

## Zielsetzungen und Forderungen der Bahnlärm-Schutzzonen

1. **Grundlage für unsere Forderungen ist der aktuelle Stand der wissenschaftlichen Forschung.** Wir beziehen uns dabei auf die Erkenntnisse führender Wissenschaftler in Bezug auf Lärmgrenzwerte, Lärmschutz, Gesundheitsschutz und Gesundheitsfolgen von Bahnlärm.
2. **Die WHO-Lärmrichtlinie Schienenverkehr 2018** und die „starken Empfehlungen“ des WHO-Expertengremiums für die europäische Politik sind für uns bindend. Diese WHO-Richtlinien wurden von führenden internationalen Wissenschaftlern und Experten erarbeitet und 2018 veröffentlicht. Diese müssen kurzfristig in nationalen Gesetzen und Ausführungsbestimmungen umgesetzt werden.
3. **Der Anspruch der Menschen auf Nachtruhe in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr** ist in Wohngebieten und Tourismus-Regionen auch für den Schienenlärm rechtlich zu verankern und als einklagbarer Schutzanspruch gesetzlich zu regeln.
4. Wir haben lange genug gewartet. **Die Lärmmessungen, die Umrüstung und andere Maßnahmen zeigen, dass es auch leise geht.** Jetzt sind Regierung und Industrie gefordert, Lärmschutz unverzüglich umzusetzen, auch durch Tempolimits und Nachtfahrverbote, bis die WHO-Werte eingehalten werden.
5. Grundsätzlich müssen für Bahnen in Städten und Wohngebieten **die gleichen strengen Lärmgrenzwerte gelten wie für den Lkw-Verkehr und für das Arbeitsrecht.**
6. **Der selbst verordnete Sonderstatus der extrem lauten Güterbahn** kann nicht länger als höher-rangiges, volkswirtschaftliches Interesse gewertet werden, denn Gesundheitspolitik ist Wirtschaftspolitik, wie die Coronakrise anschaulich zeigt. Das Problem der lauten Güterbahn muss endlich aktiv angegangen werden, denn **Lärm ist ein Warnsignal und ein Hinweis auf schwerwiegende technische Mängel, die in mehrfacher Hinsicht Menschenleben kosten können.** Daher muss die unerträgliche Verzögerungstaktik auf Kosten der Millionen Anrainer nun beendet werden.
7. **Die Bahn-Bestandsstrecken sind lärmtechnisch den gleichen Grenzwerten und lärmtechnischen Anforderungen zu unterwerfen wie die Bahn-Neubaustrecken.** Nachdem klar ist, dass Bahnlärm nicht zu sein braucht, haben die Anrainer der Bestandsstrecken in den Wohngebieten aus schwerwiegenden Gesundheitsgründen ein Recht auf gesetzliche Gleichbehandlung. In Europa leben viele Millionen Anrainer an Bestandsstrecken, die täglich massiven Gesundheitsbelastungen durch Bahnlärm des Güterzugverkehrs ausgesetzt sind.
8. **Bei der Lärmbewertung ist zwischen Emissionen und Immissionen zu unterscheiden** und bei der Ermittlung ist der aktuelle Stand des Wissens und der Technik zu berücksichtigen. **Immissionsseitig sind weitere Verkehrslärmquellen wie der Straßenlärm in die Gesamtbeurteilung mit einzu-beziehen.** Neben den Beurteilungspegeln für Tag und Nacht sind auch die Maximalpegel zu ermitteln und bei der Bewertung zu berücksichtigen.

9. **Eine detaillierte Überwachung der Einhaltung von Emissions- und Immissionsgrenzwerten** ist an geeigneten Streckenpositionen durch Messstationen zu garantieren. Es gilt Störungen und Fehler an Strecken und Fahrzeugen früh zu erkennen und unverzüglich abzustellen. Umfangreiche neue Messungen in Deutschland zeigen, dass **heute über 60 Prozent der Waggons an den Rädern beschädigt** sind. Diese sehr lauten Güterwaggons müssen jeweils kurzfristig repariert oder stillgelegt werden.
10. **Die Lärmsanierung der Bahntrassen sowie des Fuhrparks** sämtlicher Betreiber ist sofort zu beginnen und im Laufe des Jahres 2021 (D) bzw. 2022 (A) abzuschließen und entsprechend an das WHO-Grenzwerteniveau und die jeweils aktualisierten Vorsorgewerte anzupassen.
11. Zur weiteren Reduzierung des Lärms auf das von der WHO vorgeschlagene Gesundheitsmaß sind nach der aktiven Lärmsanierung von Fahrzeugen und Strecken **auch passive Maßnahmen am Ausbreitungsweg und am Immissionsort vorzusehen.**
12. **Die Mittel für die Lärmsanierung an Verkehrswegen der Regionen sind entsprechend wesentlich zu erhöhen**, und eine Beteiligung der Bundesländer sowie der Verursacher (beispielsweise über Trassenpreise) ist zu prüfen.
13. **Die Ergebnisse der Überwachung der Einhaltung von Grenzwerten und Geschwindigkeiten durch geeignete Messstationen** sind der breiten Öffentlichkeit ebenso wie dem Bahnsektor, dessen Industriekunden und anderen Stakeholdern via Internet tagesaktuell zugänglich zu machen. In Deutschland sind die ersten 20 offiziellen Lärmmessstationen bereits in Betrieb und die Daten werden im Internet veröffentlicht.
14. **Eine frühe, faire und wirksame Bürgerbeteiligung** bei der Umsetzung der Forderungen ist vorzusehen.
15. **Die Bahn-Lärmschutzzone Wörthersee umfasst die gesamte Wörtherseestrecke inkl. der Städte Klagenfurt und Villach.**
16. **Die Bahn-Lärmschutzzone Mittelrheintal/Rheingau umfasst die Rheintalstrecke von Mainz/Wiesbaden bis Bonn.**

## Begründung

**Lärm und Bahnlärm sind laut WHO das zweitgrößte Gesundheitsproblem in Europa.** Der sehr laute Bahnverkehr und insbesondere der extrem laute Güterzugverkehr in den Städten und Wohngebieten, der primär in den Nachtstunden erfolgt, sind eine extreme Gesundheitsbelastung für viele Millionen Anrainer. Das Bahnlärmproblem muss endlich gelöst werden. Darauf weisen die führenden Experten und die europäische Expertenkommission der WHO hin.

**Der Verkehr in Europa hat in den letzten Jahrzehnten derart zugenommen,** dass die Verkehrswege überlastet sind, die Brücken und Fahrwege zusammenbrechen, weil sie für diese Lasten gar nicht ausgelegt sind. Doch was ist mit den Menschen? Hier hat bisher niemand ernsthaft gefragt, ob sie diesen Belastungen auf Dauer standhalten werden oder was sich ändern müsste, damit die Gesundheitsbelastungen die grundrechtlich verankerte Grenze des Schutzes von Leib und Leben nicht übersteigen.

**Insbesondere an Bahnlinien, wo der nächtliche Güterverkehr mit Maximalpegeln von bis zu 110 dB(A)** die Menschen nicht mehr zur Ruhe kommen lässt, ist eine unerträgliche Situation entstanden, die Menschenleben kostet und die Regionen benachteiligt oder gar zerstört.

**Die im derzeitigen Immissionsrecht** und vor allem dessen Ausführungsbestimmungen festgelegten **Berechnungs- und Bewertungsmethoden** dienen einem Verteilerschlüssel für „freiwillige staatliche Lärmschutzbudgets“, aber **nicht dem Gesundheitsschutz.** Man geht davon aus, dass Lärm zwar lästig und unangenehm ist, aber nicht wirklich gesundheitsschädigend. Entsprechend werden rechnerisch Vergleichswerte ermittelt, die keinerlei Aussage über die tatsächlichen gesundheitlichen Belastungen beinhalten.

- Es beginnt mit der **sektoralen Trennung nach Verkehrslärmarten**, die jeweils nur eine Lärmquelle berücksichtigen, während die Menschen oft unter Straßenlärm, Fluglärm und Bahnlärm gleichzeitig leiden.
- Hinzu kommt **die A-Filterbewertung**, die den energetisch höchsten Lärmanteil einfach ausklammert, um auf vergleichbare Kurven zu kommen. Hierdurch werden die für die Gesundheit gefährlichsten Lärmanteile einfach unterschlagen.
- **Die Mittelungspegel sind dann noch einmal um 20 – 30 dB(A) niedriger**, indem man den Zeitraum zwischen den Zügen als geringe Belastung mit in den Mittelungspegel einrechnet. Hierdurch unterscheidet sich dieser Mittelungspegel vom Vorbeifahrpegel um 20 – 30 dB(A), während er beim Straßenverkehr beinahe identisch ist.
- Es kommt hinzu, dass es **an Bahnlinien keinerlei nächtliche Beschränkungen** und **auch kein Sonn- oder Feiertagsverbot** für Güterverkehr gibt. Man war bis vor kurzem sogar so dreist, dem Schienenverkehr einen Bonus von 5 dB(A) zu gewähren, weil Schienengeräusche angeblich als viel angenehmer empfunden würden als Straßen- oder Flugverkehr.

**Im Grunde genommen stehen wir im Immissionsschutz heute noch immer am Anfang.** Weder bei Neubaustrecken noch an den überwiegend vorhandenen Bestandsstrecken gibt es bisher eine Lösung für das Lärmproblem. Die sogenannten Vorsorgewerte sind, solange es keine technischen Vorschriften für Emissionsgrenzwerte von Fahrzeugen und Strecken gibt, nur durch Auslagerung der

Neubaustrecken, Tieflagen oder Tunnel zu erzielen. Hier laufen erste Bemühungen, nachdem die Bürgerinitiativen und Länder auf das Problem aufmerksam gemacht haben.

**Völlig ungelöst bleibt bisher das Bestandsstreckenproblem**, das 95 % aller Bahnstrecken betrifft. Hier gibt es keinerlei Anspruch auf Lärmschutz und die „freiwillig“ eingeräumten Grenzwerte liegen um 11 dB(A) über den Neubaustrecken. Es darf hier also physikalisch dreimal und gefühlt doppelt so laut sein wie an Neubaustrecken.

Deshalb soll mit den **Schutzzonen jetzt ein Anfang gemacht werden, der dann auf alle anderen Regionen übertragen und ausgedehnt werden kann.**

**Unterzeichner:**

PÖRTSCHACH, DEN 15. FEBRUAR 2021

Verein „Stop den Bahnlärm, schützt Gesundheit und Umwelt!“, Pörtschach

Bürgerinitiative „Stopp Bahnlärm Klagenfurt“

Bürgerinitiative „Stopp Bahnlärm Krumpendorf“

BOPPARD, DEN 15. FEBRUAR 2021

Bürgernetzwerk Pro Rheintal e.V.



**Weitere Informationen:**

[www.pro-rheintal.de](http://www.pro-rheintal.de)

[www.bahnlärm.at](http://www.bahnlärm.at)