

# Wahlprüfstein DIE LINKE

---

**Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.**

## Unsere Fragen zum Bahnlärm

---

**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. Allein mit dem Ausstieg aus unsinnigen Großprojekten würden genug Mittel frei, um nachhaltigen, verkehrsträgerübergreifenden Immissionschutz an Verkehrswegen des Bundes zu finanzieren.

---

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

Ja. Wir halten eine Gesamtlärbetrachtung für unbedingt geboten. Vor allem bei Bestandsstrecken, also wenn kein Ausbau an einem Verkehrsträger geplant wird, wird ohne eine solche Gesamtlärbetrachtung die tatsächliche Lärmbelastung nicht ermittelt und keine Lärmschutzmaßnahmen geplant.

---

**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. Geräuschspitzen bzw. Maximalpegel sollten ergänzend zu Mittelungswerten eingeführt werden und bei Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen auslösen.

---

**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. In der Tat müssen Güterwagen regelmäßig auch bezüglich der Lärmemissionen überprüft werden. Der mehr als verständlichen Wut vieler Betroffener kann die Politik dabei nur mit allergrößter Transparenz und Unabhängigkeit der Lärmmessungen begegnen.

---

**5. Nach 2020 dürfen in Deutschland nur noch wenige Wagons mit Grauguss-Bremsen verkehren. Sind Sie bereit, die Durchsetzung des Verbots mit einem effektiven Sanktionskatalog zu überwachen?**

Ja. Ohne Kontrollen und abschreckende Sanktionen jenseits der Umrüstungskosten für Kunststoffbremsen bleibt ein Verbot aller Voraussicht wirkungslos.

---

**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. Wir haben bereits in mehreren Anträgen im Deutschen Bundestag gefordert, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV innerhalb eines Zeitraums von 10 Jahren auch an allen Bestandsstrecken eingehalten werden müssen.

---

**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 „Erschütterungsanierungsprogramm“ nach dem Vorbild des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes zu schaffen?**

Ja. Es ist nicht zu erklären, warum ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm existiert, Erschütterungen - welche genau wie Schienenlärm Gegenstand des Bundesemissionsschutzgesetzes sind und auch Aufwachreaktionen hervorrufen - jedoch nicht mit

einem Investitionsprogramm begegnet wird.

---

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

Ja. Wir wollen die rechtlichen Grundlagen dafür schaffen, dass nicht nur das „Besonders überwachte Gleis“ regelmäßig geschliffen wird, sondern dass für das gesamte Bestandsnetz ein einzuhaltender Gleiszustand festgelegt und sichergestellt wird.

---

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

Ja. Die Berechnungen sollten nach Inbetriebnahme einer Baumaßnahme überprüft werden, weil z.B. höhere Zugzahlen als bei der Planung angenommen den Lärm steigen lassen. Ist dies regelmäßig der Fall, sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich.

---

**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. Wird allerdings das Schienenlärmenschutzgesetz von der EU-Kommission genehmigt, würde diese stärkere Spreizung der Trassenpreise voraussichtlich nur noch zwei Jahre wirksam werden. Daher muss nach Inkrafttreten des dem Verbot lauter Güterwagen das lärmabhängige Trassenpreissystem neu gefasst werden, wobei besonders hohe Boni für den Einsatz von Güterwagen vorzusehen sind, die die Grenzwerte der TSI Lärm um mindestens 3 dB unterschreiten.

---

**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. Siehe Erläuterungen zu den Frage 2 und 3.

---

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

Ja. Das Immissionsschutzrecht muss zu Gunsten der Betroffenen vereinheitlicht werden.

---

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

Nein. Einen absoluten Vorrang wollen wir nicht, weil die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene klimapolitisch notwendig ist. Absoluter Vorrang würde im Extremfall bedeuten, dass wegen einer Anwohnerin/eines Anwohners die Streckenkapazität nicht erhöht werden dürfte. Was wir aber wollen sind äußerst strenge Grenzwerte auch für Bestandsstrecken, Wagen und Loks, die Kontrolle des Zustands der Wagen und Strecken und nicht zuletzt des Einhaltens der Grenzwerte im Betrieb. Zudem wollen wir den Neubau von - siedlungsfernen - Schienenstrecken vor allem im Hinblick auf den Güterverkehr, um Bestandsstrecken in bzw. durch Siedlungen zu entlasten. Ist dies alles gewährleistet, ist dann noch der von Ihnen erfragte absolute Vorrang erforderlich?

---

**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, dazu sind wir bereit. Wir sind uns allerdings nicht sicher, ob dies wirklich einen großen Effekt hätte. Zum einen entscheiden oft die Parteibücher der Minister über die Größe ihres Engagements und zum anderen setzt sich bereits das Umweltministerium für die Belange des Lärmschutzes der Menschen ein. In der Tat hat der Immissionsschutz (siehe Abgasskandal) auf Grund der Nachrangigkeit der Ministerien für Umwelt sowie Gesundheit gegenüber dem Verkehrs- sowie Wirtschaftsressort in dieser Bundesregierung keinen hohen Stellenwert - dem ist am besten mit deren Abwahl zu begegnen.