

# Allianz gegen Umweltschäden durch Schienenverkehr - AGUS

## Präambel

**Die Schienenstrecken entwickeln sich zunehmend zu Verkehrsschlagadern. Analog zu den Prognosen der EU werden bis 2030 60% an Zuwachsen erwartet (3 Minuten-Takt in der Nacht). Die ausgiebige Nutzung der Schienenstrecken ist politisch gewünscht und wird weiter propagiert, um einem Verkehrskollaps auf der Straße vorzubeugen.**

Die Verlagerung der immens wachsenden Güterströme auf die Schiene ist im Grundsatz eine sinnvolle Maßnahme und ist bei den politischen Mandatsträgern, den Gebietskörperschaften wie auch bei der Bevölkerung bisher unbestritten. **Vergessen wird allerdings, dass die massive Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene mit einem exorbitanten Anstieg des Schienenverkehrslärms verbunden ist.** Grund dafür ist u.a., dass die Bahngesellschaften, allen voran die Deutsche Bahn AG, unter dem vom Gesetzgeber garantierten Schutz des „Schienenbonus“ – die Bahn darf mehr Lärm machen als andere Verkehrsträger – und anderer Privilegien seit Jahrzehnten nicht gezwungen war, in leises rollendes Material zu investieren und auch zusätzliche technische Maßnahmen zur Lärmreduzierung nicht ernsthaft weiterentwickelt hat. Es ist bezeichnend, dass durch gesetzgeberische Maßnahmen in den letzten 30 Jahren der Flugzeuglärm um 25 dB(A), der LkW-Lärm um 12 dB(A) und der PkW-Lärm um 10 dB(A) verringert wurde. **Beim Schienenlärm hat sich in dieser Zeit nichts getan.**

**Zwischenzeitlich wurde so das Image der Umweltfreundlichkeit, mit dem sich die Bahn und ihre Protagonisten gerne schmücken, verspielt!** Durch den Schienenverkehrslärm produzieren vorwiegend die Güterzüge einen akustischen Schadstoffausstoß, der schon längst die Schwelle zur Unerträglichkeit überschritten hat. Hierfür verantwortlich ist in erster Linie der Gestgeber. Die Bevölkerung ist angetreten, sich massiv gegen die Zumutungen des führenden Bahnbetreibers zur Wehr zu setzen und gegen die Umweltschäden durch Schienenverkehr vorzugehen. Die **Allianz gegen Umweltschäden durch Schienenverkehr** will hier ein längst fälliges Zeichen setzen!

**Seit Jahren zu beobachten ist, wie sich die Diskussion um die Entlastung der Menschen von den Negativauswirkungen des Schienenverkehrs fruchtlos im Kreis drehen.** Eine Partei nach der anderen, eine Orts-, Kreis- oder Landesgruppe nach der anderen, ein Kreis-, Landtags- und Bundestagsabgeordneter nach dem anderen scheint sich mit dem Thema Bahnlärm zu beschäftigen und mit dem, was diverse Initiativen dagegen unternehmen. Die Botschaft ist immer die gleiche: Man betont, was man alles schon getan hat, bedauert, dass es nicht schneller gehen kann, und ist voller Hoffnung, dass es eines Tages besser wird. De facto passiert jedoch nichts, was wesentlich zur Lösung des Problems beiträgt – und das ist seit 30 Jahren so. **Damit die Transitschienenstrecken Europas nicht zu unbesiedelten Frachtkanälen verkommen, besteht dringender Handlungsbedarf**, um weitere 30 Jahre Nichtstun zu vermeiden.

Im Mittelpunkt der Diskussion steht eben nicht das Anliegen der Bürger, sondern man lobt sich gegenseitig für das „Errungene“ und stellt wie selbstverständlich die

Zwänge, in die man sich selbst durch Fehler und Versäumnisse bebracht hat, als Handlungsmaßstäbe in den Raum. **Die von den Negativauswirkungen des Schienenverkehrs – Beeinträchtigung der Gesundheit und Verlust von Lebensqualität, Schwächung der Wirtschaftskraft, Vernichtung von Sachwerten, etc. - betroffenen Menschen haben beschwichtigende Schreiben, unglaublich „Erfolgsmeldungen“ und zeitverschwendende Diskussionen satt, die keinerlei Fortschritt bringen.** Sie sind es leid, mit „Wirtschaftlichkeitserwägungen“ bei Schieneninfrastrukturmaßnahmen abgespeist zu werden, die doch nur zu Billiglösungen führen, die für die Betroffenen keineswegs „wirtschaftlich“ sind. Billiglösungen sind nämlich nichts anderes als gigantische Kostenverlagerungen zu Lasten von Gebietskörperschaften, Kommunen, Geschäftsleuten, Bürgerinnen und Bürgern, die mit ihren Steuergeldern die Zumutungen auch noch finanzieren.

Der derzeit gültige Rechtsrahmen gewährt dem Schienenverkehr eine Reihe von Privilegien, die durch den Strukturwandel und den starken Anstieg dieser Verkehrsart längst nicht mehr gerechtfertigt sind. **Insbesondere die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) ist dringend novellierungsbedürftig**, denn sie schützt die öffentlichen Kassen und die der Deutschen Bahn AG, aber nicht die Gesundheit der Bürger vor Lärm, der inzwischen die stärkste Umweltbelastung darstellt. Nur unter dem Schutz einer die Menschen eklatant benachteiligenden Rechtslage ist es heute überhaupt noch möglich, hoch emittierende Güterzugtrassen mitten durch die Städte und sensible Naherholungslandschaften zu führen. **Die Fehler der Vergangenheit, insbesondere das inakzeptable Vollzugsdefizit auf Seiten des Gesetzgebers zwischen Stand der Technik und Wissenschaft und tatsächlicher Rechtslage, dürfen nicht zur Rechtssicherheit für den Einsatz von restlos veraltetem Wagenmaterial und grundsätzlich falschen Trassenplanungen führen.**

Mit Umrüstung der Güterwaggons auf K- oder LL-Sohle sowie einem Bündel weiterer technischer Maßnahmen soll der Lärm „an der Quelle“ bekämpft und „bis 2020 halbiert“ werden. So soll ein „Leiser Rhein“ entstehen. Dafür gibt es keinen verbindlichen Zeitplan, geschweige denn ein verbindliches Finanzierungskonzept. Realisten sprechen von einem Realisierungszeitraum von mehr als 40 Jahren! Es darf bezweifelt werden, dass die Maßnahmen überhaupt den Status quo verbessern können, denn eine Halbierung des Schienenlärms bei einer Verdoppelung des Güterverkehrs kompensiert höchstens den Lärmzuwachs, bringt also keinerlei Fortschritt. **Für die inzwischen sehr große Zahl vom Bahnlärm betroffener Menschen, die täglich größer wird, ist der „Leise Rhein“ nichts als Propaganda, solange als echter Durchbruch eine Umrüstung der Güterwagen auf leichte lärmarme Drehgestelle mit Scheibenbremsen (LEILA-DG) in einem verbindlichen Zeitrahmen unterbleibt.**

Wir alle wollen die Schienenwege zukunftsfähig machen. Bau und Betrieb von Güterzugtrassen sind ohne die Akzeptanz der davon betroffenen Bevölkerung nicht möglich. **Der vorwiegend durch Güterzüge Immissionen müssen deshalb auf ein nachhaltig menschenverträgliches und umweltgerechtes Maß reduziert werden.** Durch die derzeit gültige 16. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (16. BlmSchV) und andere die Menschen eklatant benachteiligenden Gesetzes- und Regelwerke ist dies nicht gewährleistet.

# Resolution

Die in der Allianz gegen Umweltschäden durch Schienenverkehr AGUS vereinten Bürgerinitiativen vereinbaren eine Zusammenarbeit, um folgende Ziele zu erreichen.

1. Güterzugtrassen sind konsequent aus den Siedlungsgebieten heraus zu verlegen oder in (teilgedeckelten) Tieflagen, Tunneln oder Einhausungen zu führen; es ist der Lärm einzusperren und nicht die Menschen.
2. Der Gesetzgeber, die Bahnen und die Güterverkehrskunden müssen gegenüber den Schienenstreckenanliegern in die Verantwortung genommen werden. Volkswirtschaftliche Gesamtschäden (Gesundheit, Wertverluste) müssen vermieden, bzw. ausgeglichen werden.
3. Wir fordern die Gleichstellung von Lärmsanierung (Bestandstrecken) und Lärmvorsorge (Neubau-Strecken) einschließlich aller anderen Immissionen durch Schienenverkehr.
4. Die Neu- und Ausbauplanung von Schienenstrecken haben in Abstimmung mit der davon betroffenen Bevölkerung zu erfolgen. Die Bahnplaner müssen die Bevölkerung überzeugen und nicht die Genehmigungsbehörden.
5. Der gesetzliche Rahmen für den Schutz vor Schienenverkehrslärm muss aktualisiert werden. Insbesondere ist der äquivalente Dauerschallpegel durch eine Maximalpegel-Ereignishäufigkeitsbetrachtung in Anlehnung an die Novellierung des Fluglärmgesetzes zu ersetzen
6. Der Schienenbonus ist wegen nicht erwiesener Existenzberechtigung abzuschaffen!
7. Analog der Forderungen der WHO muss zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung der max. Schallpegel in der Nacht auf 45dB A reduziert werden.
8. Kontrollorgane, die gegen die Interessen der Bevölkerung arbeiten, sind abzuschaffen (z.B. EBA).

Wenn es nicht unverzüglich gelingt, den Betrieb von Güterzügen nachhaltig menschenverträglich, umweltgerecht und zukunftsfähig zu gestalten, dann **sind die bestehenden Bahntrassen für laute Güterzüge mit einem Nachtfahrverbot, einem Sonn- und Feiertagsfahrverbot sowie einem Tempolimit im Bereich der Ortsdurchfahrten zu belegen**. Der Bau neuer Trassen, die die Voraussetzungen für einen leisen Güterzugverkehr nicht erfüllen, muss unterbleiben.

**Um die Bevölkerung vor den vom Schienenverkehr ausgehenden und verursachten Umweltschäden in Wahrnehmung ihrer Grundrechte zu schützen und nicht weiter gegen alle Vernunft zu handeln, fordert die AGUS die verantwortlichen Amts – und Mandatsträger, das Bundesverkehrsministerium, das Eisenbahn-Bundesamt und die Deutsche Bahn AG auf, unverzüglich die dafür notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.**

Zur Erarbeitung der Vorgehensweise zur rechtlichen Durchsetzung ihrer Forderungen, insbesondere zur Novellierung der 16. BlmschV mit dem Schwerpunkt der Abschaffung/Aussetzung des Schienenbonus und der Orientierung des Lärmschutzes an Maximalpegel und Ereignishäufigkeit, wird die AGUS ein Rechtsgutachten in Auftrag geben.