

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

16. März 2015

Bahnlärm-Kongress fordert Gesetz für Gesamt-Lärmsanierungs-„Pflicht!“

Bürgerinitiativen aus ganz Deutschland verabschieden bei Veranstaltung in Boppard gemeinsame Resolution an den Deutschen Bundestag und fordern Unternehmen, Parteien und Bürger/innen auf, sich dieser Resolution anzuschließen

„Die Teilnehmer des Internationalen Bahnlärm-Kongresses 2015 in Boppard fordern den Deutschen Bundestag auf, den grundrechtlichen Schutzpflichten des Staates für Gesundheit und Eigentum seiner von Verkehrslärm betroffenen Bürger durch eine gesetzliche Einführung von Lärmsanierungspflichten, auch für unverändert bestehende Verkehrsanlagen, noch in der 18. Legislaturperiode nachzukommen und dabei verkehrübergreifend den Gesamtlärm an Straßen und Schienenwegen als Beurteilungsgrundlage heranzuziehen, wie es bereits in Entschlüssen des Bundesrats von 1990 und 1996 gefordert und im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien vom November 2013 vereinbart wurde. Ebenfalls mit einzubeziehen ist der Lärm von Flugzeugen.

Weiterhin fordern die Initiativen den Deutschen Bundestag auf, die Bestandsschutz-einschränkende Definition von wesentlichen Änderungen auch auf funktionale Erweiterungen wie die Erhöhung der Zugfrequenzen, Erhöhung der Achslasten, Erhöhung der Geschwindigkeit, die Erhöhung der nächtlichen Zugfrequenzen und andere Lärm mehrende Maßnahmen auszudehnen.“

So der Wortlaut der kurzen, aber weitreichenden Resolution, welche die Initiativen beim Bahnlärm-Kongress am vergangenen Freitag und Samstag in Boppard gemeinsam verfasst haben. Die Resolution fordert, aus der freiwilligen Lärmsanierung eine Pflicht zu machen und somit dem Bürger einen rechtlichen Anspruch darauf einzuräumen. Darüber hinaus sollen die unterschiedlichen Verkehrsarten (Straße, Schiene, Flugverkehr) nicht länger separat betrachtet werden, sondern – so wie sie auch von den Menschen wahrgenommen werden – als

Gesamtlärmphänomen berücksichtigt werden. Damit endet dann auch die bisherige, rein haushaltsrechtlich motivierte Betrachtung, die Lärmschutz nur in dem Maße ermöglicht, wie der Bund Finanzmittel zur Verfügung stellt und die Bahn Zeit findet und willens ist, dieses Geld auch einzusetzen – was zurückblickend bisher nie gelungen ist.

„Dies wäre auch ein Ende für die ‚Schönrechnerei‘ von Bahnlärm“, wie Pro-Rheintal-Sprecher Frank Gross betont. Beispielsweise wurde bisher unterstellt, dass es in der Zeit zwischen zwei Zügen nicht zu weiteren Lärmemissionen komme und somit eine entsprechende Erholung eintrete. Beides ist falsch, was ähnlich auch für die Straßen- und Fluglärmrechnung gilt, sagt Gross, denn der Stresshormonspiegel ändere sich nicht im Minutentakt und die angeblichen Ruhepausen würden durch weitere Lärmquellen und langsam abklingende Stresshormonspiegel gefüllt. Frank Gross weiter: „Man ist entsetzt, feststellen zu müssen, zu welchen unlauteren Tricks und Methoden sich anerkannte Fachleute haben verleiten lassen und was nicht alles von ihnen mitgetragen wurde, um die Schutzansprüche der Bürgerinnen und Bürger auf einem möglichst niedrigen Niveau zu halten. Das geht so weit, dass auch Lärmsanierungsmaßnahmen dadurch unwirksam oder gar kontraproduktiv wurden, weil sie auf eine berechnete Situation ausgerichtet wurden, die es in der Realität so gar nicht gibt.“

Wie wenig die derzeitigen Lärmschutzvorschriften dem ursprünglichen und proklamierten Ziel entsprechen, kommt auch in den Bestandschutzregelungen zum Ausdruck. Diese für die meisten Eisenbahnstrecken geltenden Regelungen besagen, dass Anwohner hier 11 dB(A) (4-facher Schalldruck und mehr als doppelt empfundene Lautstärke) mehr Lärm ertragen müssen und selbst darauf keinen Anspruch haben. Lediglich bei neu anzulegenden Strecken gelten die sogenannten Vorsorgewerte, die um 11 dB(A) niedriger liegen und auf die man auch einen gewissen Anspruch hat.

Um in diesen Genuss zu kommen, sieht die bisherige Regelung vor, dass Neubaumaßnahmen eine notwendige Voraussetzung sind, aus denen sich eine erkennbare wesentliche Änderung ableiten lässt. In der Regel trifft das zu für ein zusätzliches Gleis oder das Verlegen eines Gleises. Gross dazu: „Man hatte diese Regelung vor 41 Jahren bei der Verabschiedung der Bundes-Immissionsschutzgesetzes

deshalb so vorgesehen, um nicht auf einen Schlag ganz Deutschland sanieren zu müssen. Auf diesem Gesetzesstand verharrt man bis heute, was dazu geführt hat, dass eben ganz Deutschland nicht saniert wurde und die Bahn inzwischen dreimal so laut ist wie andere Verkehrsträger.“

Diese Regelung hat nicht nur verhindert, dass Bahnstrecken und Fahrzeuge saniert wurden und dementsprechend heute in einem miserablen Zustand sind, sondern blockiert auch weiterhin, dass bereits bei der Anschaffung von Fahrzeugen und beim Bau von Schienenwegen akustische Gesichtspunkte berücksichtigt werden. Das sei, so Gross, jedoch die Voraussetzung, um kostengünstigen und wirksamen Lärmschutz machen zu können. Gross verwies auf Prof. Markus Hecht, der auf dem Kongress anführte, dass man mit Lärmschutzvorrichtungen versehene Gleisbaumaschinen aus Deutschland nach Japan exportiere, während dieselben Maschinen in Deutschland von der Deutschen Bahn ohne Lärmschutz bestellt würden.

Wenn, so Gross, als Beispiel der Rheinkorridor weiter ausgebaut und die Strecken am Mittelrhein weiter ertüchtigt werden, um noch mehr, noch längere, schwerere und damit lautere Züge aufzunehmen, sei das verkehrsmäßig gleichzusetzen mit dem Bau eines weiteres Gleises. Doch dafür gebe es bisher keine Vorsorgemaßnahmen, und das bedeute keinerlei Anspruch der Anwohner auf Lärmschutz!

Bund und Bahn wollen offenkundig auch weiterhin den Lärm „schönrechnen“ und mit allen Mitteln verhindern, dass eine Gesundheitsstudie kommt, die den grundrechtlichen Anspruch auf Lärmschutz unterstützen könnte. Auch die Bundesländer wollen die Gesundheitsstudie aus fiskalischen Gründen verhindern, weil sie befürchten, dass die Ergebnisse auch auf Straßen und Flugeinrichtungen angewandt werden könnten. Seit 2010 wurde diese Forderung von unabhängigen Bürgerinitiativen-Netzwerken wie Pro Rheintal und der IG BOHR erhoben und von Seiten der Länder stets mit der Begründung abgelehnt, dies würde den Prozess der Umrüstung nur verzögern. Im Widerspruch dazu erklären sich dann diese Länder mit einer Umrüstung bis 2020 einverstanden. „In dieser Zeit könnten problemlos drei bis vier epidemiologische Untersuchungen stattfinden“, sagt Gross. „Schon in der Vergangenheit ist der Erlass eines Verkehrslärmschutzgesetzes in zwei unterschiedlichen Legislatur-

perioden aus fiskalischen Gründen am Einspruch der Bundesländer gescheitert.

Man muss also hier sehr wohl erkennen, dass weder Bund noch Bahn und auch nicht die Länder an tatsächlichem Lärmschutz interessiert sind, weil es nach ihrer Einschätzung wohl zu viel Geld kostet. Dem widersprechen allerdings nicht nur die inzwischen auf 300 Milliarden Euro pro Jahr angewachsenen Gesundheitskosten, in denen zunehmend auch Krankheiten durch Verkehrslärm einbegriffen sind. Allein für die Rheinstrecke belaufen sich im Zeitraum zwischen 2012 und 2021 die Lärmkosten auf prognostizierte 4 Milliarden Euro, und das ist mehr Geld, als für die Lärmsanierung aller deutschen Bahnstrecken veranschlagt wurde (2,3 Mrd. Euro). Auch der Deutsche Ärztetag ruft zum Schutz vor Verkehrslärm auf, um nicht Gesundheitsmittel für vermeidbare Risiken zu binden, die zu Leistungseinbußen bei unvermeidbaren Erkrankungen führen.

Deutschland ist mit elf Todesfällen pro 1.000 Einwohner (so die Europäische Umweltagentur EEA, 2014) eines der stark umweltbelasteten Länder auf der Erde. Für die Initiativen ist es daher unbegreiflich, wie Politiker angesichts der prognostizierten 75.000 Neuerkrankungen und 30.000 Toten durch Bahnlärm mit einem „weiter so“ über die Runden kommen wollen. Pro Rheintal stellt hier die dringende Forderung nach mehr Transparenz, damit die Legitimation des Gesetzgebers durch die Bürger nicht weiterhin gegen die Bürger eingesetzt wird.

Entsprechend sind nicht nur die Bürgerinnen und Bürger, sondern auch die Bundestagsabgeordneten aller Parteien jetzt aufgefordert, sich dieser Resolution anzuschließen und damit den Weg freizumachen für eine Lärmvorsorge und einen wirksamen Lärmschutz, der auch zum Segen für die Bahn würde, so Gross. Die Initiativen wollen darüber hinaus die Industrie ansprechen und sich auch von dort sowie von den Kirchen und anderen Organisationen Rückendeckung für die Resolution holen.

Die Resolution kann gezeichnet werden unter:

www.ibk2015.de oder www.pro-rheintal.de

Weitere Informationen unter:

Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk

Frank Gross, 1. Vorsitzender
Simmerner Straße 12
56154 Boppard
Tel. 06742 801069-0
Fax 06742 801069-1
E-Mail: info@pro-rheintal.de
www.pro-rheintal.de

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild 1: Podiumsdiskussion beim Bahnärm-Kongress mit geballter juristischer Kompetenz. V. l. n. r.: Lic. iur. Daniel Wind (Lärmliga Schweiz), Rechtsanwalt Prof. Dr. Dominik Kupfer, Rechtsanwalt Dr. Armin Frühauf (Vizepräsident des Landgerichts Oldenburg a. D.), Moderator Christian Lindner, Dr. jur. Ulrich Storost (bis 2011 Vorsitzender Richter am Bundesverwaltungsgericht).



Bild 2: Der Workshop „Gesundheit und Recht“ war eine von drei angebotenen Diskussionsrunden zum Abschluss des Kongresses, bei denen die Teilnehmer Erfahrungen austauschen und Fragen an die Experten richten konnten.