

Kommuniqué

für ein bundesweites Aktionsprogramm gegen Bahnlärm und Erschütterungen

Auf dem Internationalen Bahnlärm-Kongress am 13. und 14. November 2010 in Boppard kamen mehr als 40 bundesdeutsche und europäische Initiativen mit Wissenschaftlern, Politikern und Fachleuten zusammen, um sich über die bestehende unerträgliche Bahnlärmsituation auszutauschen und daraus entsprechende Erkenntnisse und Maßnahmen abzuleiten.

Zentrale Botschaften des Kongresses sind:

1. Bahnlärm macht krank!

Die Gesamtheit der heute vorliegenden wissenschaftlichen Evidenz lässt keinen Zweifel daran, dass Bahnlärm, wie er von den durchschnittlich 40 Jahre alten Güterwaggons verursacht wird, zu einer signifikanten Erhöhung der Gesundheitsrisiken und insbesondere zu koronaren Herzerkrankungen, Bluthochdruck, Herzinfarkten und Schlaganfällen führt. Bei Lärmsituationen wie im Oberen Mittelrheintal muss man von fahrlässiger Körperverletzung ausgehen, denn die täglich veröffentlichten Messergebnisse zeigen Lärmwerte, die bis zu 30 dB(A) über den von der WHO und anderen Organisationen empfohlenen Maximal- und Mittelungspegeln liegen. Diese Situation droht aufgrund des Ausbaus der Schienenstrecke Rotterdam – Genua zum europäischen Güterverkehrskorridor Nummer 1 auf der gesamten Rheintalstrecke, vom Ober- und Hochrhein bis zum Niederrhein, und macht ein ganzes Bündel von Maßnahmen zur Bahnlärmbekämpfung zwingend und sofort notwendig.

2. Das Bundesimmissionsschutzgesetz und insbesondere die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung sind veraltet und dringend novellierungsbedürftig.

Der Gesetzgeber verharrt hier in einer ebenfalls als fahrlässig und verfassungsrechtlich bedenklichen gesetzgeberischen Abstinenz, die in ihrer Konsequenz die Bürger nur unzureichend vor gesundheitlichen und materiellen Schäden schützt, zugunsten eines bundeseigenen Bahnkonzerns und seiner Kunden. Insbesondere die schalltechnischen

Grundlagen und Grenzwerte der derzeitigen Gesetze und Verordnungen entsprechen schon längst nicht mehr den heutigen Verkehrsverhältnissen.

- Immer noch werden nach 35 Jahren Bundesimmissionsschutzgesetz den Menschen an bestehenden Bahnlinien (und das ist die Mehrzahl der Strecken) nicht nur tags, sondern auch nachts Lärmwerte zugemutet, die vielerorts 100 dB(A) in der Spitze überschreiten, ohne dass es einen Rechtsanspruch auf Schutz vor diesem Lärm gibt.
- Immer noch rechnen die Bahn und das Eisenbahnbundesamt mit einem Mittelungspegel, der die Spitzenwerte der Lärmimmissionen vorbeifahrender Züge rechnerisch um bis zu 20 dB(A) reduziert, das heißt auf ein Viertel des gehörten Lärmpegels zurückrechnet.
- Immer noch wird von diesem Wert dann auch noch ein Schienenbonus von 5 dB(A) abgerechnet, für den es nach heutigen Maßstäben, vor allem für den nächtlichen Schienengüterverkehr, überhaupt keine Berechtigung mehr gibt. Das Bundesimmissionsschutzgesetz schützt durch den dort verankerten Bahnbonus die Bahn und nicht die Bevölkerung. Würde die Regelung entfallen oder sachgerecht geändert, hätten die Gerichte die Möglichkeit, andere Lärmwerte zu Grunde zu legen, wie es z. B. im Luftverkehr bei den dort üblichen Nachtflugverböten und Betriebsbeschränkungen der Flughäfen geschieht. Nur weil der Gesetzgeber insoweit nicht tätig wird, kann es geschehen, dass ein den Rasen mähender Bürger ordnungsrechtlich belangt wird, während der gleichzeitig vorüberrauschende Güterzug mit erheblich höheren Lärmwerten der Rechtsordnung entspricht und fahren darf.
- Immer noch gilt das inakzeptable Recht, dass nur bei wesentlichen Änderungen an der Strecke ein Lärmschutzanspruch entsteht. Wobei als „wesentlich“ praktisch nur der Neubau einer Strecke oder eines zusätzlichen Gleises gilt. Wenn sich also der Verkehr auf einer bestehenden Strecke verdoppelt oder vervierfacht, ist das keine „wesentliche Änderung“. Ebenso wenig sieht man es als „wesentlich“ an, wenn – wie linksrheinisch geschehen – auf einer

Strecke, auf der nachts kaum Güterverkehr stattfand, plötzlich mehr als 100 Güterzüge mit ohrenbetäubendem Lärm fahren. Bestandsschutz muss auch für gesunde Lebensbedingungen gelten und darf nicht zu Lasten der Gesundheit der Menschen gehen. Wenn dies 35 Jahre nach Verabschiedung des Gesetzes zum Schutz V O R Immissionen immer noch nicht garantiert ist, hat das Gesetz seinen Zweck verfehlt!

Für den Bereich der Erschütterungen, die das Leben an Bahnstrecken unerträglich machen können, gibt es bisher so gut wie überhaupt keinen Schutz, weil sie im Gesetz nicht vorkommen.

Entsprechend sind für Bestandsstreckenschutz, Schienenbonus, Mittelungspegel in Kombination mit A-Filter-Bewertung sowie für die Definition der „wesentlichen Änderungen“, zusätzlichen Schutz vor Erschütterungen, etc. kurzfristig neue gesetzliche Regelungen gefordert. Die Bundesregierung muss das Thema Schutz vor Lärmimmissionen endlich ernst nehmen und aus den praktisch als „Investitionsschutzgesetz“ wirkenden Gesetzesregelungen wieder ein Immissionsschutzgesetz machen. Lärm lediglich als lästig zu bezeichnen, stammt aus einer Zeit, als nachts nur wenige kurze und langsame Güterzüge fahren.

3. Technisch ist das Lärmproblem ohne weiteres und mit vertretbarem finanziellem Aufwand lösbar.

Die technischen Möglichkeiten beginnen bei einer Instandsetzung des veralteten bis defekten Fuhrparks und reichen über moderne und innovative Maßnahmen an der Strecke bis hin zu neuen Trassenführungen und Fahrplan-Regulierungen wie Nachtfahrverboten. Die Kongressteilnehmer, die durchweg „pro Bahn“ sprachen, waren sich einig, dass nur eine leise Bahn auch eine gute und erfolgreiche Bahn sein kann, weil sich mit technisch veraltetem und lautem Material der Wettbewerb mit Straße, Schiff und Flugzeug nicht gewinnen lässt.

Subventionen und Protektionismus des Bundes führen ganz im Gegenteil zu einem veralteten und teilweise desolaten System, weil das Geld nicht in die Infrastruktur und in neue Fahrzeugtechnik geflossen ist, sondern in teilweise dubiose Prestigeobjekte und Auslandsinvestitionen, die mit dem Ziel einer effizienten und bürgerfreundlichen Schieneninfrastruktur in Deutschland nicht vereinbar sind.

Die Bahn durch den Staat zu fördern ist notwendig, da der zukunftsichernde Erhalt und der leistungsfähige Ausbau der Schieneninfrastruktur aufwendig sind und im Sinne der Volkswirtschaft und der Daseinsvorsorge zu erfolgen haben. Jedoch muss eine rechtliche Grundlage geschaffen werden, um wirksam kontrollieren und somit sicherstellen zu können, was mit den staatlichen Beiträgen in Milliardenhöhe (20 Mrd. p. a.) geschieht, und vor allem auch, um Verstöße der Deutschen Bahn AG endlich ahnden zu können. Die Bahn kann staatlich nur dann weiter subventioniert werden (auch durch Nahverkehrstarife), wenn sie über alle Planungen und Ausgaben rechtzeitig und umfassend informiert. Die Bahn ist gegenüber dem Gesetzgeber und den Bürgern in einer umfassenden Informationspflicht und kann nicht durch selbst festgelegte Geschäftsgeheimnisse Informationen verwehren.

Die Berechtigung einer aufwendigen Bahn leitet sich vor allem aus der Umweltverträglichkeit und einer weitgehenden Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen ab. Konträr dazu gilt die Bahn im Güterverkehr aufgrund veralteter Technik heute als das lauteste aller Verkehrsmittel. Damit handelt sich die Bahn ein überaus schlechtes Image bei den Bürgern ein, was der weiteren Förderung durch den Staat extrem abträglich ist. Aus diesen Gründen sind bei der Bahn nachhaltige Investitionen in Schutz vor Lärm und eine neue Lärmsensibilität auch bei allen Zulieferern als oberstes Gebot anzusehen.

4. Die externen Kosten des Bahnverkehrs werden in hohem Maße der Bevölkerung und der Wirtschaft der betroffenen Regionen auferlegt.

Angefangen bei den Gesundheitskosten über den Wertverlust bei Immobilien bis hin zu wirtschaftlichen Einbußen durch Arbeitsausfälle, Tourismusschädigung, Beeinträchtigung der Kommunalentwicklung verursacht der laute Bahnverkehr enorme Folgeschäden für die Volkswirtschaft. Hier ist dringend eine Internalisierung der so entstehenden externen Kosten gefordert, das heißt, die Kosten müssen bei den Verursachern und Nutznießern angesiedelt werden und nicht bei der Bevölkerung und einzelnen benachteiligten Kommunen und Regionen. Auch angesichts des zunehmenden Transitverkehrs entstehen dadurch erhebliche Verzerrungen und Benachteiligungen.

Das Argument, der Bahnverkehr würde dadurch weniger wettbewerbsfähig, unterschlägt, dass Milliarden investiert werden und die Prioritätenliste nicht immer dort enden darf, wo es um den Bürger geht, weil dort die geringste Widerstandskraft zu erwarten ist.

5. Politik ist zu sofortigem Handeln aufgefordert.

Es kann nicht mehr länger hingenommen werden, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber trotz seines Kontrollauftrags die erkannten Unzulänglichkeiten der 16. BImSchV und die hieraus abzuleitenden Gesundheitsgefahren ignoriert. Dies wiegt umso schwerer, weil Jahrzehnte ins Land gegangen sind und weitere Jahre benötigt werden, um Abhilfe zu schaffen, die nur von der öffentlichen Hand geleistet werden kann. Die öffentliche Hand und insbesondere der Bund haben jedoch ein beträchtliches Interesse, ihren Pflichten nicht nachzukommen, sie zu unterlassen und gar zu hintertreiben, weil verschärfte Anforderungen an Lärmschutz vordergründig zu erheblichen Mehraufwendungen für die Haushalte führen, die die Finanzmittel für andere Maßnahmen beschränken, der Allgemeinheit aber nachhaltig die Folgekosten einer ungezügelten Verlärmung ersparen. Die Verantwortung für diese noch immer praktizierte kurzsichtige Betrachtungsweise der Lärmproblematik tragen die regierenden Politiker und deren Parteien.

Es muss endlich bewusst werden und zu Konsequenzen führen, dass Bahnlärm nicht lästig, sondern eine Todesursache ist.