

**Öffentliche Anhörung zum Thema Straßen- und Schienenverkehrslärm  
anlässlich der 59. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,  
Berlin, 14. Dezember 2011**

**Stellungnahme**

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

Die Anträge 17/5461 „Für einen neuen Infrastrukturkonsens – Schutz der Menschen vor Straßen- und Schienenlärm nachdrücklich verbessern“ und 17/4652 „Schutz vor Bahnlärm verbessern – Veraltetes Lärmprivileg „Schienenbonus“ abschaffen“ beschreiben zutreffend die Problematik des unzureichenden Schutzes der Menschen vor Verkehrslärm an Straßen und insbesondere an Schienen und ziehen die richtigen Schlussfolgerungen zur Verbesserung der unzumutbaren Lärmsituation. **Während sich hinsichtlich des Straßenlärms durch leisere Motoren, lärmindernde Reifen und Straßenbeläge eine erfreuliche Entwicklung abzeichnet, ist der Schienengüterverkehr aufgrund des noch immer überwiegend eingesetzten (ur)alten Wagenmaterials laut wie eh und je.** Die folgenden Ausführungen konzentrieren sich auf die Problematik des hauptsächlich von Güterzügen ausgehenden Bahnlärms.

**Bahnlärm ein zentrales Umweltproblem**

„Güter auf die Schiene“ heißt das Credo unserer Verkehrspolitik. Das ist eine gute Politik. Aber sie vergisst, dass mit den vielen Güterzügen der Schienenverkehrslärm exorbitant angestiegen ist und aufgrund des prognostizierten Verkehrswachstums weiter ansteigen wird. Darauf waren und sind Bund und Bahn nicht vorbereitet. **Sie nehmen mit unzureichenden Maßnahmen in Kauf, dass sich die Bahnlärmbelastung weiter verschärft und an hochbelasteten Schienenstrecken wie z.B. im Rheintal inzwischen dramatische Formen angenommen hat.**

Das Umweltbundesamt hat festgestellt, dass sich 60% der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm beeinträchtigt fühlen, 20% durch Schienenverkehrslärm. Um diese Aussage richtig bewerten zu können, muss man wissen, dass das Straßennetz in Deutschland mit 237.000 km siebenmal so lang ist wie das Schienennetz mit 34.000 km. Der korrekte Vergleich zeigt, dass **pro km Straße 178 Menschen unter Straßenlärm leiden, pro km Schiene sind es aber 482 Menschen, die den Bahnlärm ertragen müssen.** In der Relation ist also der Schienenverkehr in der Fläche der größte akustische Umweltverschmutzer in Deutschland, insbesondere in der Nacht, wenn der Güterzuglärm seine verheerende Wirkung auf die schlafenden Menschen entfalten darf. Aus den neuesten Zahlen der Datenbank „Umwelt & Verkehr“ geht hervor, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Schienengüterverkehrs von 2000 bis 2010 um 25 % abgenommen hat. Dennoch sollten wir nicht von der „grünen Güterbahn“ reden, ihr Lärm verdient ganz eindeutig die „Rote Karte“, denn **der Schienenverkehrslärm hat sich inzwischen zu einem zentralen Umweltproblem entwickelt.**

Gegen den Bahnlärm wurde und wird noch immer zu wenig getan. Im Gegenteil, er wird gegenüber anderen Verkehrsträgern nach wie vor in ungerechtfertigter Weise vom Gesetzgeber privilegiert. Es wird nicht die Bevölkerung vor dem Bahnlärm geschützt, sondern der Bahnlärm vor der Bevölkerung. Bezeichnend ist, dass man von Lärmschutz spricht, nicht von Ruheschutz.

## **Schienenbonus – durch die Lärmwirkungsforschung widerlegt**

Die Rede ist vom **Schienenbonus**. Dieses in der 16. BImSchV zugelassene Bahnlärmprivileg geht von heute nicht mehr gültigen Annahmen aus, ignoriert die schwerwiegenden gesundheitlichen Schäden durch Lärm und ist deshalb nicht mehr zeitgemäss. **Er ist angesichts der zu erwartenden hohen Belastung des Schienennetzes mit immer schnelleren, schwereren und zahlreicheren Güterzügen unverzüglich auszusetzen.** In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass der Ordnungsgeber verpflichtet ist, die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung zu beobachten, insoweit den Schienenbonus unter Kontrolle zu halten und ggf. entstehende neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten (vgl. BVerwG Beschl. vom 29.4.2003 - 9 B 59/02 -). Es ist nicht erkennbar, dass dies hinsichtlich der Lärmwirkungen des Schienengüterverkehrs ausreichend geschehen ist. **In der neueren Lärmwirkungsforschung wurde nachgewiesen, dass Schienenlärm für den Menschen nicht weniger belastend ist als Straßenlärm, sondern mehr.** Dem Schienenlärm sind die vorrangig auftretenden Aufweckreaktionen zuzuschreiben, weil Maximalpegel, Lautstärkeverlauf, Tonalität und Frequenzinhalte, Erschütterungen und Sekundärschall, Dauer und Häufigkeit der Schalleignisse sowie deren Zeitpunkte nirgendwo dramatischer zu Gesundheitsschädigungen führen. **In der Lärmwirkungsforschung ist unbestritten: Gerade Bahnlärm macht krank! Es geht um das Grundrecht der Bürger auf körperliche Unversehrtheit!** Lärmbedingte Erkrankungen mit einer angemessenen Lärmschutzgesetzgebung zu verringern, entlastet die Krankenkassen allein beim Schienenverkehrslärm mittelfristig um jährliche Beträge von ca. 100 Mio. € [was schon in 10 Jahren einem Betrag von 1.000.000.000 € entspricht (Quelle: Grünbuch der EU)] und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland.

## **Nur eine leise Bahn ist eine wettbewerbsfähige Bahn**

**Die Beseitigung des Schienenbonus löst noch nicht das Bahnlärmproblem, ist aber ein dringend notwendiger Anfang und ein Zeichen des guten Willens, dass der Gesetz- bzw. Ordnungsgeber endlich die Zeichen der Zeit erkannt hat. Güterzüge sind heute mindestens 25 dB(A) zu laut. Der Schutz vor diesem Lärm darf sich nicht weiter an geschönten nicht hörbaren Mittelungspegeln orientieren, sondern muss die Maximalpegel und die Häufigkeit ihres Auftretens berücksichtigen.**

Wenn man bedenkt, dass sich der Bonus ja nur aus einem subjektiven Vergleich zur Straße ableitet und die Straße seither um gut 10 dB(A) leiser geworden ist, dann müsste die Forderung eigentlich lauten: Ersatz des +5 dB Schienenbonus durch einen -10 dB Schienenmalus. Dann kämen wir (außer an den 95 % Bestandsstrecken) hinsichtlich der Grenzwerte an eine annähernd wirksame Ruheschutzregelung heran. **Letztlich hat der Schienenbonus den Bahnsektor jahrzehntelang davor bewahrt, in leiseres rollendes Material investieren zu müssen. Dieses Versäumnis darf nicht auf die durch den Entfall des Schienenbonus unterstellte Erosion der Wirtschaftlichkeit von Schienenprojekten zurückfallen.** Die Sichtweise, dass die Abschaffung des Schienenbonus Schienenprojekte verteuert, springt zu kurz. Werden bei der Bekämpfung des Schie-

nenlärms nicht endlich für den Bürger merkbare Fortschritte erzielt, steht die Wettbewerbsfähigkeit die Schiene durch ihre Nichtakzeptanz zur Disposition. **Nur eine leise Bahn ist auch eine wettbewerbsfähige Bahn!**

## **Menschenschutz geht vor Bestandsschutz**

Noch ein Wort zum Bestandsschutz bei bestehenden Schienenstrecken. Es kann nicht sein, dass ein Anwohner an einer Schienenstrecke, auf der früher zehn Güterzüge pro Tag verkehrten, durch das Verkehrswachstum heute 200 Güterzüge pro Tag ertragen muss und so an der Wahrnehmung seiner Grundrechte gehindert wird. Wenn sich heute ein verzweifelter Bürger an das Eisenbahnbundesamt wendet und den wirksamen und sofortigen Schutz seiner Gesundheit und seines Wohneigentums gegenüber dem unzumutbaren Bahnlärm und den Erschütterungen durch die Bahn einfordert, dann erhält er folgendes Standardschreiben: „Auch wenn die Immissionen für Sie zweifelsohne sehr unangenehm sein mögen, genießen die Bahnanlagen, in deren Nähe Sie wohnen, Bestandsschutz. **Bestandsschutz** beinhaltet insbesondere, **dass Anwohner an einer bestehenden Betriebsanlage den Verkehrslärm und weitere Immissionen** wie z.B. Erschütterungen **zu dulden haben**, die sich aus dem bestimmungsgemäßen Betrieb der Anlage ergeben“. **Bestandsschutz vor Menschenschutz - das ist völlig indiskutabel!** Unternehmerische Belange dürfen nicht stärker gewichtet werden als der Lärmschutz von Anwohnerinnen und Anwohnern, auch und gerade, wenn es sich beim Quasi-Monopolisten Deutsche Bahn AG um ein Staatsunternehmen handelt. Es liegt in der Verantwortung des Staates, die längst überfälligen gesetzlichen Regelungen zu schaffen und in unserem Land durchzusetzen.

## **Erkenntnisse beim Ausbau der Rheintalbahn anwenden**

Den unbefriedigenden Lärmschutz an Schienenstrecken und die Konsequenzen daraus möchte ich anhand eines konkreten Beispiels illustrieren. Es geht um die europäische Hauptgütermagistrale Rotterdam-Genua. Die Menschen im Mittelrheintal können ein Lied von den unerträglichen Belastungen durch den Schienengüterverkehr auf diesem Streckenabschnitt singen. Die Bekämpfung des Bahnlärms durch ordnungspolitische Maßnahmen ist hier unausweichlich. Wie kann es sein, dass in der Ruhezeit der Kfz-Verkehr innerorts Tempo 30 fahren muss, Güterzüge aber mit 100 km/h und einem Schallpegel von über 100 dB(A) durch die Wohnbebauung donnern?

Es ist darauf zu achten, dass sich solche Verhältnisse an anderer Stelle nicht wiederholen. Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit auf den im Ausbau befindlichen Streckenabschnitt Offenburg-Basel richten. Durch die massiven Proteste der Anwohner, die sich in 172.000 Einwendungen manifestiert und zur Entwicklung der Alternativen Baden 21 aus dem Volk heraus geführt haben, konnten bisher noch keine Fakten geschaffen werden. **Durch mehr Flexibilität bei den Planungsparametern besteht noch immer die Möglichkeit einer geschickteren Trassenwahl, die die Neu- und Ausbaustrecke menschenverträglich, umweltgerecht und zukunftstauglich macht.** Die Planungen der Deutschen Bahn AG erfüllen diesen Anspruch auch nicht annähernd. Die Antragstrasse der DB AG mag - unter völlig veralteten Gesichtspunkten - wirtschaftlich für die Vorhabenträgerin sein. Für die betroffenen Menschen aber ist sie extrem unwirtschaftlich: Minderung der Lebensqualität, schwere gesundheitliche Schäden, vermeidbarer Verlust wertvoller landwirtschaftlich genutzter Flächen, massive Wertminderung der Immobilien, Entwertung der vom Steuerzahler (Bund, Land, Gemeinden) aufgebauten großen Gesundheitszentren, schwerste Eingriffe in eine auch dem

Tourismus und der Erholung dienenden Landschaft sind die Kehrseite einer auf die reine Betriebswirtschaft verengten Denkweise. So verkommt der Begriff der Wirtschaftlichkeit zur - die Menschen verachtenden und die Umwelt zerstörenden - Willkür! Andersherum: **Was Bund und Bahn bei der Durchsetzung der Antragstrasse gegenüber der Alternativtrasse Baden 21 kurzfristig sparen würden, würde langfristig den Anliegern und ihren Krankenkassen aufgebürdet!** Die Summe der hier auf die Anlieger abgewälzten Lasten ist längst nicht mehr durch die Sozialpflichtigkeit des Eigentums nach Art. 14 GG gedeckt.

Nur noch durch Anwendung des besonders überwachten Gleises und des Schienenbonus - beides für den Güterzugverkehr unsinnige Rechtsetzungen - ist es heute noch möglich, hochbelastete Schienenstrecken durch die Wohnbebauung zu planen und zu bauen! **Das darf da, wo neue Schienenwege entstehen sollen, wie z.B. am Oberrhein, nicht mehr möglich sein.** Es macht keinen Sinn, dass ein Minister, der für Verkehr und Stadtentwicklung zuständig ist, durch seine Verkehrspolitik seine Stadtentwicklungspolitik konterkariert. Hohe Aufwendungen für beides neutralisieren sich. Es kann nicht sein, dass Planverfahren auf einer Rechtsgrundlage durchgeführt werden, die ab 1.1.2016 der Vergangenheit angehören wird. Bis dahin ist vielleicht das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, mit einem Baubeginn ist aber bis dahin nicht zu rechnen. Nach 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. **Deshalb muss die Planung für den Ausbau der Rheintalbahn so erfolgen, als seien unhaltbare Planungsparameter bereits abgeschafft. Die Region am Südlichen Oberrhein hat dafür mit dem Gesamtkonzept Baden 21 bereits eine Alternative ausgearbeitet, die der Projektbeirat Rheintalbahn im Konsens als Modellprojekt im Vorgriff auf die Abschaffung des Schienenbonus umsetzen möge.** Andernfalls wird die dringend benötigte Ausbaumaßnahme nicht die dafür notwendige Akzeptanz der Bevölkerung finden und zum Scheitern verurteilt sein.

## **Frieden kostet**

Die Bahn kann anders planen und bauen, wenn dafür die Finanzierung gesichert ist. „Frieden kostet“, wie die FAZ am 21. Oktober 2011 zum Thema Ausbau Rheintalbahn treffend titelte. Der Schwarze Peter der Verantwortung liegt in erster Linie bei der Politik. Sie hat zwei Möglichkeiten, für eine menschenverträgliche Bahn zu sorgen: Sie ändert endlich die Gesetzeslage oder sie muss mehr Steuergeld dafür hergeben. Mit Baden 21 kann das Gewinnstreben des Wirtschaftsunternehmens Bahn mit der Lebensqualität der Menschen, dem Erhalt der Wirtschaftskraft der Region und dem Schutz des Bürgereigentums in Einklang gebracht werden.

Baden 21 ist das Werk zahlreicher Kommunen, von Landratsämtern und Regionalverbänden und schließlich von acht Bürgerinitiativen am Oberrhein von Weil bis Offenburg, die sich mit ihren über 20.000 Mitgliedern zur Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) zusammengefunden haben, als Signal des Bürgerwillens an die Politik, dass eine Planung gegen die betroffene Bevölkerung nicht umgesetzt werden kann.