

**Öffentliche Anhörung zum Thema Schienenverkehrslärm anlässlich der
 84. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Paul-
 Löbe-Haus, Raum E 600, Berlin**

07. November 2012

Stellungnahme

Deutscher Bundestag
 Ausschuss f. Verkehr,
 Bau und Stadtentwicklung
 Ausschussdrucksache
 17(15)464-F
 Sitzung am 07.11.2012

Dr. Roland Diehl, Sprecher der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR)

Der Gesetzentwurf 17/10771 **Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes** ist ein erster wichtiger, längst überfälliger Schritt zur Lösung eines in der Tat zentralen Umweltproblems, zum dem sich der Schienenverkehrslärm inzwischen entwickelt hat. Dass es so weit kommen konnte, liegt zum Großteil an der Jahrzehnte langen Privilegierung des Schienenlärms. Die technischen Voraussetzungen zur Umstellung auf lärmarmes Rollendes Material sind seit vielen Jahren gegeben. Allein aus wirtschaftlichen Erwägungen wurde die Umsetzung nicht vorange-trieben. So wurde der Bahnlärm wirksam vor der Bevölkerung geschützt und nicht die Bevölkerung vor dem Bahnlärm, wie es die Lärmschutzgesetzgebung eigentlich vor-sieht. Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung ist geradezu ein Musterbeispiel da-für, wie sich ein Regelwerk zum Nachteil von Schienenanrainern und letztlich auch für die Volkswirtschaft auswirkt.

Den Bahnlärm zu privilegieren sollte die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs erhalten oder gar verbessern. Der Deutsche Ärztetag 2012 stellt in seiner Entschließen fest: „*Ein gesundheitsgefährdender Flugbetrieb kann aus Sicht des Ärztetages nie wirtschaftlich sein*“. Das gilt umso mehr für den Bahnbetrieb, dessen gesundheitliche Beeinträchtigungen diejenigen des Flugbetriebs noch übertreffen, wie inzwischen einer Reihe nationaler und internationaler Studien zu entnehmen ist. Nicht nur das! Es hat sich auch, entgegen dem Bestreben der Erfinder des sog. Schienenbonus, inzwi-schen herausgestellt, dass durch das Lärmproblem die Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene auf dem Spiel steht. Abgesehen vom Imageschaden für die vermeintlich umweltfreundliche Bahn hat der Schienenlärm bundesweit zu massiven Widerstän-den in der Bevölkerung gegen einen weiteren Ausbau der Infrastruktur geführt. Der Lärm entwickelt sich zusehends zum wirtschaftlichen Nachteil. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG befürchtet den Verlust von Arbeitsplätzen und hat im September 2012 mit einem **Acht Punkte-Programm zur Förderung von Lärmschutz-maßnahmen im Schienenverkehr** reagiert.

Der Gesetzgeber hat sich endlich aufgerafft, die unhaltbaren Zustände zu verän-dern. Schade nur, dass er die Waggonhalter noch einige Jahre schont. Gesundheit und Leben von Bürgern darf nicht an die betriebliche Kalkulation von Wirtschaftsunter-nehmen und deren Kooperationsbereitschaft gekoppelt werden. Waggonhalter sollten nicht entscheiden dürfen, ob es sich für sie rechnet, Menschen zu quälen.

Es ist kritisch anzumerken, ob es wirklich sein kann, dass eisenbahnrechtliche Planverfahren auf einer Rechtsgrundlage durchgeführt werden, die ab 2016 der Vergangenheit angehören wird. Bis dahin ist vielleicht das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, mit einem Baubeginn ist aber nicht zu rechnen. Nach vielleicht 10 Jahren Bauzeit geht dann eine Strecke nach 2025 in Betrieb, die dann vermutlich 200 Jahre auf einer Rechtsgrundlage betrieben wird, die als unhaltbar erkannt und noch vor Baubeginn geändert wurde. Das ist den künftigen Leidtragenden eines unzureichenden Ruheschutzes nicht zu vermitteln. Positiv am Gesetzentwurf ist, dass das Gesetz auch bereits vor Inkrafttreten wirksam werden kann, wenn „ein Dritter“ die etwaigen Mehrkosten übernimmt. Hier sehe ich zuvorderst die Deutsche Bahn in der Pflicht. Aber auch der Bund, der sich durch verfehlte Ordnungsgebung das Problem selbst geschaffen hat, darf sich nicht aus der Verantwortung stellen: Steuerzahlergeld darf nicht gegen den Steuerzahler verwendet werden.

Das Abrücken vom Schienenbonus ist ein wichtiges Signal, dass politische Entscheidungsträger die unter Bahnlärm leidenden Menschen endlich ernst nehmen. Damit vollzieht sich eine bedeutende, aber nicht ausreichende Verbesserung der Regelwerke zum Lärmschutz. Noch sind sie nicht *„in der Lage, die Bevölkerung wirksam zu schützen. ... Die Grenzwerte .. sind deutlich zu hoch und stehen in einem offensichtlichen Widerspruch zur vorhandenen Evidenz aus nationalen und internationalen Studien. Erschwerend kommt hinzu, dass die Lärmberechnungsverfahren der Problematik der Einzelschallereignisse nicht wirklich gerecht werden. Dies ist unhaltbar, da damit Risiken verharmlost und Kausalitäten sowie Verantwortlichkeiten verdeckt werden. ... Es ist nicht hinnehmbar, wirtschaftliche Interessen wider besseres Wissen flächendeckend zu Lasten der Gesundheit und der Lebensqualität der Bevölkerung durchzusetzen. ... Aus Sicht der Ärzteschaft hat Prävention immer Vorrang vor der Therapie eindeutig vermeidbarer Krankheiten“* [Quelle: 115. Deutscher Ärztetag, EntschlieÙung, Nürnberg, Mai 2012].

Die Aussagen des Ärztetags gelten gleichermaßen für den intermittierenden Bahnlärm. **Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen käme eine Nichtverabschiedung des Gesetzentwurfes in dieser Legislaturperiode der Verabschiedung von jeglicher Glaubwürdigkeit gleich.**

Der Antrag 17/10780 **Schienenlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten** beschreibt zutreffend die Problematik des vorwiegend von Güterzügen erzeugten und verbreiteten Schienenverkehrslärms und anerkennt die Notwendigkeit, dass dringend etwas dagegen unternommen werden muss. Insofern bereitet der Antrag quasi den Boden für den Gesetzentwurf zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die wirksame Reduzierung des Schienenlärms wird aber trotz Verfügbarkeit der Instrumente dafür weiter in die Zukunft verschoben.

Zu I:

Es sei hier wiederholt, dass der *„umweltfreundliche Schienenverkehr“* eine Unterstellung ist, solange der von ihm ausgehende Lärm nicht ein erträgliches Maß erreicht hat. Der Schienenbonus war zu keiner Zeit *„zeitgemäß“*, sondern schon immer ein Konstrukt zur Begünstigung von Fehlentwicklungen. Die *„Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene und den Lärmschutz zukünftig besser miteinander“* zu verbinden darf nicht dazu führen, dass der Lärmschutz dem Profit geopfert wird.

Zu II:

Im Antrag werden die bekannten Maßnahmen begrüßt, die umzusetzen sind, um dem Problem Schienenverkehrslärm einigermaßen beizukommen. Ich verbinde damit die Hoffnung, dass der Antrag dazu beiträgt, die Umsetzung zu forcieren. Verbundstoff-Bremssohlen sind schon lange bekannt, allein sie werden nicht wirklich genutzt. Das „*Lärmabhängige Trassenpreissystem*“ wird nur mit klaren zeitlichen Zielvorgaben den gewünschten Erfolg haben. Die „*Maßnahmen am Fahrweg*“, ob innovativ oder nicht, müssen zwingend mit der Umrüstung der Bremssohlen einhergehen, denn umgerüstete Waggons auf ungepflegtem Gleis tragen wenig zur Lärmminde- rung bei. Was die „*Innovativen Maßnahmen*“ wirklich bringen, ist kaum nachprüfbar, da sie von der Deutschen Bahn selbst getestet und bewertet wurden. Hier würden unabhängige Prüfinstitutionen die nötige Transparenz sicherstellen, was insbesondere für neuartige Wandkonzepte gilt.

Das „*Lärmsanierungsprogramm*“ darf nicht länger auf Freiwilligkeit beruhen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Anwohner an Bestandsstrecken mehr Bahnlärm ertra- gen müssen als Anwohner an Neu- und Ausbaustrecken. Bezüglich des Lärmschutzes sind Bestandsstrecken mit Neu- und Ausbaustrecken gleichzustellen. Die Ungleichstel- lung kann nicht verfassungsgemäß sein.

Zu III.

Die Forderungen des Deutschen Bundestags an die Adresse der Bundesregierung sind kaum konkret verpflichtend. Zeit- und Terminvorgaben fehlen. Besonders zu kriti- sieren ist, dass der Schutz von Gesundheit und Leben von Menschen weiterhin von der Kassenlage abhängig gemacht wird.

1. Dass sich Deutschland an EU-Programmen zur Lärmreduzierung beteiligt, ist zu be- grüßen. Das darf aber nicht zu Verzögerungen nationaler Anstrengungen führen.
2. Bei der Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahnverband, der die Inte- ressen der Eisenbahner vertritt, ist darauf zu achten, dass sich der UIC nicht eher als Bremser bei der Umrüstung von Güterwagen gerieren kann.
3. Die Wirtschaftlichkeit innovativer Lärmschutzmaßnahmen ist nachzuweisen. Sie dür- fen weder Alibi noch Aktionismus zur Unterlassung wirksamer Maßnahmen sein.
4. In der Studie geht es hauptsächlich um die Ausweitung von Trassenkapazitäten, der Lärmschutz ist eher nachrangig. Die lärmgeplagten Bürger fordern hingegen in erster Linie immissionsarme Schienentrassen außerhalb der Wohnbebauung. Sie bie- ten den besten Ansatz, das Lärmproblem nachhaltig in den Griff zu bekommen. Zu- dem minimieren sie das Gefahrgutrisiko. Transitgüterzüge müssen nicht durch die Ortslagen geführt werden.
5. Hier ist eine klare Terminsetzung nach dem Beispiel der Schweiz erforderlich.
6. Dass der Schienenbonus auch im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms ver- schwindet, ist sehr zu begrüßen.