines Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses unterliegt der vollen behördlichen und gerichtlichen Kontrolle" (Rn. 65).

"Die ehemalige wie auch die jetzige Beklagte können sich als juristische Personen des Privatrechts (mittelbar) im Mehrheitseigentum der öffentlichen Hand auf Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse im Sinne von § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UIG berufen, auch wenn sie bei der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben bzw. der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen keinen Grundrechtsschutz genießen .. und sich auch nicht in einer unmittelbaren Wettbewerbssituation befinden."(Rn. 89)

Voraussetzung hierfür ist nach dem tradierten wettbewerbsrechtlichen Verständnis des Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses allerdings, dass der Geheimnisträger in einer privaten Unternehmen vergleichbaren Weise am Wirtschaftsverkehr teilnimmt. Erforderlich ist eine privatwirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand oder des von ihr beherrschten Unternehmens unter den Wettbewerbsbedingungen des Marktes. Die öffentliche Hand oder das Unternehmen müssen dabei nicht selbst im Wettbewerb mit Konkurrenten stehen; entsprechend der Zielrichtung des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UIG, einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, reicht es vielmehr aus, dass das Bekanntwerden der betreffenden Information etwa wegen ihrer Vergaberelevanz die Stellung des Geheimnisträgers am Markt schwächt und auf diese Weise eine Wettbewerbsrelevanz entfaltet. Demzufolge können von der öffentlichen Hand beherrschte Unternehmen sich auch als Monopolisten auf den Schutz ihrer Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse berufen." (Rn. 91)

5. "Im Einklang mit § 2 Abs. 3 Nr. 5 UIG geht das Oberverwaltungsgericht davon aus, dass es sich bei dem Kostenkennwertekatalog der DB AG jedenfalls insoweit nicht um eine Umweltinformation handelt, als dieser über die Angaben zu den Kosten von umweltrelevanten Baumaßnahmen hinausgeht...Als eine wirtschaftliche Annahme und damit Umweltinformation im Sinne des § 2 Abs. 3 Nr. 5 UIG können die Inhalte des Kostenkennwertekatalogs vielmehr nur inso-

weit angesehen werden, als sie zur Vorbereitung oder Durchführung des unter § 2 Abs. 3 Nr. 3 UIG fallenden Schienenbauprojekts verwendet worden sind.".(Rn. 88)

Hinsichtlich des Kostenkennwertekatalogs der DB AG hat das Oberverwaltungsgericht ein berechtigtes Interesse der DB AG oder der jetzigen Beklagten an der Nichtverbreitung ihrer internen Kalkulationsgrundlagen zutreffend mit der Begründung angenommen, deren Offenlegung sei bei prognostischer Würdigung geeignet, einem dieser Unternehmen bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen einen wirtschaftlichen Schaden zuzufügen.(Rn. 94)

"Da die DB AG nach den tatsächlichen Feststellungen den Kostenkennwertekatalog nur einem begrenzten Personenkreis zur Verfügung stellt (UA S. 29), kann nicht von einer derartigen unkontrollierten Freigabe von Informationen ausgegangen werden" (Rn. 95).

5. Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist seit dem 01.01.2015 für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig (die Lärmaktionsplanung wurde bis 31.12.2014, das heißt für Stufe 1 und für Stufe 2, von den nach Landesrecht zuständigen Behörden bzw. den Kommunen durchgeführt).

Das EBA muss diesen Lärmaktionsplan nach § 47e Abs. 4 in Verbindung mit § 47d Abs. 1 BImSchG bis zum 18.07.2018 (Runde 3) fertigstellen. Das EBA wird den Plan dann alle fünf Jahre aktualisieren bzw. weiterführen. Ein wesentlicher Teil des Lärmaktionsplans ist die Bewertung der Lärmsituation auf Grundlage der Lärmkartierung und der Beteiligung der Öffentlichkeit.

Um sich auf diese Aufgabe vorzubereiten, hatte das EBA bereits 2015/2016 einen Pilot-Lärmaktionsplan unter Beteiligung der Öffentlichkeit erstellt. Die Ergebnisse sind unter folgender URL einsehbar:
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html

Das EBA hat nun mit der Erstellung des Lärmaktionsplanes begonnen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung findet in zwei zeitlich getrennten Phasen statt. Das EBA bietet hierzu eine Informations- und Beteiligungsplattform im Internet unter folgender Adresse an:
http://www.laermaktionsplanung-schiene.de

Am 30. Juni 2017 wird die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung beginnen. Bis zum 25. August 2017 hat die Öffentlichkeit dann die Gelegenheit, sich zu beteiligen.

Der vom EBA für die Öffentlichkeitsbeteiligung vorbereitete Fragebogen kann vom 30. Juni 2017 an von http://www.laermaktionsplanung-schiene.de heruntergeladen oder postalisch über Adresse Redaktion Lärmaktionsplanung, Postfach 601230 in 14412 Potsdam, angefordert und auch ausgefüllt dorthin geschickt werden.

Zusätzlich zum Informationsangebot wird eine Anwendung zur aktiven Beteiligung rechtzeitig zum Start der Öffentlichkeitsbeteiligungsphasen freigeschaltet werden. Im Rahmen der Öffent-

lichkeitsbeteiligung können Sie geeignete Lärmminderungsmaßnahmen über eine Auswahl als Vorschläge einbringen. Diese werden ausgewertet und veröffentlicht.

Für die beiden Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung kann man sich unter https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/ecm-politik/eisenbahnbundesamt/de/home/registration registrieren lassen und für einen E-Mail-Newsletter zum Thema Lärmaktionsplanung anmelden.

Weitere Informationen erhalten Sie im Internet unter der Adresse http://www.laermaktionsplanung-schiene.de

Fragen können Sie an das EBA unter lap@eba.bund.de oder postalisch mit dem Stichwort "Lärmaktionsplanung" an das Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, D-53175 Bonn, Tel.: +49 (0)228 9826-0 richten.

6. Impulspapier der Bahnlärm-Initiative Bremen - Erschütterungssanierung

Die Bahnlärminitiative Bremen hat in ihrem Impulspapier vom 18. Mai 2017 auf das Problem fehlender Ansprüche auf Minderung von Erschütterungen und sek. Luftschall aus dem Eisenbahnbetrieb hingewiesen. Die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. hat dies aufgegriffen und in ihren Wahlprüfsteinen, die an die Parteien und die Abgeordneten der Parlamentsgruppe Bahnlärm im Bundestag verschickt wurden, zwei Fragen zu Erschütterungen hinzugefügt:

Sind Sie bereit, verbindliche Grenzwerte für Erschütterungen und Feinstaub – wie beim Straßenverkehr – einzuführen und Verstöße mit wirksamen Sanktionen zu belegen?

Sind Sie bereit, den Bürgern an den Bestandsstrecken – insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken des Schienengüterverkehrs (TEN-T- Strecken) – auch ohne „wesentliche Änderung" - die gleichen Schutzansprüche gegen Erschütterungen zu gewähren wie an Neubaustrecken oder zumindest ein „Erschütterungssanierungsprogramm" nach dem Vorbild des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes zu schaffen?

Das Impulspapier der Bahnlärminitiative Bremen finden Sie ebenso wie die Wahlprüfsteine der BVS im Anhang dieses Newsletters.

7. Links – Pressemeldungen

26.04.2017 – onetz.de
"Volksverarsche" bei Bahnlärm
https://www.onetz.de/weiden-in-der-oberpfalz/vermischtes/oberbuergermeister-kurt-seggewiss-gesteht-seine-enttaeuschung-volksverarsche-bei-bahnlaerm-d1747882.html

28.05.2017 onetz.de
Mit Trommeln und Trillerpfeifen gegen Bahnlärm
https://www.onetz.de/weiden-in-der-oberpfalz/vermischtes/gross-demo-in-weiden-video-mit-trommeln-und-trillerpfeifen-gegen-bahnlaerm-d1755412.html

31.05.2017 – RP-Online.de:
Betuwe-Delegation ist morgen bei Dobrindt in Berlin
http://www.rp-online.de/nrw/staedte/wesel/betuwe-delegation-ist-morgen-bei-dobrindt-in-berlin-aid-1.6854239

26.05.2017 – airliners.de:
"Beautiful Noise" oder Höllenlärm?
http://www.airliners.de/beautiful-noise-hoellenlaerm-fluglerm-verkehrslaerm-schiene-strasse-luft/41494

Ein Blick zu den österreichischen Nachbarn:

31.05.2017 – meinbezirk.at:
Bahn-Lärmschutz: Memorandum für Maßnahmenpaket unterzeichnet
https://www.meinbezirk.at/land-kaernten/politik/bahn-laermschutz-memorandum-fuer-massnahmenpaket-unterzeichnet-d2141905.html

31.05.2017 – PM der WKA Österreich:
https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170531_OTS0172/kaerntner-wirtschaft-begruesst-fortschritte-im-kampf-gegen-den-bahnlaerm

8. Termine/Veranstaltungen:

Internationaler Bahnlärmkongress 2017
Der von Pro-Rheintal e.V. veranstaltete „Internationale Bahnlärm-Kongress 2017" findet am Donnerstag, 29. Juni 2017 in Boppard statt (185,– Euro Kostenanteil pro Person, 65,– Euro Kostenanteil pro Person (ermäßigter Satz) für Mitglieder von Lärmschutzinitiativen)
http://www.ibk2015.de/bilder/ibk2017-einladungsflyer.pdf

Mündliche Verhandlung vor dem BVerwG in Leipzig am 14.06.2017
In der Verwaltungsstreitsache
Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., 2. R. - RA Dr. Armin Frühauf, Oldenburg - ./. Bundesrepublik Deutschland
1. M., 2. K. - 1. RA Graf von Westphalen, Dr. Alexander von Aretin, Berlin, 2. RA Dr. Armin Frühauf, Oldenburg - ./. Bundesrepublik Deutschland
bezüglich des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau Eisenbahnknoten Berlin, Berlin Südkreuz – Blankenfelde,
Az. BVerwG 3 A 1.16; BVerwG 3 A 2.16
http://www.bverwg.de/entscheidungen/verwandte_dokumente.php?az=BVerwG+3+A+1.16
findet am 14.06.2017 ab 10. Uhr die mündliche Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig statt.

Impressum:

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
Geschäftsstelle:
Weddigenweg 58, 12205 Berlin
Tel. 030 / 2016 4091
URL: https://www.BVSchiene.de
E-Mail: info@BVSchiene.de
1. Vorsitzender N.N. (z.Zt. unbesetzt)
2. Vorsitzender Dr. Ludwig Steininger
Kassenwart Harald Steppat (kommiss.)
Amtsgericht Hannover VR 7012
Finanzamt Kö I, Berlin, StNr. 25/657/54592

Alle Angaben in diesem Newsletter erfolgen ohne Gewähr. Für die Gestaltung und die Inhalte von verlinkten Seiten Dritter wird ausdrücklich jegliche Verantwortung und Haftung ausgeschlossen.

V.i.S.d.P: Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., vertreten durch den 2. Vorsitzenden Dr. Ludwig Steininger, Riedlingerstr. 3, 85614 Kirchseeon

Spenden werden erbeten an :

Kontoverbindung:
Sparkasse Koblenz
IBAN DE04 5705 0120 0000 2331 06
BIC MALADE51KOB

Diese Mitteilung wird nur an angemeldete und registrierte Abonnenten verschickt. Durch fehlerhafte oder missbräuchliche Anmeldung von E-Mail-Adressen sind Irrläufer nicht sicher auszuschließen. Das ist nicht beabsichtigt, entsprechende Hinweise bitte an newsletter@bvschiene.de

Diesen Newsletter können Sie jederzeit kündigen, indem Sie eine E-Mail mit dem Betreff „Kündigung" oder „Abmelden" an newsletter@bvschiene.de schicken.

BAHNLÄRM-
INITIATIVE
BREMEN

Bahnlärm-Initiative Bremen
c/o Walter Ruffler
Roonstraße 73
28203 Bremen

Tel/Fax 0421- 7 44 21
walterruffler@aol.com

Bremen, 18.05.2017

Impulspapier:

Erschütterungen und sekundärer Luftschall durch die Eisenbahn

1. Das Problem

Eisenbahnen verursachen neben dem Luftschall (= Lärm) auch Körperschall, der sich im Erdboden ausbreitet und in der angrenzenden Bebauung Erschütterungen und den dadurch bewirkten sekundären Luftschall verursachen kann, der als Dröhnen wahrgenommen wird. Dagegen helfen weder Lärmschutzwände noch -fenster.

Die rechtliche Situation ist völlig unbefriedigend. Zwar sind Erschütterungen laut § 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchV) Immissionen, die „schädliche Umwelteinwirkungen“ hervorrufen, doch es gibt weder eine Verordnung mit Grenzwerten im Sinne der Vorsorge, vergleichbar der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), noch ein „freiwilliges“ Erschütterungs-Sanierungsprogramm, das vergleichbar wäre mit dem „freiwilligen“ Lärmsanierungsprogramm.

Deswegen wird hilfsweise zur Messung und Bewertung von Erschütterungen die DIN 4150, Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ herangezogen. Darin werden „Anhaltswerte“ aufgelistet, bei denen es sich um empfohlene Werte und nicht um gesicherte Grenzwerte handelt. Bei bestehenden Schienenwegen werden diese Anhaltswerte häufig überschritten, was keinerlei Konsequenzen hat, da die Anhaltswerte nur bei neu zu errichtenden Bahnanlagen angewendet werden. Bei wesentlichen Änderungen an einem Gleis werden die Anhaltswerte laut Urteil des Bayrischen Verwaltungsgerichtshofs vom 21.02.1995 nur berücksichtigt, wenn „das Hinzutreten weiterer Erschütterungseinwirkungen zu der vorhandenen Vorbelastung die Erschütterungen in beachtlicher Weise erhöht“. Eine Erhöhung der Schwingstärke KB_{Fmax} um bis zu 25% ist dem Urteil zufolge „nicht als wesentlich“ anzusehen. Das bedeutet: Maßstab ist nicht die absolute Höhe der Belastung, sondern lediglich der Zuwachs, je höher die Vorbelastung, desto mehr kann zugemutet werden.

2. Die politische Verpflichtung

- Die 89. Gesundheitsministerkonferenz hat auf ihrer Tagung am 29./30. Juni 2016 in Rostock - Warnemünde den Beschluss „Gesundheitliche Auswirkungen von

Bahnlärm“ gefasst, in dem es u.a. heißt: Die Gesundheitsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, „den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner an Schienenstrecken vor gleisnah auftretenden Erschütterungswirkungen zu verbessern.“

- Die Bremische Bürgerschaft hat auf ihrer Tagung am 08.03.2017 einen einstimmigen Beschluss gefasst, in dem es u.a. heißt:
  „Die Bürgerschaft (Landtag) bittet den Senat,
  1. sich bei der Bundesregierung für die Schaffung eines Regelwerks mit Grenzwerten zur Messung von Erschütterungen einzusetzen“.

3. Lösungsvorschlag

3.1. Der Bundestag sollte die Bundesregierung durch eine entsprechende Änderung von § 43 BImSchG dazu ermächtigen, Rechtsverordnungen zum Schutz vor Erschütterungen zu erlassen.

3.2. Die Bundesregierung sollte eine Rechtsverordnung zum Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall analog zur 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) erlassen.

3.3. Diese Verordnung sollte einen Rechtsanspruch auf Erschütterungsschutz für Anwohner von Neu- und Ausbaustrecken und Bestandsstrecken enthalten, d.h. auch die Anwohner an Bestandsstrecken sollen einen Rechtsanspruch auf Maßnahmen gegen Erschütterungen und sekundären Luftschall im Sinne einer Vorsorge erhalten.

3.4. Eine zentrale Aufgabe wäre die Erstellung eines nationalen Katasters über Erschütterungen und sekundären Luftschall beispielsweise an Eisenbahnlinien durch das Eisenbahn-Bundesamt, analog zum Lärmkataster.“

Dieses Impulspapier wurde auf dem monatlichen Treffen der Bahnlärm-Initiative Bremen am 18.05.2017 einstimmig verabschiedet. Es soll an Meinungs- und Entscheidungsträger vermittelt werden und einen politischen Prozess anstoßen, der zu einer rechtlichen Regelung im oben skizzierten Sinne führt.

Walter Ruffler

[Bahnlärm-Initiative Bremen]

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Warum diese Wahlprüfsteine?

Bahnlärm macht krank!

1. Bahnlärm ist nicht nur eine erhebliche Belästigung – Bahnlärm macht krank, das ist inzwischen vielfach wissenschaftlich nachgewiesen.

2. Mehr als 15 Millionen Menschen leiden an deutschen Eisenbahnstrecken unter unzumutbarem und gesundheitsschädlichem Bahnlärm

3. Artikel 2 Abs. 2 GG schützt als Grundrecht das Leben und die Gesundheit der Menschen

4. Kindern wird der Lernerfolg in der Schule genommen, wenn sie nachts nicht durchschlafen können und müde in die Schule kommen

5. Erwachsene sind wegen Schlafstörungen unkonzentriert bei der Arbeit mit nachgewiesenen Auswirkungen auf die Produktivität der deutschen Wirtschaft. (DAK Studie März 2017)

6. Bahnlärm, Erschütterungen und Feinstaub zerstören die Lebensqualität, gewachsene Siedlungsstrukturen, behindern wirtschaftliche Entwicklungen von Orten und vernichten den Wert von Immobilien.

7. Das am 30.03.2017 vom Bundestag (Zustimmung des Bundesrates am 12.05.2017) verabschiedete **„Schienenlärmschutzgesetz"** bringt zwar Verbesserungen, Millionen Bahnanlieger bleiben aber leider weiterhin unzureichend gegen die Gesundheitsgefahren durch den Bahnlärm geschützt. Auch wenn das Gesetz Fahrverbote für verschiedene "laute" Güterwagen ab 2020 vorsieht, (Verbot der Wagen mit GG-Bremsen ab 2020 wie in der Schweiz) können wir nicht zufrieden sein, denn auch eine "etwas leisere" Eisenbahn verursacht weiterhin für Millionen Menschen einen gesundheitsschädlichen Bahnlärm. Da bleibt noch erhebliche Arbeit für uns zu tun. Helfen Sie mit!

„Halbierung des Bahnlärms bis 2020“ = halb so laut?

Vom BMVI, den Regierungsfraktionen und der DB AG wurde – siehe Koalitionsvertrag von 2013 – die **„Halbierung des Bahnlärms bis 2020“** und eine **Gesamtlärmbetrachtung** versprochen. Dazu heißt es, durch die Umrüstung der GG-Bremsen auf LL- oder K-Sohlen werde eine Reduzierung um 10 dB(A) erreicht, was vom menschlichen Ohr als Halbierung des Lärms wahrgenommen werden soll – so die Standardaussage aller Verantwortlichen.

BVS - Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., Weddigenweg 58, 12205 Berlin,
Tel. 030 / 2016-4091, www.bvschiene.de E-Mail: info@bvschiene.de

Der normal denkende Mensch versteht unter dem Versprechen vom „halb so laut“ aber nicht eine Halbierung des Vorbeifahrpegels, sondern eine Halbierung der tatsächlich wahrgenommenen Belastung, mithin des Mittelungspegels. Eine Reduzierung der Mittelungspegel um 10 dB(A) ist aber allein mit der Umrüstung auf LL/K-Sohlen bei weitem nicht erreichbar – es ist daher bereits jetzt absehbar, dass die von der Politik mit der Umrüstung verbundene Erwartung, dass damit die „Akzeptanz“ der Bevölkerung mit dem zunehmenden Güterverkehr auf der Schiene steigen würde, enttäuscht werden wird.

Die Menschen wachen nicht von einem „Mittelungspegel“ auf, sondern von einem einzelnen vorbeifahrenden Zug oder besonders lauten Waggon, die einen Spitzenpegel von mehr als 100 dB(A) erzeugen können – so laut wie ein Presslufthammer. Es reicht daher nicht aus, nur die Mittelungspegel zu reduzieren. Damit die Menschen, die neben den Gleisen wohnen müssen, nicht bei jedem vorbeiratternden „viereckigen“ Waggonrad (mit sog. „Polygonen“) aufwachen, müssen auch Maßnahmen ergriffen werden, um die Spitzenpegel stark zu reduzieren.

Unsere Fragen an die zum Deutschen Bundestag kandidierenden Parteien und Wahlkreiskandidaten:

1. Sind Sie bereit, in der kommenden Legislaturperiode zeitnah und mit den erforderlichen Budgets die **notwendigen gesetzlichen Grenzwerte** zu schaffen, damit die betroffenen Menschen vor den gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Bahnlärms, der Erschütterungen und des Feinstaub geschützt werden?

   Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

2. Sind Sie bereit, dazu ein **neues Verkehrslärmgesetz** zu verabschieden, das die bereits im Koalitionsvertrag von 2013 beschlossene Forderung nach einer **Gesamtlärmbetrachtung** beinhaltet?

   Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

3. Sind Sie bereit, in einem solchen Verkehrslärmgesetz die **WHO Richtwerte** von 40 dB(A) nachts) zu übernehmen und als Maßstab für notwendige Lärmschutzmaßnahmen in Ergänzung von Mittelungswerten auch einzelne **kurzzeitige Geräuschspitzen** zu berücksichtigen?

   Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Vorbemerkung zum Monitoring des Wagenzustands

„Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser“

Im gerade beschlossenen Schienenlärmschutzgesetz wird nur der Buchzustand der Wagons bei der Anmeldung im Nationalen Fahrzeugregister beim EBA festgehalten Wie die Praxis aber zeigt, nimmt derzeit die Zahl der Flachstellen an umgerüsteten Güterwagen auf Grund des effektiveren Bremsverhaltens signifikant zu. Dies führt zu erheblich mehr Pegelspitzen in einem Zug als früher. Was passiert mit Wagons, die auf Grund der geschilderten Flachstellenproblematik umgerüstet sind, aber trotzdem weiterhin mit Spitzenpegeln weit über 100 dB(A) durchs Land poltern?

Das angestrebte Ziel einer dauerhaft wirksamen Reduzierung des Schienenlärms kann so nicht erreicht werden. Eine Reduzierung wird nur durch ein flächendeckendes Monitoring ermöglicht, das

eine radgenaue Identifizierung von Flachstellen und Polygonen erlaubt und die Voraussetzung für eine unverzügliche Herausnahme des schadhaften Wagens aus dem Verkehr schafft.

4. Sind Sie bereit, die bereits geplanten **Monitoring Stationen** auszubauen, von unabhängiger Stelle betreiben zu lassen und die Ergebnisse zeitnah, ungefiltert – durchaus auch anonymisiert – im Internet zur Verfügung zu stellen?

   Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

   Vorbemerkung zu Sanktionen nach GG-Fahrverbot

   Nach 2020 dürfen in Deutschland nur noch wenige Wagons mit Grauguss-Bremsen verkehren.

5. Sind Sie bereit, die Durchsetzung des Verbots mit einem effektiven Sanktionskatalog zu überwachen?

   Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

   Vorbemerkung zu: Kein Lärmschutz 2. Klasse an Bestandsstrecken!

   *Bei **Neubaustrecken** gibt es einen **gesetzlichen Anspruch auf Lärmvorsorge**, bei **Bestandsstrecken** ohne wesentliche Änderung gibt es nur eine **nicht verpflichtende freiwillige Lärmsanierung** nach Haushaltslage. Während die Lärmsanierung an Straßen des Bundes seit Jahren abschlossen ist, wird sich die Lärmsanierung an Eisenbahnen beim bisherigen Tempo noch Jahrzehnte hinziehen.*

6. Sind Sie bereit, den Bürgern an den **Bestandsstrecken** – insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken des Schienengüterverkehrs (**TEN-T- Strecken)** – auch ohne „wesentliche Änderung“ die gleichen gesetzlich verpflichtenden Lärmschutzmaßnahmen der **Lärmvorsorge** zu gewähren wie an Neubaustrecken, d.h. den Lärmschutz 2. Klasse für die Bestandsstrecken abzuschaffen?

   Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

   Vorbemerkung zu: Schutz vor Erschütterungen an Bestandsstrecken!

   Bei Neubaustrecken gibt es einen Anspruch auf Erschütterungsschutz, bei Bestandsstrecken ohne wesentliche Änderung gibt es bisher keinerlei Schutz vor Erschütterungen.

7. Sind Sie bereit, den Bürgern an den **Bestandsstrecken** – insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken des Schienengüterverkehrs (**TEN-T- Strecken)** – auch ohne „wesentliche Änderung“ - die gleichen Schutzansprüche gegen Erschütterungen zu gewähren wie an Neubaustrecken oder zumindest ein „Erschütterungssanierungsprogramm“ nach dem Vorbild des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes zu schaffen?

   Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

   Vorbemerkung zu: Gesetzliche Anforderungen für den Streckenunterhalt

   Die Höhe der Lärmemissionen eines Gleises hängt von der Summe der Rauigkeiten von Schiene und Rad ab. Wenn in wenigen Jahren durch die Umrüstung auf LL/K-Sohlen die Räder weitaus glatter sein werden als heute, wird die Höhe der Lärmemissionen vor allem von den Unebenheiten der Schienenoberfläche bestimmt werden. Daher liegt in weiteres erhebliches Lärmsenkungspotential im lärmoptimierten Unterhalt der Gleise. Derzeit gibt es keinerlei Anreize für die DB Netz AG für einen lärmoptimierten Unterhalt der Gleise.

8. Sind Sie bereit, mindestens an allen Hauptabfuhrstrecken und TEN-T- Strecken gesetzliche Anforderungen für einen lärmminimierenden Unterhalt von Gleisen und Schienen zu schaffen?

   Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

   Vorbemerkung zu der Überprüfung der Wirksamkeit von Schallschutz

   Lärmpegel und die Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen werden nach der 16. BImSchV berechnet. Eine Überprüfung und ggf. Nachrüstung der Schallschutzmaßnahmen bei Abweichung der berechneten Werte von den realen Immissionen ist bisher nicht vorgesehen.

9. Sind Sie bereit, die Messung von Schienenlärmimmissionen der Berechnung nach der 16. BImSchV **rechtlich gleichzustellen**?

   Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

   Vorbemerkung zu lärmabhängigen Trassenpreisen

   Bis 2020 müssen „laute" Güterzüge höhere Trassenpreise bezahlen, leise Züge 3 % geringere Trassenpreise. Diese Differenz wird von vielen Wagenhaltern als zu geringer Anreiz für die Umrüstung von GG-Waggons angesehen. Wenn die derzeit geforderte Halbierung der Trassenpreise für Güterzüge umgesetzt werden würde, gäbe es kaum noch wirtschaftliche Anreize für eine Umrüstung und das politische Ziel, dass bis 2020 nahezu die gesamte Fahrzeugflotte „freiwillig" umgerüstet würde, wäre auf das Höchste gefährdet. Selbst die vom VPI geforderte 30%ige Spreizung würde dann keine relevante Steuerungswirkung mehr entfalten. Eine weitere Steuerungsmöglichkeit wäre eine tageszeitabhängige Staffelung wie bei Start- Landegebühren in Flughäfen üblich.

10. Sind Sie bereit, den Anreiz zur Umrüstung auf lärmarme Güterwaggons und deren Betrieb durch eine weitaus stärkere **Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise** als bisher zu erhöhen?

    Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

    Vorbemerkung zur Überarbeitung der 16. BImSchV

    Bei der Verabschiedung der Schall 03 hat der Bundestag die Bundesregierung aufgefordert, bei einer Fortentwicklung der Schall 03 [2012] zu prüfen, wie das Spitzenpegelkriterium in die Berechnungsannahmen eingefügt werden kann.

11. Sind Sie bereit, die 16.BImSchV zu überarbeiten und die Forderungen der Umweltverbände einschließlich der bereits in der Koalitionsvereinbarung 2013 beschlossenen **Gesamtlärmbetrachtung** umzusetzen?

    Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

    Vorbemerkung zu Erschütterungen und Feinstaub

    Neben Bahnlärm verursachen vor allem die Güterzüge erhebliche Erschütterungen und Feinstaubemissionen. Für diese gesundheitsschädlichen Immissionen gibt es aber an Bahnstrecken keinerlei verbindliche Grenzwerte.

12. Sind Sie bereit, verbindliche Grenzwerte für Erschütterungen und Feinstaub – wie beim Straßenverkehr – einzuführen und Verstöße mit wirksamen Sanktionen zu belegen?

Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Vorbemerkung zum Klimaschutz

Die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene ist aus Gründen des Klimaschutzes politisch gewollt. Dieses politische Ziel kollidiert mit dem Grundrecht der Bahnanlieger auf Schutz ihres Lebens und ihrer Gesundheit, weil die Bahntrassen mitten durch die Ortschaften führen und die Bundespolitik es jahrzehntelang versäumt hat, den Schienenverkehr umwelt- und menschengerecht zu gestalten.

13. Sind Sie bereit, dem Schutz der Anwohner vor gesundheitsschädlichen Lärm, Erschütterungen und Feinstaub den **absoluten Vorrang** vor einer Erhöhung der **Güterzugzahlen** zu geben?

Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Vorbemerkung zur Ressortzuständigkeit

Der Schutz der Gesundheit vor schädlichen Auswirkungen des Schienengüterverkehrs ist nicht nur eine Aufgabe des Verkehrs- oder Umweltministeriums, sondern wegen der damit verbundenen enormen Krankheitskosten auch eine grundlegende Aufgabe des Gesundheitsministeriums.

„Gesund bleiben ist billiger als gesund werden!“

14. Sind Sie bereit, dem **Gesundheitsministerium** bei der Gesetzgebung und im Vollzug die Rolle zu geben, die den unbestrittenen Auswirkungen des Bahnlärms, der Erschütterungen und des Feinstaubs auf die Gesundheit zukommt?

Ja Nein Erläuterungen ggf. siehe Anlage

Zur Erinnerung:

Am 27.01.2015 hat die Parlamentsgruppe Bahnlärm im Deutschen Bundestag folgende Kernforderungen beschlossen, zu denen sich bislang überparteilich mehr als 120 Mitglieder des Deutschen Bundestags bekannt haben:

Kernforderungen der Parlamentsgruppe Bahnlärm vom 27.01.2015

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.

Unser Grundgesetz garantiert körperliche Unversehrtheit (Art 2 Abs.2) und den Schutz des Eigentums (Art 14 Abs.3).

Deshalb gilt: Auch bei der Bahn – wie bei allen Umweltbelastungen – muss das Verursacherprinzip greifen. Für Schallschutzmaßnehmen müssen - wie im Koalitionsvertrag vereinbart - eine Gesamtlärmbetrachtung sowie aktuelle Maximalpegel – und nicht Durchschnittspegel maßgebend sein.

Wir fordern im Einzelnen:

- Die WHO Grenzwerte zum Gesundheitsschutz von 40 dB(A) nachts, übergangsweise 55 dB(A), sind einzuhalten.
- Bei der Bewertung von Nutzen/Kosten Analysen müssen diese Folgekosten eingepreist werden, genauso wie Lärmvermeidung durch alternative Technologien oder Strecken.
- Schnellere Umrüstung der Güterwagen auf lärmarme Bremsen (z.B. LL-Sohle oder K-Sohle) innerhalb von drei Jahren. Es ist zu prüfen, ob ein zeitlich bis 2020 begrenztes Förderprogramm für umrüstungsbedingte höhere Betriebskosten realisiert werden kann, das zu einer zügigeren Umrüstung motiviert.
- Die zügige Implementierung aller verfügbaren Technologien zur Lärmminderung am rollenden Material und am Gleis. Hierzu gehört auch eine moderne, leise und schnelle Schleiftechnik.
- Eine stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise nach dem Modell der Schweiz.
- Die Abschaffung des Schienenbonus auch für Bestandsstrecken. Die betroffenen Anwohner müssen einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz bekommen.
- Eine vorsorgende Planung, damit Fördermittel für passiven Lärmschutz zeitnah verwendet werden können.

Je nach Stand der Umrüstung von in Deutschland verkehrenden Güterwagen müssen, wie im Koalitionsvertrag vereinbart - Geschwindigkeitsbeschränkungen – und notfalls Nachtfahrverbote – umgesetzt werden.

Wir begrüßen ausdrücklich die in der Schweiz gesetzlich festgelegte Regelung, ab 2020 keine Güterwagen mit Graugussbremsen mehr fahren zu lassen und fordern die Bundesregierung auf, den Bestand dieser Regelung auch auf EU-Ebene nachhaltig zu unterstützen.

Auszug aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD:

Den Schienenlärm wollen wir bis 2020 deutschlandweit halbieren. Ab diesem Zeitpunkt sollen laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Die Bezuschussung für die Umrüstung auf Lärm mindernde Bremsen setzen wir fort. Den Stand der Umrüstung werden wir 2016 evaluieren. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein, werden wir noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken umsetzen, z.B. Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen.

Wir ergreifen zudem auf europäischer Ebene die Initiative für ein ab dem Jahr 2020 zu erlassendes EU-weites Einsatzverbot für laute Güterwagen sowie für ein EU-Programm zur Förderung der Umrüstung lauter Güterwagen. Das lärmabhängige Trassenpreissystem werden wir durch eine stärkere Spreizung der Trassenpreise wirksamer gestalten. Wir werden rechtlich klarstellen, dass die in der vergangenen Legislaturperiode für

Schienenneubaustrecken um 5 dB(A) verschärften Lärmgrenzwerte auch für umfassende Streckenertüchtigungen im Bestandsnetz, die neue Planfeststellungsverfahren erforderlich machen, gelten.
Die Mittel für die Lärmschutzprogramme im Bereich Straße und Schiene werden erhöht.