

Quo vadis Bahlärmpolitik?

Bahnlärm in Deutschland, Stand der Dinge, Defizite, Lösungsvorschläge aus der Sicht der Betroffenen, Fakten und Hintergründe

Gerd Kirchhoff

Vorstandsmitglied BVS-Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

E-Mail: gerd.kirchhoff@schienenlaerm.de

www.schienenlaerm.de, www.bingegenbahnlaerm.de

Wir brauchen eine leise und moderne Bahn!

Vorab: Wir sind nicht gegen die Bahn! Gütertransporte auf der Bahn sind wichtig und richtig! Aber nicht so! Nur eine leise Bahn wird von den Bürgern akzeptiert. Bahnlärm macht krank, die Menschen leiden unter Maximalpegeln von > 100 dB(A). Genauso unerträglich und bislang völlig unterschätzt – und daher auch nicht gemessen – sind die Erschütterungen und der Feinstaub, der bislang in der Öffentlichkeit nur im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr thematisiert wird.

Wo es am meisten brennt:



Die Karte der uns bekannten Bürgerinitiativen in Deutschland, siehe

<http://www.schienenlaerm.de/vernetzen/initiativen-auf-karte>

Recht und Gesetz

Das Grundgesetz sichert in Art. 2 Abs. 2 allen Menschen das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit zu, das heißt „Gesundheit“ und in Art. 14 Abs.3 den Schutz des Eigentums. Beide Grundrechte werden durch die gegenwärtige extreme Belastung durch Lärm,

Erschütterungen und Feinstaub nicht gewährleistet. Verantwortlich ist wie bei allen Umweltbelastungen der Verursacher, hier also der Eigentümer der Bahn – der Bund.

Die Weltgesundheitsorganisation WHO fordert die Einhaltung von rigiden Grenzwerten von 40 dB(A) nachts, übergangsweise von 55 dB(A). Alles, was darüber hinausgeht, ist gesundheitsschädlich.

Zusagen des Koalitionsvertrags

Im Koalitionsvertrag von 2013 wird eine Gesamtlärmbetrachtung versprochen, d.h. nicht wie bisher die einzelnen Lärmquellen – Straße, Flug- und Schienenverkehr - getrennt betrachten und bewerten, sondern den Gesamtlärm, der auf den Menschen einwirkt. Logisch, oder?

Ein weiteres Versprechen im Koalitionsvertrag betrifft die Einführung von sogenannten Ordnungsrechtlichen Maßnahmen, d.h. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverbote, sofern nicht bis 2016 mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden 180 000 Güterwagen auf leisere Bremsen – K oder LL-Sohle – umgerüstet sind. Wegen der seit Jahren zögerlichen Haltung der in- und ausländischen Wagenhalter scheint dieses Umrüstungsziel zurzeit kaum mehr erreichbar.

Wir fordern die Politik auf, die Wahlversprechen und die Zusagen im Koalitionsvertrag ohne Wenn und Aber einzuhalten!

Wir setzen große Hoffnung in die am 27.01.2015 gegründete neue überparteiliche Parlamentsgruppe Bahnlärm, der sich bereits über 100 Abgeordnete des deutschen Bundestags aus ganz Deutschland angeschlossen haben. Viele dieser Mitglieder der neuen Bahnlärmgruppe werden auch der seit langem bestehenden Parlamentsgruppe Schienenverkehr angehören, wo sie sicher die berechtigten Forderungen der Bahnlärmgeschädigten in ihren jeweiligen Wahlkreisen gegenüber den ebenso verständlichen Interessen der Infrastruktur, Logistiker und verladenden Wirtschaft durchzusetzen haben werden.

Eine weitere Hoffnung für die bahlärmgeplagten Menschen: Die Schweiz hat per Gesetz die Durchfahrt von lauten Güterwagen mit GG-Bremsen ab 2020 verboten. Hoffen wir, dass die Schweiz nicht dem politischem Druck anderer EU Mitgliedsstaaten erliegt, diesen Zeithorizont auf 2022 zu verschieben.

Umweltschutz ist Menschenschutz

Bahnlärm, Erschütterungen und Feinstaub haben bislang total unterschätzte Auswirkungen auf die Gesundheit der betroffenen Menschen. Eine Hochrechnung des bekannten Bremer Epidemiologen Prof. Eberhard Greiser, die Anfang März 2015 bei einer Pressekonferenz in Mainz vorgestellt wurde, zeigte erschreckende Zahlen: Für den Rheinkorridor von Basel bis nach Emmerich werden in 10 Jahren zusätzlich 75 000 Menschen mehr erkranken und 30 000 Menschen zusätzlich sterben. Die zusätzlich verursachten Krankheitskosten belaufen sich auf 3,8 Milliarden €. Sollten da nicht unsere Gesundheitspolitiker und die Krankenkassen aufschreien? Bislang wird das Thema aber nicht in der Gesundheitspolitik, sondern nur in der Umweltpolitik angesiedelt. Ist das gerechtfertigt?

Verursacherprinzip? Nicht bei der Bahn!

Nicht nur die Gesundheit der Menschen wird massiv beeinträchtigt. Eine neue Studie vom März 2015 des Architekten und Immobilienökonoms Dipl.-Ing. Stephan Martin aus Königswinter beziffert den Wertverlust der Immobilien an Deutschlands hochbelasteten Güterverkehrsstrecken auf 5 Mrd. € pro Jahr.

Siehe <http://stephanmartin.jimdo.com/studie/>

Die Einbußen im Tourismus, vor allem im Hotelgewerbe z. B. des Rheintals, aber auch in anderen Hochburgen des Tourismus in Deutschland, sind noch gar nicht im Detail beziffert. Heute orientieren sich Touristen im Internet an Hotelbewertungen – Bahnlärm ist heute ein absolutes k.o. Argument nicht zu buchen oder vorzeitig abzureisen, schöne Aussicht ins Romantische Rheintal hin oder her.

Forderungen an die Politik

Um das Verursacherprinzip durchsetzen zu können, müssen zunächst die externen Kosten internalisiert werden. Bei Kosten-Nutzen Vergleichen müssen nicht nur Menschliches Leid (wie im neuen Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan 2015), sondern auch alle Krankheitskosten, der Wertverlust der Immobilien, die Umsatzverluste im Tourismus und in den anderen betroffenen Branchen monetarisiert und bewertet werden. Nur so ist es möglich – unter Berücksichtigung der bereits erwähnten Gesamtlärbetrachtung – zu Entscheidungen zu kommen, welche Investitionen wo in welchem Zeitraum sinnvoll und notwendig sind. Das gilt sowohl im Bereich der kurzfristigen technischen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms an der Quelle, der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke, wie auch für mittel- und langfristige Vorhaben zur Ertüchtigung der Infrastruktur oder Neubaustrecken, auch unter dem Gesichtspunkt der Lärmvermeidung.

Nicht Mittelungspegel, sondern Maximalpegel wecken die Menschen auf!

Bei der Bewertung der Maßnahmen zum Lärmschutz müssen die tatsächlich auftretenden Maximalpegel zu

Grunde gelegt werden, nicht die Mittelungspegel. Die Menschen werden ja nicht von einem Durchschnittswert aufgeweckt, sondern von dem tatsächlichen Lärm des vorbeifahrenden Güterwagens. Alle Planungen, die von Berechnungen des Mittelwerts ausgehen, müssen überprüft werden, wenn der tatsächliche Lärmwert (Maximalpegel) das gesundheitlich unbedenkliche Maß überschreitet. Die Menschen müssen an allen Bestandsstrecken einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz bekommen, der eine Gesundheitsgefährdung ausschließt. Das bedeutet auch, dass der sogenannte Schienenbonus nicht nur wie beschlossen, ab 2015 für Neubauplanungen nicht mehr angewandt wird, sondern auch für Bestandsstrecken sofort und ohne Einschränkung abgeschafft werden muss.

Lärmvermeidung

Wie kann man Bahnlärm durch Güterzüge reduzieren oder vermeiden? An erster Stelle steht die bereits erwähnte Umrüstung auf sogenannte „Flüsterbremsen“, wobei dieser Ausdruck ein reiner PR Gag der Wagenhalter ist – von Flüstern kann da keine Rede sein. Aber spürbar weniger laut sind die umgerüsteten Wagen schon. Das von der DB versprochene Ziel der „Halbierung des Bahnlärms in ganz Deutschland bis 2020“, ausgedrückt in einer Reduzierung des Lärms um 10 Dezibel (bewusst unwissenschaftlich ausgedrückt!), was einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms entsprechen soll, ist nur zu erreichen, wenn zu dem „glatten Rad“ ein „glattes Gleis“ hinzukommt. Das bedeutet aber eine kontinuierliche Gleispflege wie beim „BüG“, dem „besonders überwachten Gleis“ auf allen belasteten Strecken. Auch hier muss ein Rechtsanspruch auch für die belasteten Bestandsstrecken geschaffen werden.

Neutrales Lärm Monitoring

Die schnelle Umrüstung der Güterwagen auf Kompositbremssohlen (K- oder LL-Sohlen) muss durch ein Anreizsystem gefordert und gefördert werden, sodass es für die Wagenhalter betriebswirtschaftlich lohnend ist, schneller umzurüsten. Dazu gehört eine stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise nach Schweizer Vorbild genauso wie die glaubhafte gesetzliche Androhung von qualifizierten Geschwindigkeitsbeschränkungen oder auch Nachfahrverboten für nicht umgerüstete Wagen, wie in Koalitionsvertrag versprochen. Dafür ist ein achsgenaues Lärm Monitoring notwendig, das von einer unabhängigen Stelle wie z.B. dem TÜV durchgeführt wird und deren Ergebnisse zeitnah und verständlich der betroffenen Öffentlichkeit nachprüfbar via Internet zugänglich gemacht werden. Solche Monitoring Technologie existiert, wurde auf der Innotrans 2014 vorgeführt und ist im Rheintal seit 4 Jahren erfolgreich – aber unveröffentlicht – in Erprobung. Eine Entschuldigung, man könne einzelne laute Güterwagen nicht identifizieren, gilt nicht. Im Übrigen könnten diese erstaunlich detaillierten und radgenauen Messergebnisse auch für eine vorausschauende Instandhaltungsplanung der Wagenhalter dienen, ein Kostenanreiz von ganz beträchtlicher Aktualität.

Auch Lärmvermeidung...



Rail Freight Corridor 2 – eine Alternative zum Rheintal

Eine bestehende Alternative für den reinen Transitverkehr von den ZARA Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) nach Genua wäre die verstärkte Nutzung des bestehenden europäischen RFC 2 – des Rail Freight Corridors 2, der zu den TEN Trans European Networks gehört. Wie man leicht der Karte entnehmen kann, ist die Strecke kürzer als durch das Rheintal und könnte den gesamten Transitverkehr aufnehmen, d.h. Verkehr ohne Quell- und Zielverkehr in Deutschland. Nach einer Studie des Umweltbundesamts Schienennetz 2025/2030 von 2012 handelt es sich dabei um nahezu 70% des Güterverkehrs durchs Rheintal.

Hier muss Europäische Politik für Hilfe und Abhilfe sorgen, was schnell und ohne Kosten zu einer spürbaren Entlastung des Rheintals führen würde. Unverständlich, warum dies nicht favorisiert wird, aber meine Vermutung ist, das die DB Netz AG nicht auf den Umsatz durch die Trassenpreise des erheblichen Transitverkehrs verzichten will. Eine rein betriebswirtschaftliche Betrachtung auf dem Rücken der lärmgeplagten Anwohner des Rheintals, seiner Tourismusindustrie und der Immobilienwerte!

Lärm aus dem Rheintal unter die Erde:

Das Projekt Westerwald-Taunus Tunnel

Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 wurde ein ungewöhnliches Projekt angemeldet: der Westerwald-Taunus-Tunnel. Die Idee stammt von dem Bonner Dipl.-Ing. Dr. Rolf Niemeyer und ist sowohl revolutionär als auch genial. Das Beste: Fachleute des Weltmarktführers im

Tunnelbau bestätigen, es ist machbar. Ein Konzept ist im Internet verfügbar: <http://westerwald-taunus-tunnel.de>. Jetzt kommt es darauf an, eine Vorstudie zu finanzieren, um die Annahmen durch Fakten zu erhärten und dann die Machbarkeit faktenbasiert und emotionsfrei gegen alle Widerstände zu prüfen. Die meisten Wortmeldungen nach den ersten Veröffentlichungen waren erwartungsgemäß ziemlich emotional und von wenig Sachkenntnis getrübt. Es gäbe keinen Suezkanal, keinen Panamakanal und auch keinen Gotthard Basis Tunnel, der 2016/17 eröffnet werden soll, wenn damals solche Kleingeister das Sagen gehabt hätten. Lassen Sie uns die Fakten finden, bewerten und dann, aber auch erst dann einen Entscheidungsprozess starten. Das Projekt ist langfristig, sehr langfristig, aber es würde den Menschen im Rheintal ihren historischen Lebensraum und die wirtschaftliche Grundlage für zigtausend Bewohner zurückgeben. Auch das ist Lärmschutzpolitik durch Lärmvermeidung!

Fazit

Nach einer Studie des UBA sind nahezu ein Drittel der Menschen in Deutschland von erheblichem Bahnlärm betroffen, keine Überraschung bei dem dichten Schienennetz.

Vom Schienengüterverkehr verursachter Lärm, die Erschütterungen und der Feinstaub sind unglaubliche Belastungen für den betroffenen Menschen, seine Gesundheit, seine Lebensqualität, seine wirtschaftlichen Grundlagen in vielen Branchen, vor allem dem Tourismus und der Immobilienwirtschaft. Aber auch die städtebauliche Entwicklung der Kommunen entlang der hochbelasteten Strecken ist erheblich gefährdet. Güterverkehr auf der Schiene ist notwendig, aber es müssen unverzüglich alle verfügbaren technischen Maßnahmen umgesetzt werden, die zu einer spürbaren Entlastung aller Betroffenen führt. Gesundheit geht vor! Alle Betroffenen müssen einen einklagbaren Rechtsanspruch auf ihre grundgesetzlich garantierte Gesundheit und ihr Eigentum bekommen. Die Politik aller Ebenen von der EU über Bund, Land, Kreis und Kommunen, aber auch alle Unternehmen, die Bahn, die Wagenhalter, die Logistiker und die verladende Industrie müssen an einem Strang ziehen, damit die Bahn schneller leiser wird. Nur so wird sie von den Menschen akzeptiert.