



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 Regierungsfractionen 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.

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 vorbeifahrernden „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 **Gesamtlärbetrachtung** 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 Haushaltsslage. Während die Lärmsanierung an Straßen des Bundes seit Jahren abgeschlossen 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.

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 **Gesamtlärbetrachtung** 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 Feinstaubes 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 Schallschutzmaßnahmen müssen - wie im Koalitionsvertrag vereinbart - eine Gesamtlärbetrachtung 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 Lärminderung 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 Streckenerneuerungen im Bestandsnetz, die neue Planfeststellungsverfahren erforderlich machen, gelten.

Die Mittel für die Lärmschutzprogramme im Bereich Straße und Schiene werden erhöht.