



Lärm ernsthaft bekämpfen

Eingang-Statements

Roland Diehl

MUT e.V., 1. Vorsitzender

IG BOHR, Sprecher





Beim Schutz vor Bahnlärm ist

**„den Besonderheiten des Schienenverkehrs
Rechnung zu tragen“**

- 1. Im Gegensatz zum Straßenverkehrslärm werden Schienenverkehrsgeräusche durch lange Geräuschpausen unterbrochen.***
- 2. Schienenverkehrslärm tritt nach Fahrplan auf. Es ist medizinisch nachgewiesen, dass diese Regelmäßigkeit eine bessere Gewöhnung an Geräusche zur Folge hat, so dass sie zum Beispiel nachts nicht mehr zum Aufwachen führen.***
- 3. Die von einer Schienenverkehrsstrecke ausgehenden Geräusche sind im Wesentlichen gleichlaut und haben den gleichen Klangcharakter.***

(offizielle Position der Deutschen Bahn AG zur „geringeren Störwirkung des Schienenverkehrs“ 2001) → Helau und Alaaf!



Forderungen des
Verbands Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e. V. (VDEI)
an die Koalitionäre zu mehr Investitionen in den
Schienenverkehr
Pressemitteilung 27.10.2009

*„Bei Strecken sind Lärminderungsmaßnahmen in sinnvoller Kombination mit der Nutzung von Möglichkeiten an Fahrzeugen voran zu treiben. **Der Schienenbonus darf auf keinen Fall abgeschafft werden**“.*

Es ist aber gerade der „Schienenbonus“, der seit Jahren die „Nutzung von Möglichkeiten an Fahrzeugen“ verhindert. Der VDEI widerspricht sich selbst → kein ernsthaftes Interesse an der Bahnlärminderung!



Die Lärmprivilegien der Bahn und ihre Auswirkungen

- **Mittelungspegel** („äquivalenter Dauerschallpegel“)
- **Schienenbonus SB** „Lärmgutschrift“
- **Beurteilungspegel** „Maß“ für den Schallschutz
- **BÜG** Besonders überwachtes Gleis → „Gleispflegebonus“
- **SB und BÜG** „8 dB(A)“ $\frac{1}{6,3}$ Division der Zugzahl durch 6,3
- **Passiver Schallschutz** Immobilienwertvernichtung

Äquivalenter Dauerschallpegel L_{eq}

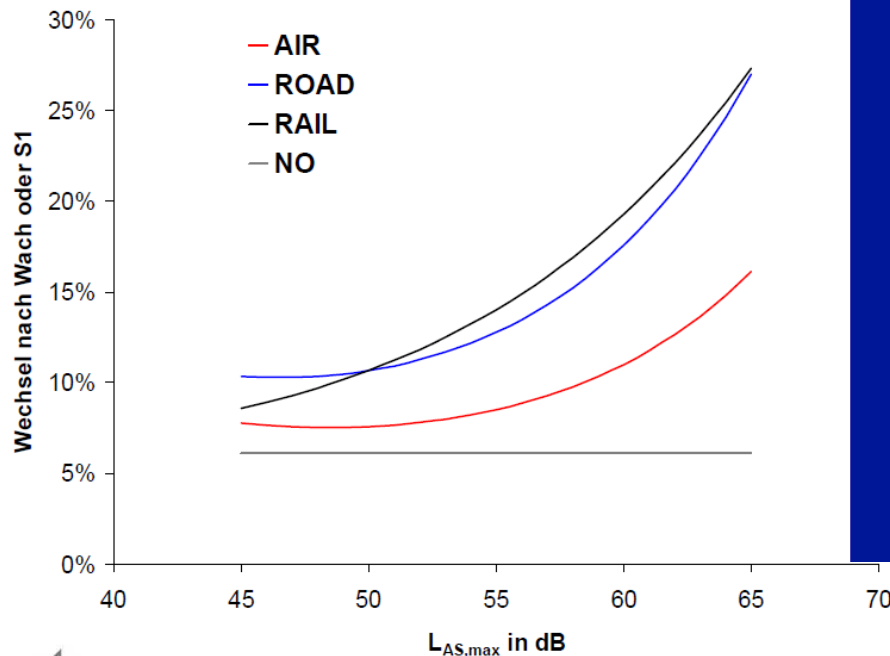


- ❖ Den sog. „äquivalenten Dauerschallpegel“ gibt es nicht!
Er ist eine Erfindung der Lärmverharmloser
 - ❖ Er sagt nichts über die Struktur intermittierenden Lärms aus und ist als Parameter für Lärmbelastung und Lärmwirkung ungeeignet
 - ❖ **Nicht irgendwelche Mittelungen oder äquivalente Dauerschallpegel reißen die Menschen nachts aus dem Schlaf, sondern die Spitzenwerte, deren Häufigkeit und Dauer, die damit unerlässlich für eine korrekte Beurteilung der Lärmeinwirkung sind**
 - ❖ Äquivalent ist allenfalls
 - eine Drittelung der Zugzahl durch den Schienenbonus
 - eine Halbierung der Zugzahl durch das BÜG
 - eine Division der Zugzahl durch 6,3 durch deren Kombination
- **von Ernsthaftigkeit der Bahnlärmbekämpfung keine Spur!**

Bahnlärm und Recht – Schienenbonus? Schienenmalus!



Quelle: M. Basner, DLR (2009)

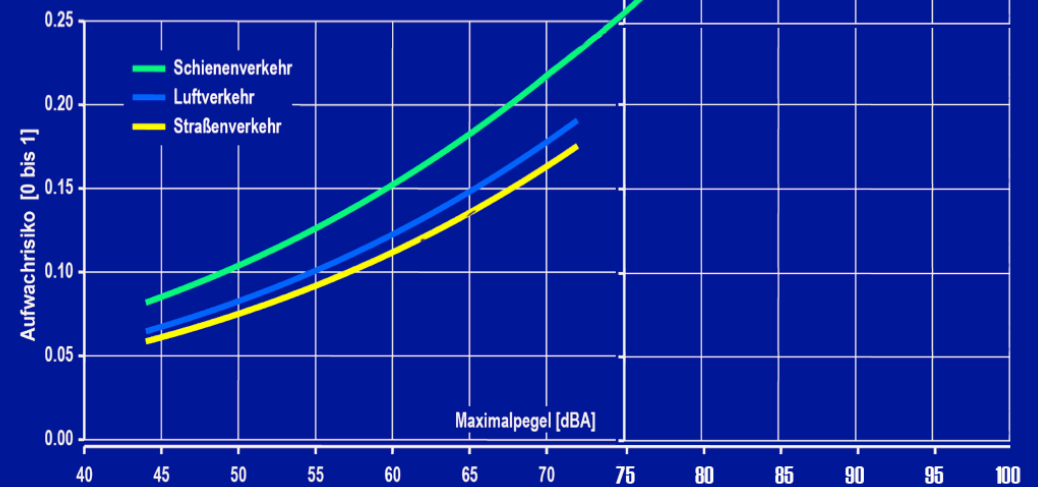


Hier sind die Dosis-Wirkungsbeziehungen für die drei Verkehrsträger zusammen mit der spontanen Aufwachwahrscheinlichkeit in einer Abbildung dargestellt.



Lärmpegel im Oberen Mittelrheintal

Ereigniskorreliertes Aufwachen – Maximalpegel



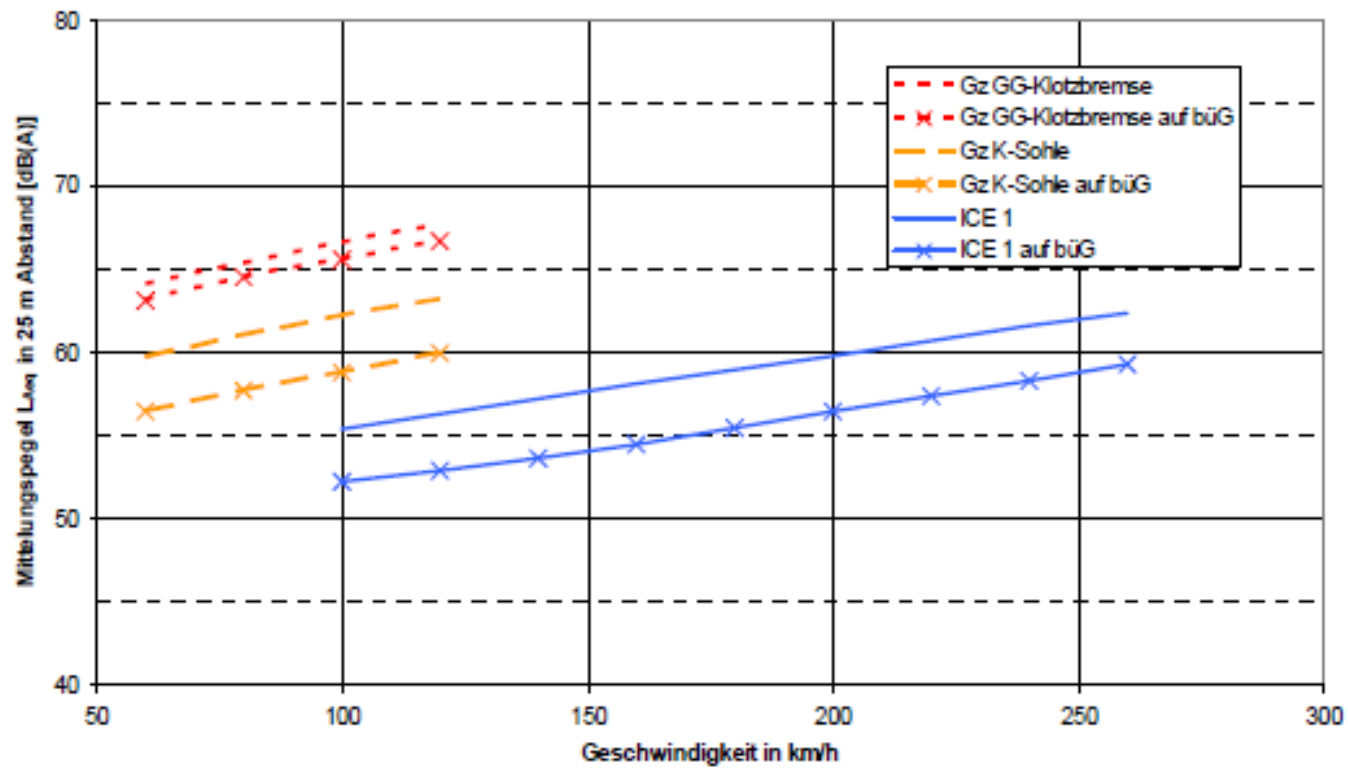
Quelle:

„Leiser Verkehr“ – Lärmwirkungen
November 2007 in Mainz
(ergänzt durch Pro Rheintal)

BÜG bei Güterzügen praktisch nutzlos



Einfluss der Bremsbauart und des Schienenoberfläche



Schienenbonus – der Rohrkrepiierer



Pegelminderung des Verkehrslärms seit 1970



Alles ist leiser geworden - nur nicht der Güterwagen auf der Schiene

Sündenfall Schienenbonus
- er hat 30 Jahre lang - aus Sicht des Eisenbahnsektors "erfolgreich" - verhindert, dass in lärmarmes rollendes Material investiert wurde



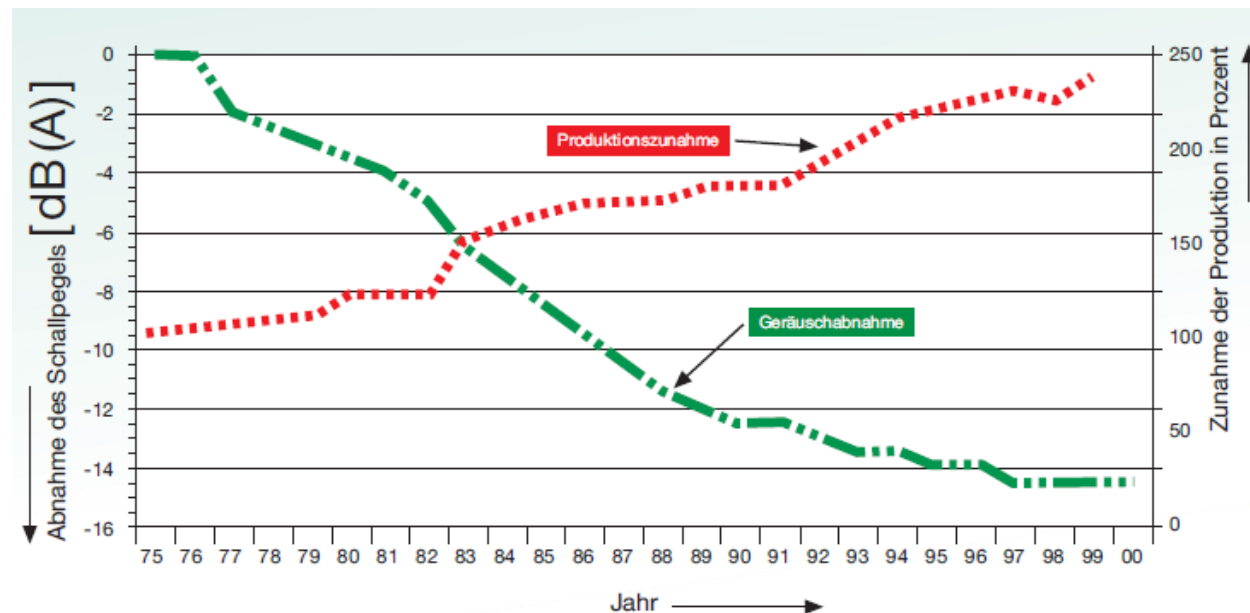
Lärmschutz ist keine Einschränkung des Wachstums



Niemand hat das Recht, einen Anderen durch unerwünschten Schall zu belästigen

Lärm ist immer ein Ausdruck fehlerhafter Technik, die nicht mehr den heutigen Anforderungen an Logistik und Effizienz gewachsen ist – ein Zeichen fehlender Wettbewerbsfähigkeit

Nur eine leise Bahn ist auch eine wettbewerbsfähige Bahn!



Die Entkopplung von Lärm und der Produktivitätsanstieg am Beispiel eines Chemiewerks.
(Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt)

Wer nicht wettbewerbsfähig ist, kann sich keinen Lärmschutz leisten – und wer sich keinen Lärmschutz leisten kann, wird weiter an Wettbewerbsfähigkeit einbüßen – eine

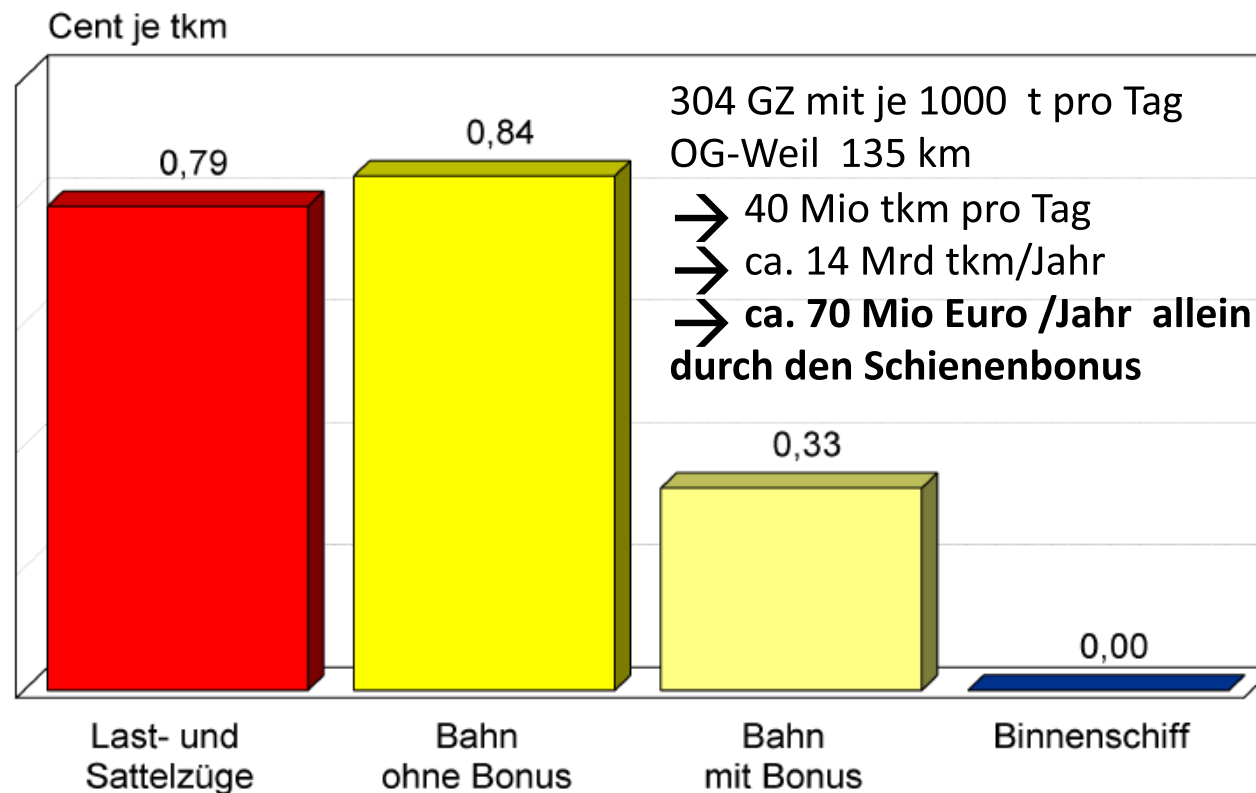
klassische Abwärtsspirale!

Externe Kosten des Verkehrslärms (Beispielrechnung)



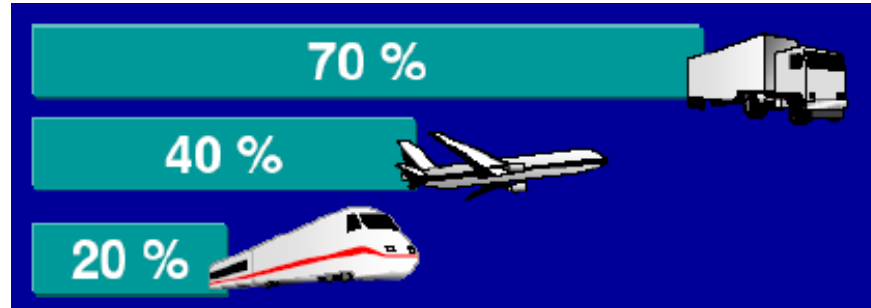
Externe Kosten: unkompensierte Auswirkungen auf unbeteiligte Dritte
Extern: eine Geschädigter erhält keine Entschädigung

Abbildung 8: Durchschnittliche Externe Kosten des Verkehrslärms



Quelle: PLANCO Consulting/BA für Gewässerkunde November 2007

Relativierung der Verkehrslärmbetroffenheit



**57,4 Mio. an 280.000 km Straße
→ 205 Menschen pro km Straße**

**16,4 Mio. an 37.000 km Schiene
→ 443 Menschen pro km Schiene**

**In der Relation ist der
Bahnlärm der größte
akustische
Umweltverschmutzer
in Deutschland**

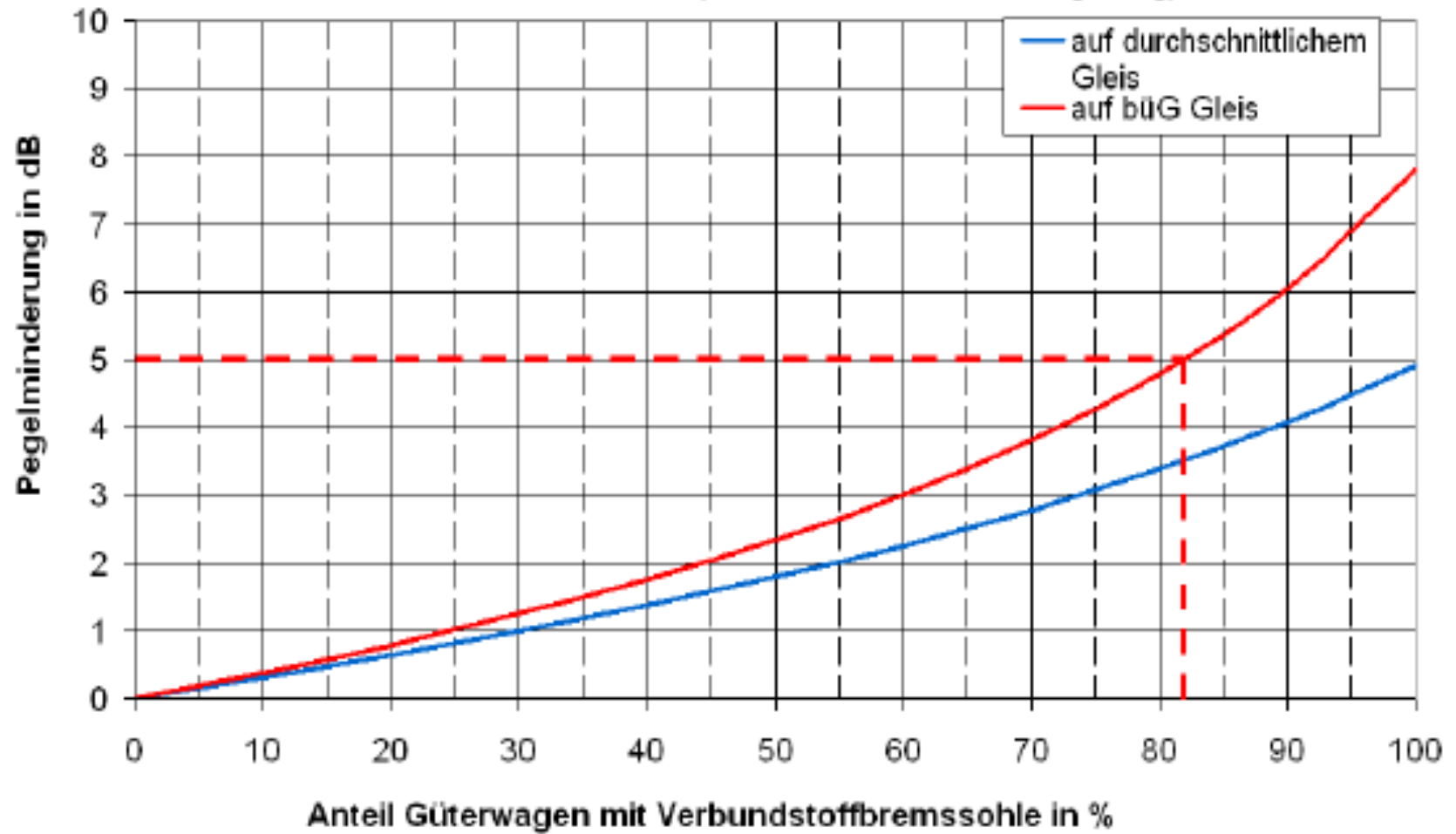
Bahnlärm ist keine
besonders milde Form von Lärm
– im Gegenteil!



Umrüstung zügig umsetzbar, aber nicht hinreichend



Erzielbare Pegelminderung durch Umrüstung von Güterwagen mit Verbundstoffbremssohle (nach Entwurf Schall 03 [2006])



Quelle: BMVBS, Möhler & Partner



Credo der Verkehrspolitik

„Güter auf die Schiene“

→ Exorbitanter Anstieg des Bahnlärms

„Der Lärm ist die Achillesferse des Schienengüterverkehrs“

Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG

Dieser Erkenntnis müssen jetzt endlich die längst überfälligen Taten folgen – ernsthaft und nicht nur Propaganda!



Themen für eine Novellierung der derzeitigen Gesetze und Verordnungen

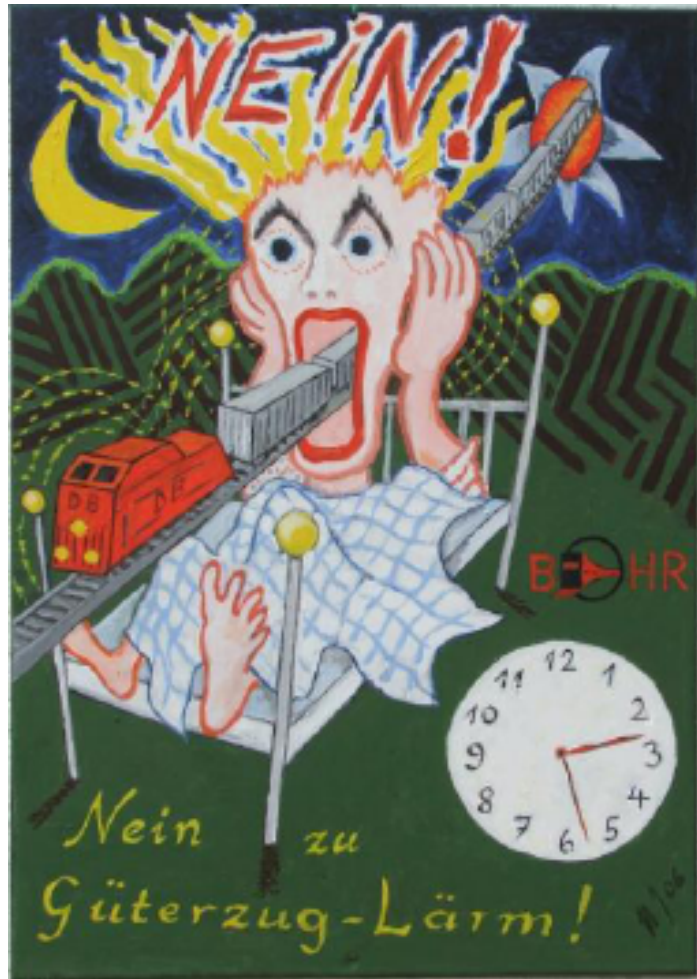
- **Bestandsstreckenbenachteiligung**
- **überholte Grenzwertregelung**
- **fehlender Rechtsanspruch auf Lärmsanierung**
- **fehlende Verpflichtung der Berücksichtigung eines Gesamt-Beurteilungspegels**
- **fehlende Schutzvorschrift für Erschütterungen**
- **unhaltbare Definition der “wesentlichen Änderung”**,
- **fehlender Schutzanspruch aus Pegelanstiegen durch erhöhte Verkehrsbelastung**
- **überholter Mittelungspegel – fehlende Maximalpegelregelung**
- **nicht mehr zu rechtfertigender Schienenbonus (es tut sich was!)**
- **unzulängliche Berechnungsverfahren für Lärmschutzansprüche**
- **unzulängliche Informationspolitik und Bürgerbeteiligung bei der Planung → neue Planungskultur!**



**Ohne Änderung der
rechtlichen
Rahmenbedingungen
gibt es keine leise
Güterbahn**



**Die Vernunft kann sich
mit größerer Wucht dem
Bösen entgegen stellen,
wenn der Zorn ihr dabei
dienstbar zu Hand geht**



Ein spannendes Symposium
wünschen Ihnen



und die Bürgerinitiativen der
**Interessengemeinschaft
Bahnprotest an Ober- und
Hoch-Rhein**

