

Bahnlärm ohne Ende?

Vortrag von
Dr. Walter Feldt

22. Oktober 2013

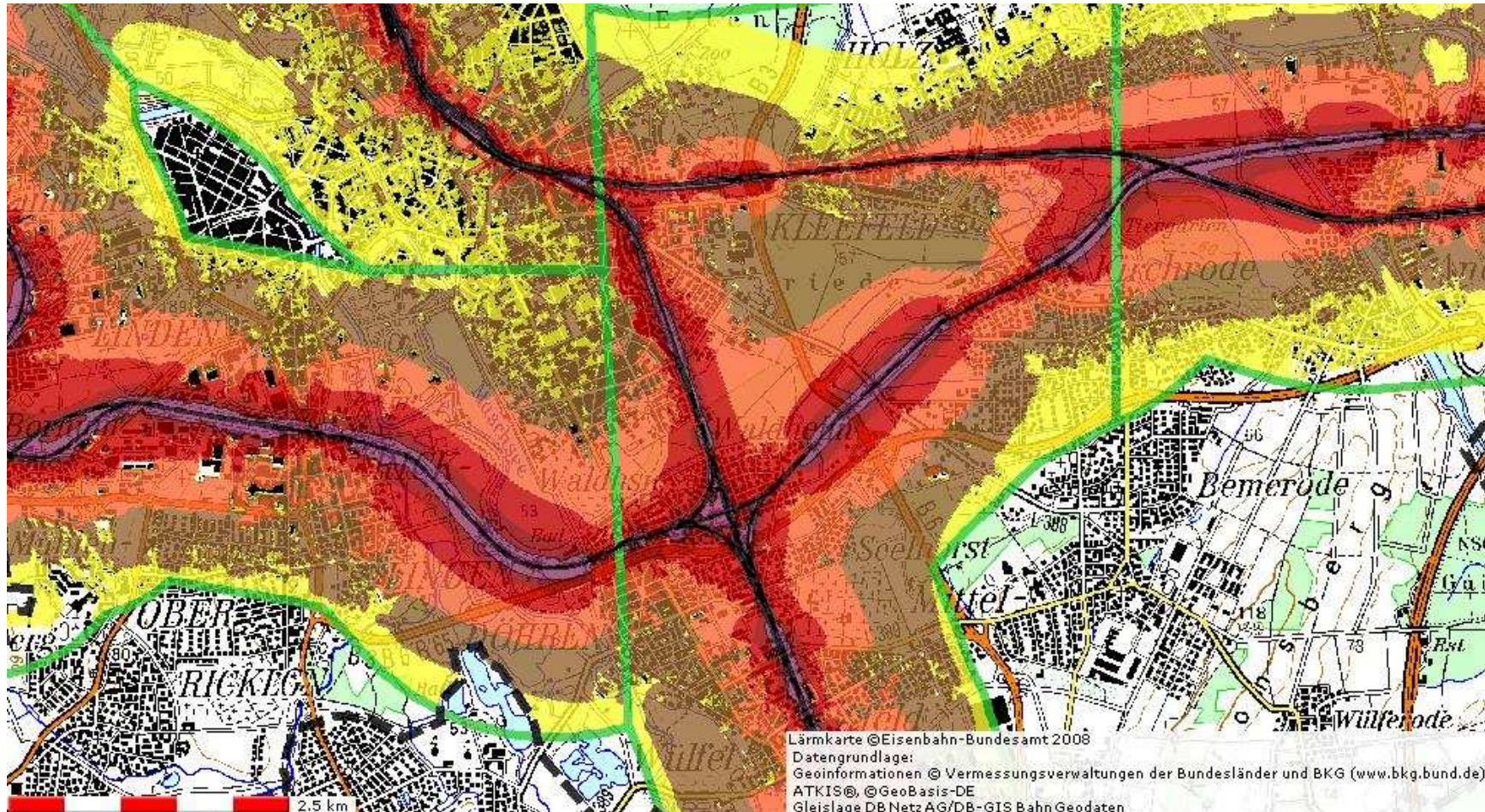
Bahnlärm stellt Umweltfreundlichkeit der Bahn in Frage

- Das Hauptproblem sind die lauten Güterzüge.
- Veraltete Güterzüge mit Graugussklotz-Bremsen sind **acht mal so laut wie ein moderner Personenzug** mit Scheibenbremsen ...
- Solche Güterzüge emittieren über 100 dB(A) und belasten damit Anwohner erheblich:
- Lärmimmissionen von etwa 90 dB(A) in angrenzenden Wohngebieten sind die Folge.
- Anwohner werden selbst mit kostspieligen Lärmschutzwänden und Schallschutzfenstern nur unzureichend geschützt.

Gesundheit von über 100.000 Anwohnern durch Bahnlärm gefährdet

- An 4.000 – 5.000 km des deutschen Streckennetzes werden Anwohner durch eine gemittelte Lärmbelastung von 60-80 Dezibel (A) **gesundheitlich gefährdet.**
- **Hannover** leidet aufgrund des hohen Bahngüterverkehrs besonders unter dem **zu hohem Bahnlärm.**
- Gemäß maßgeblicher Rechtsprechung gilt eine durchschnittliche Lärmexposition von mind. 60 dB(A) in der Nacht (22.00 – 6.00 h) als gesundheitsgefährdend.
- Die Lärmwirkungsforschung (vgl. UBA) geht bereits bei einer durchschnittlichen Lärmbelastung von 55 dB(A) während der Nacht“ruhe“ von einer möglichen Gefährdung der Gesundheit aus.
- Stress, Kopfschmerzen, Schlafstörungen, Bluthochdruck, Herz-Kreislauf Erkrankungen mit erhöhtem Herzinfarkttrisiko u. V. m. sind die Folgen...

Bahnlärm in Hannover nachts



Lärmpegel im Durchschnitt (L_{DEN}):

leise	>55 bis <=60 dB(A)
	>60 bis <=65 dB(A)
	>65 bis <=70 dB(A)
	>70 bis <=75 dB(A)
laut	>75 dB(A)

Ursachen des Lärmproblems

- Das Verursacherprinzip wird nicht angewendet, weil Bahnunternehmen als Lärmverursacher nicht ausreichend zur Verantwortung gezogen werden, denn der Lärm ist größtenteils vermeidbar.
- Verantwortliche Politiker drücken sich vor notwendigen Entscheidungen einer schnellen Lärmsanierung und notwendiger Lärmvorsorge.
- Offensichtlich sollen Belastungen für den Bundeshaushalt ebenso vermieden werden wie für die bundeseigene Deutsche Bahn.

Lärmsanierung viel zu schleppend

- Das 1999 aufgelegte „Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes“ wird derartig schleppend umgesetzt, dass bei bisherigem „Tempo“ beim Bau von Lärmschutzwänden bzw. Einbau von Schallschutzfenstern eine Sanierung noch 30 Jahre dauern würde.
- Wenn der dabei bisher berücksichtigte „Schienenbonus“ in einigen Jahren wegfällt, wonach bei der Berechnung der Lärmbelastung bisher ein Abzug von 5 dB(A) vorgenommen wurde, werden nicht nur mehr als 1.000 km Bahnstrecken zusätzlich in das Sanierungsprogramm aufzunehmen sein.
- Dadurch entsteht für einen Großteil der bereits „lärmsanierten“ Streckenabschnitte (auch in Hannover) neuer Sanierungsbedarf, weil zu knapp auf Basis der bald überholten Grenzwerte saniert wurde.

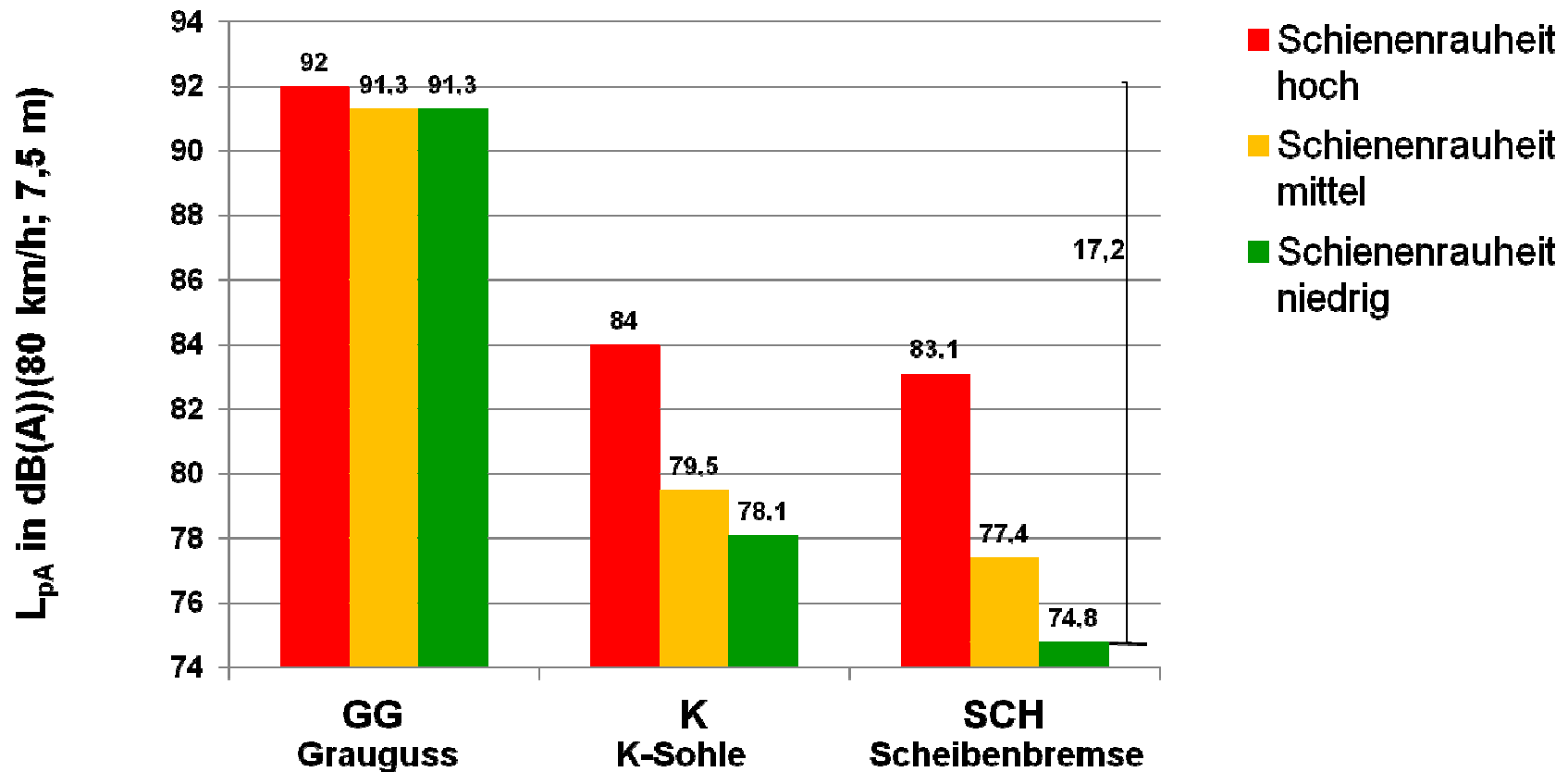
Überfällige Güterzugsanierung wurde fahrlässig verschoben

- Obwohl sich die Politik seit vielen Jahren parteiübergreifend bei der Notwendigkeit der Sanierung lauter Güterzüge durch Umrüstung der lauten Bremsen einig ist, wurde die bereits seit 2003 zugelassene K-Sohle aus Kostengründen kaum genutzt.
- Politik und Bahn haben zu Lasten der Lärmbetroffenen auf die erst am 31. Mai 2013 zugelassene billigere L-Sohle gewartet.
- Dennoch erfolgt die überfällige Lärmsanierung nur schleppend (in den routinemäßigen Wartungsintervallen).
- **Es fehlen verbindliche Vorgaben, bis wann die Sanierung bei den Eisenbahnunternehmen vollzogen sein soll!**

Notwendige Sofortmaßnahmen:

1. Sanierung der alten Güterzüge durch Umrüstung der Grauguss-Bremsen auf Verbundkunststoff (K-Sohle oder L-Sohle) bis 2015.
2. Ersatz der alten lauten Diesellocks durch leisere, wenn möglich Elektrolocks bis 2014.
3. Neuanschaffungen von Schienenfahrzeugen generell nur mit Stand der Lärminderungstechnik, also auch bei Güterzügen mit Scheibenbremsen, Drehgestellen u.s.w.
4. Beschleunigte Umsetzung des „Schienenlärm-sanierungsprogramms des Bundes“ ohne Schienenbonus.
5. Bessere Wartung der Schienenwege und **Nutzung aller technischen Lärmvermeidungsmöglichkeiten.**

Bisher kaum genutzte Lärminderungspotentiale:



Quelle: Emissionsdatenbank **sonRAIL** CH, Betonschwelle, Schiene UIC 60

Quelle: Michael Jäcker-Cüppers, Arbeitsring Lärm der DEGA,
VDEI Symposium Lärmschutz, Berlin 26.02.2012

Bahnlärm ohne Ende?

Was können wir dagegen tun?

- 1. Bei verantwortlichen Politikern „Druck“ machen*
- 2. Verantwortliche Behörden in die Pflicht nehmen*
- 3. Notfalls: Die Lärmverursacher zur Verantwortung ziehen*

Verantwortung der Politik

- Abschaffung des Schienenbonus mit sofortiger Wirkung.
- Die Mitglieder des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages müssen die erforderlichen Finanzmittel für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung stellen.
- Wirksame Erhöhung der lärmabhängigen Trassenpreise, um den ursprünglich erhofften Anreiz für leisere Schienenfahrzeuge zu erreichen.
- Verbot unnötig lauter Schienenfahrzeuge (10 dB(A) über Stand der Technik) spätestens ab 2020.
- Rechtsvorgabe zur Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen gemäß Stand der Lärminderungstechnik ab 2014.

Verantwortliche Behörden

Das **Eisenbahnbundesamt (EBA)** ist nicht nur **Zulassungsbehörde** für den Ausbau der Bahnstrecken und für die dort verkehrenden Schienenfahrzeuge.

Gemäß **§ 5 a Allg. Eisenbahngesetz** hat das EBA auch „Gefahren“ im Schienenverkehr „abzuwehren“.

Bei den **Gesundheitsgefahren** durch Lärm wäre Abhilfe durch verbindliche Vorgaben des EBA an die Verursacher möglich und angesichts des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit (Artikel 2 Abs. 2 GG) geboten, - unterbleibt aber weitgehend.

Somit besteht ein **eklatantes Vollzugsdefizit** durch einseitige und eingeschränkte Aufgabenwahrnehmung.

Landeshauptstadt Hannover

- Neben der massiven Belästigung und Gesundheitsgefährdung der durch Bahnlärm betroffenen Bevölkerung werden Grundstücke und Immobilien in Hannover um einen hohen zweistelligen Millionenbetrag im Wert gemindert.
- Die Zuständigkeit der Stadt Hannover für die europarechtlich vorgegebene Lärmaktionsplanung könnte viel stärker genutzt werden, um die Lärmverursacher zur Vermeidung von Lärm zu bewegen. - Bei gesundheitsgefährdender Lärmexposition ist die Stadt dazu m. E. sogar verpflichtet.
- Beim Bahnlärm ist deshalb ein wesentlich „konsequenteres“ Handeln gegenüber den Verantwortlichen Bahnunternehmen und dem EBA als Aufsichtsbehörde geboten.

Optionen der Lärmbetroffenen

- Weiterhin „jammern“ und leiden ?
- ...oder sich endlich wehren ?
- Möglichkeiten das jahrelange Hinhalten der Lärmgeplagten und das Verzögern der notwendigen Abhilfemaßnahmen zu beenden:
 - durch Fortsetzung von Gesprächen mit den Verantwortlichen
 - durch **Prüfung möglicher Klageoptionen**

Juristische Optionen

Lärmvermeidung z. B. durch

- **Geschwindigkeitsbegrenzung** zur Wahrung des Grundrechtsschutzes bis ausreichend wirksame technische Maßnahmen greifen.
- **Entschädigung** gemäß §§ 1004 und 906 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB).
- Überprüfung von Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahren (Nachbesserung).
- Eine juristische Einschätzung dazu wird gleich Rechtsanwalt Dr. Niederstadt geben...

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Dr. Walter Feldt
Wissenschaftlicher Beirat
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
(BUND)
Landesverband Niedersachsen e. V.