

03. Juni 2007

NBS/ABS Rheintalbahn

Memorandum „BADEN 21-Die Trasse der Bürger am Oberrhein“

1. Lage Politik

Nach unserer Meinung besteht eine **politisch vielleicht einmalig günstige Lage**, die unbedingt für **die Verbesserung der gesamten Planung** genutzt werden muss. Positive Signale sind hierfür insbesondere

- positives Engagement der Landtags- und Bundestagsabgeordneten (aller Fraktionen!) in zahllosen (auch informellen) Gesprächen und Besuchen vor Ort,
- Runde Tische in Berlin 2006, im Landtag Baden-Württemberg 2007 mit der Tendenz: Wir wollen eine überparteiliche Parlamentsdebatte und Lösung für die Region,
- Anträge aller großen Parteien im Bundestag zum Thema Lärmschutz an Schienenwegen, mit parteilich unterschiedlichen Schwerpunkten Feb. bis Sept. 2006
- Diskussion zum Umrüstprogramm Rollendes Material für 600 Mio. € vom Bund, vorbehaltlich der Zustimmung durch Brüssel (Subventionsverbot) Erhöhung der Bundesmittel für Lärmsanierung an bestehenden Strecken (fast Verdoppelung auf 100 Mio. € p.a.)
- fast durchweg einstimmige Stellungnahmen unserer Regionalverbände (Bad Krozinger Erklärung und zu Offenlagen) 2005 bis 2006
- Großdemonstration in Offenburg am 14. Okt. 2006 unter Beteiligung der regionalen Politik, der Landes- und Bundespolitik
- der „CDU-Gipfel“ am 21.12.06 in Offenburg mit MP, Spitzen der Landesregierung, ca. 50-60 Bürgermeistern der Region (Land will sich die Rheintalbahn zum gleichwertigen Anliegen wie Stuttgart 21 machen, Spitzengespräch im Herbst 2007 zwischen MP Oettinger, BahnVVS Mehdorn und BMVBS Tiefensee),
- Äußerungen von BMVBS Tiefensee 2007: Alles was planfestgestellt wird, wird auch finanziert
- Zusammenschluss der IG-BOHR mit weiteren Bürgerinitiativen von Frankfurt und am Mittelrhein zur „WUCHT an Rhein und Main“ mit 240 000 Mitgliedern anlässlich der Fachtagung Schienenlärm in Bingen/Rh. am 02.04.07,
- das Gespräch im RP Freiburg am 18.04.07 (Gutachten Zugzahlen und die Untersuchung zum technischen Maximum der Trasse, vorläufiges Aussetzen der Erörterungstermine und Offenlagen).

Ergänzt werden muss dieses Bild durch die engagierte Unterstützung der kommunalen Ebene, um alternative Planungen auf den Weg zu bringen,



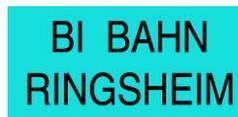
www.mut-im-netz.de



www.igel-breisgau.de



www.bi-bahn.de



www.bi-bahnlaerm.de



www.abatra.de



www.bi-bahntrasse.de

insbesondere in Offenburg, dem Markgräflerland und Freiburg mit den Umlandgemeinden.

Vorläufiges Fazit:

Die Planung in der heutigen Form ist gegen den Widerstand der ganzen Region nicht realisierbar.

Dafür stehen in **einmaliger Geschlossenheit die Bürgerinitiativen, örtliche und regionale Politik und Landtags- sowie Bundestagsabgeordnete.**

2. Lage Planung - das Projekt BADEN 21

Schallstadt-Hügelheim (KuK-1): „Bürgertrasse“ ist akzeptiert von örtlicher Politik und IG-BOHR. Ziel: Als Trasse planfeststellen.

Reute-Schallstadt (KuK-2): Mittel-Hochlage ist akzeptabel, bedarf aber noch der Nachbesserungen an einigen Stellen. Was noch fehlt, ist der Konsens über die allseits akzeptierte Ausgestaltung der Trasse (Dreisamquerung, Tieferlegung einiger Straßen, damit die Bahn noch tiefer gehen kann, lokale Besonderheiten) und danach der politische Schulterschluss aller Gemeinden wie bei der „Bürgertrasse“ ohne Einzelgänge.

Offenburg-Riegel (Reute): Bis heute besteht noch Abstimmungsbedarf zwischen den Bürgern und der örtlichen Politik. Es ist im Juni 07 ein Gespräch vorgesehen mit dem Ziel, ein gemeinsames Votum der jeweils örtlichen Politik und Bürgerschaft für eine gemeinsame Trasse (BAB-nahe Lösung in weiten Abschnitten) herbei zu führen. Die Bürgerinitiativen werden nach Kräften dazu beitragen.

Ziel muss sein, eine **gemeinsame Haltung** der unmittelbar betroffenen Gemeinden **auch in diesem Abschnitt** zu erreichen.

Nur wenn der Politik und der DB gegenüber von der Region in Geschlossenheit eine gemeinsame, von Hügelheim bis Offenburg durchgehende und realisierbare Lösung vorgelegt wird, kann die heutige Planung zu den Akten gelegt werden.

Das gemeinsame Ziel muss heißen:

Die **Rheintalbahn** ist als **europäisches Modellprojekt „BADEN 21 – die Trasse der Bürger vom Oberrhein von Hügelheim bis Offenburg“** menschen- und umweltverträglich in kürzester Zeit auf den Weg zu bringen.

3. Zielsetzungen IG BOHR

Die Planung unter den derzeitigen Bedingungen ist in der Region nicht realisierbar. Güterbahn JA – aber so nicht!

Der Widerstand der Bevölkerung wird anwachsen, je mehr Planungsabschnitte seitens der Bahn zur Offenlage gebracht werden. Welchen Weg gibt es aus diesem Konflikt?

Wenn sich die **Große Koalition** nicht rasch auf durchgreifende **Gesetzesänderungen zur Bereinigung der vielfältigen Unstimmigkeiten** im Umweltrecht (hier bezogen auf den Ordnungsrahmen der Planung und des Baus von Schienenwegen) einigen kann, dann muss in kürzester Zeit eine für dieses europäische Jahrhundertbauwerk andere Lösung gefunden werden.

Diese kann unserer Ansicht nach nur darin bestehen, dass **für dieses Projekt Ausnahmetatbestände anerkannt** werden, die es dem Auftraggeber (BMVBS) und der Bundesregierung erlauben, einen **neuen Planungsauftrag zu formulieren**. Begründungen hierfür wurden schon oft wiederholt: Ein **europäischer Sonderfall** ist

diese Strecke nach ihrer Belastung von weit über 100 000 Güterzügen jährlich schon in der heutigen Planung, aber mit einer Kapazität von einem Vielfachen!. Sie liegt in einem **2000 jährigen Kulturraum**, der durch den Bau nach veralteten, **wissenschaftlich nicht mehr haltbaren Gesetzen und Verordnungen**

- für die **Menschen auf Generationen hinaus Gesundheitsgefährdung und Vermögensvernichtung** bedeutet,
- für die **Kommunen stark eingeschränkte Entwicklungsperspektiven** und einen **Lärm-Sanierungsfall** für die Zeit **nach 2018 (EU-Umgebungslärmrichtlinie)** darstellen wird,
- für das gesamte **Oberrhenthal irreversible Schäden** mit sich bringt,
- und dies für die **Dauer von 100 Jahren** und mehr!

Voraussetzung für eine **von der Bevölkerung getragenen Lösung** ist, dass die **Region wirklich nur mit einer Stimme spricht und einen gemeinsam abgestimmten Vorschlag vertritt**.

Nur so kann das Land verpflichtet werden, sich beim Bund mit seinem ganzen Gewicht einzusetzen.

Dann kann sich der **Bund nicht mehr seiner Verantwortung entziehen**, dann kann das **BMVBS an die Deutsche Bahn AG einen modifizierten Auftrag zur Planung erteilen**.

Ergebnis muss die menschenverträgliche, umweltschonende Bahntrasse als **Modellprojekt BADEN 21** einer **innovativen DB AG** und der **zukunftsverantwortlichen Politik in Bund und Land** sein. Sie muss im Konsens zwischen Bürgerschaft, Politik und Unternehmen gefunden, optimiert und vom Bund finanziert werden.

Damit lassen sich langjährige Prozesse vermeiden, die zur Verzögerung des Projektes, zu Imageverlusten der Bahn und zur Belastung des Verhältnisses zwischen Bürgern und ihrer Volksvertretung führen würden.

Auf der politischen Haben-Seite wäre der Beweis erbracht, dass auch große Infrastrukturprojekte im dicht besiedelten Raum Mitteleuropas geplant und umgesetzt werden können – wenn die Bedingungen stimmen.

4. Maßnahmen auf dem Wege zu BADEN 21

Fortgang der weiteren Planungsverfahren

Das Regierungspräsidium setzt vorläufig die weiteren Offenlagen und Erörterungstermine aus. Solange die Ergebnisse der beauftragten Studien zur Prognose der Zugzahlen auf das Zieljahr 2025 und zum technischen Maximum nicht vorliegen, ist dies gerechtfertigt.

Entwicklung einer gemeinsamen Planalternative

Die Bürgerinitiativen arbeiten daran, die jeweils örtliche Politik zu einer gemeinsamen, durchgehenden Trassenvariante von Offenburg bis Hügelsheim zu bringen. Bewertung, Ausbaustandard, Kostenermittlung, Anspruch an Lärmschutz und Gestaltung müssen aus einem Guss sein. Sie müssen, unterstützt durch eine einheitliche Beratung, bewertet, ergänzt und verabschiedet werden.

Prämissen:

Trassenfindung und bauliche Ausgestaltung sind an der bestmöglichen Schutzwirkung für die Bevölkerung zu messen.

Geld wird grundsätzlich für vernünftige Verbesserungen zur Verfügung gestellt, keine Utopien, aber auch keine Angst vor sog. Mehrkosten!

Den Gemeinden zwischen Riegel und Offenburg kommt gegenwärtig eine **Schlüsselrolle** zu: Nach dem gemeinsamen Gespräch am 13.06.07 müssen die alternativen Pläne veröffentlicht und intensiv beraten werden. Dabei müssen die tatsächlich vom Projekt verursachten Folgen deutlich von sonstigen Wünschen mancher Gemeinden geschieden werden. Es können Vorbehalte und Bedenken gegen Planalternativen von der Öffentlichkeit nur dort anerkannt werden, wo es sich um neue Belastungen handelt, die sich bspw. durch Verschiebung der bisherigen Trasse hin zu einer neuen Trassenlage ergeben können. **Grundsätzlich ist zu fordern, dass es in keiner der betroffenen Gemeinden zu einer Verschlechterung der bisherigen Lebensumstände kommen darf.**

Nach dem Vorstellungstermin am 13.06.07 wird sich relativ schnell zeigen, ob der (neue) Trassenvorschlag geeignet ist, daraus eine gemeinsame Lösung zu entwickeln.

Das Regierungspräsidium kann hier gerade als Anhörungsbehörde glaubwürdig eine moderierende Rolle übernehmen, gemeinsam mit den Vertretern der Bundes- und Landespolitik.

Sobald eine gemeinsame Trasse **grundsätzlich als möglich** erscheint (vielleicht Juli/August 07), sollten die Gespräche auf allen Ebenen in die Richtung gehen: Mit den politischen Vertretern, dem BMVBS und der Bahn muss **auf Arbeitsebene** die Frage ausgelotet werden, wie die **gemeinsame Lösung realisiert werden kann**. Für diesen Ansatz müssten alle Gemeinden, das RP, der Regionalverband RVSO, das Land und die Abgeordneten sowie die Bürgerinitiativen geschlossen auf das BMVBS einwirken.

Für die **Angemessenheit von Mehraufwendungen** sind die Bedeutung des Projektes für die **nächsten 100 Jahre, die europäische und deutsche gesamtwirtschaftliche Bedeutung sowie der Schutz der 2000-jährigen Kulturlandschaft** mit ihren Bewohnern der Bewertungsmaßstab – nicht eine fiskalische Bedingung (übliche 10-%- Grenze) auf der Grundlage einer unakzeptablen Billigstlösung der Bahnplaner. Dabei muss das **Betriebskonzept der Bahn** als wesentliche Grundlage der Planung **offengelegt** und **an die Belange der Menschen angepasst werden** und nicht umgekehrt!

Die Gemeinden sollten danach eine gemeinsame Gemeinderatsvorlage als Mantel für alle Gemeinden entwerfen. Darin wäre die **eine durchgehende Trassenvariante** als Empfehlung zur weiteren Planung enthalten, und die jeweils örtlichen Details zur Verbesserung der Planung könnten als Baukasten-Ergänzung beigefügt werden. Im Lauf des Herbstes 2007 sollten dann diese Vorlagen von allen Gemeinderäten (möglichst einstimmig) beschlossen werden.

Die Kommunale Allianz von Offenburg bis Hügelsheim muss diese gemeinsame, durchgängige Trasse dem **RP und der Landesregierung** vorlegen (vielleicht wäre dafür eine größere gemeinsame Veranstaltung der richtige politische Rahmen): „Dies ist unsere **gemeinsame Planungsalternative zum Ausbau der Rheintalbahn**“.

Das Land muss diese **Alternative** offiziell annehmen und sich zu eigen machen. Als **Modellprojekt** unter dem Titel „**BADEN 21- menschen- und umweltgerecht in die Zukunft!**“ sollte der **Landtag** dieses Projekt diskutieren und **dem Bund** zur Durchführung empfehlen.

Wenn diese Schritte erfolgreich sind, so wäre die **Bundesregierung** am Zuge: Sie muss signalisieren, dass deutlich höhere Projektkosten übernommen werden und das **BMVBS ermächtigt wird, einen veränderten Planungsauftrag an die DB AG zu erteilen.**

Wenn rasch eine bessere Lösung auf gemeinsamer Basis gefunden werden kann, ist viel Doppelarbeit vermeidbar und **das Verfahren kann sogar beschleunigt werden!**

5. Agenda für Spitzengespräch MP Oettinger, BMVBS Tiefensee, VVS Mehdorn

- **Eine durchgehende Trassenvariante** von Hügelheim bis Offenburg wird verhandelt. Es darf kein Zerlegen in Teilbereiche mit anerkannt höherer Priorität geben mit der Folge, dass andere Abschnitte gar keine Besserungen erfahren oder aber „vorläufig“ mit geringeren Schutzmaßnahmen als sie in anderen Abschnitten gelten, gebaut wird. Für Nachbesserungen des aktiven Schallschutzes gibt es keinen gesetzlichen Anspruch, und freiwillige Leistungen kommen erst nach Jahrzehnten.
 - Die von der Bahn propagierte und von der Politik gerne aufgegriffene Formel **„Halbierung des Lärms“ (durch K-Sohle) bleibt bei allen Überlegungen außen vor:** Sie ist nur scheinbar eine Lösung, hilft tatsächlich aber nicht entscheidend. Neben der absoluten Pegelhöhe (- die Minderung von 95 auf 85 dB(A) kommt zwar einer gehörten Halbierung eines „100-%-umgerüsteten“ Zuges gleich -) sind aber die tatsächlichen Verhältnisse entscheidend. Und hier widerlegt die bahneigene Argumentation selbst die zu optimistischen Annahmen: Nur ein Bruchteil der Waggons ist in DB-Besitz. Europaweit werden die lauten Güterwagen (gesamt ca. 850 000) noch auf Jahrzehnte (die Rede ist von 40 Jahren und mehr) das Larmbild eines vorbeifahrenden Zuges bestimmen, denn **der gesamte Zug ist (fast) so laut, wie der schlechteste seiner Wagen/Lokomotiven!** Und gegen lärmabhängige Trassenpreise sperrt sich die Bahn; nur lärmarme Wagen für ganze Züge einzusetzen scheint aus logistischen Gründen nicht realistisch.
 - **Gehörte 49 dB(A) nachts zwischen 22 und 6 Uhr und 59 dB(A) tagsüber sowie 54 dB(A) abends** (gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie) sind das zu erreichende **Ziel.**
 - **Dorfgebiete werden wie Allgemeine Wohngebiete** eingestuft. Die meisten Dörfer sind längst zu Wohnorten umgewandelt, so dass die bauplanerische Kennzeichnung MD kein Indiz für Abwesenheit von Wohnungen, sondern nur ein Indiz für eine gewachsene, unregelmäßige Baustruktur ist.
 - **Berechnungsgrundlage des Lärmpegels/erforderlichen Schallschutzes** ist das **technische Maximum** der Trasse **bei getrennten Verkehren.** Dieser Betriebszustand muss sinnvoller Weise von der Bahn (und auch von der Verkehrspolitik) angestrebt werden. Der enorme Zuwachs der europäischen Transportströme wird dies auf Dauer notwendig machen. Zudem wäre es volkswirtschaftlich unsinnig, eine Milliardeninvestition nicht bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit nutzen zu wollen. Schließlich muss die Bahn daran Interesse haben, möglichst hohe Trassenerlose einzufahren.
 - Auf die **Anrechnung des Schienenbonus** wird seitens des Auftraggebers und der Bahn **verzichtet.**
 - **Summation der Lärmpegel** nach EU-Umgebungslärmrichtlinie (insbesondere BAB oder andere überörtlichen Straßen), um einen **Sanierungsfall** nach 2018 (Lärmaktionspläne) zu Lasten der Kommunen (und evtl. des Landes) **zu vermeiden.**
 - **Auf diese Werte abgestimmt sind aktive Schutzmaßnahmen** (Lärm, Erschütterung, Elektrosmog) auszulegen. Grundsätzlich sind **passive Maßnahmen auszuschließen**, solange aktive Schutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik möglich sind.
-
- Sind diese Vorgaben mit baulichen Maßnahmen nicht zu erreichen, so sind die Schutzbedürfnisse der Anrainer durch eine **wohntortfernere Trasse** einzulösen.
 - Sofern kleinere Zugzahlen als das Technische Maximum angenommen werden, sind die **Bedingungen und Auflagen einer Nachrüstung** (soweit im örtlichen Einzelfall sinnvoll) im weiteren Verfahren zu definieren und planfestzustellen. Zur Durchsetzung

gehören auch Restriktionen bis hin zu Fahrverboten. Dort wo nicht **nachweislich** eine Nachrüstung bautechnisch möglich ist, muss für den maximalen Wert bereits heute gebaut werden.

- **Fortsetzung der Lärmsanierung** an der bestehenden Rheintalbahn, auch zeitgleich mit dem Aus- und Neubau. Ein zeitliches Verschieben zu Lasten der Alt-Anlieger darf es nicht geben.
- Außer dem örtlichem Güterverkehr darf **kein Güter(Transit-)Verkehr** mehr **auf** den **Altstrecken** stattfinden.
- Dem **öffentlichen Nahverkehr** müssen die erforderlichen Kapazitäten eingeräumt werden.
- Für die **Finanzierung stellt der Bund für das Projekt zusätzliche Finanzmittel bereit**, die sich bis Ende September 2007 detailliert in örtlichen Maßnahmen aufgeschlüsselt darstellen lassen.

„BADEN 21 – die Trasse der Bürger am Oberrhein von Hügelsheim bis Offenburg“ nimmt Gestalt an und ist möglich, wenn die Landesregierung ihre Zusage vom 21.12.2006 anlässlich des „Bahngipfels“ in Offenburg konsequent umsetzt.

Freiburg, den 03. Juni 2007



Adalbert Häge
IGEL e.V.



Manfred Wahl
BI Bahntrasse



Albrecht Künstle
Bürgerprotest Bahn



Dr. Roland Diehl
MUT e.V.

Anhang:

Zur vertieften Begründung einzelner Aspekte vorstehender Argumentation sind im weiteren drei Kapitel als Anhänge beigefügt:

1. BADEN 21 - Die Alternativtrasse der Bürger vom Oberrhein
2. Begründung der notwendigen Gesetzesänderungen
Kurzfassung des „Sparwasser-Papiers“
3. Kritik irreführender Formulierungen sowie des Schienenbonus' und Bezug auf den aktuellen Beitrag von Prof. Barbara Griefahn, Dortmund
4. Umrüstung des Rollmaterials auf K-Sohle: Was bringt dies tatsächlich?

Anhang 1:

BADEN 21 - Die Alternativtrasse der Bürger vom Oberrhein

Die in der IG BOHR zusammengeschlossenen Bürgerinitiativen fordern im Gegensatz zur geplanten Billigstrecke der Bahn eine menschenverträgliche und zukunftsfähige Realisierung der Neubaustrecke mit entsprechender Entlastung für die Altstrecke, und zwar im Einzelnen

- **eine Unterfahrung der Stadt Offenburg in einem Tunnel,**
- **ab südlich Offenburg die Verlagerung der Neubaustrecke mit reinem Güterverkehr an die A5 bis zur Einmündung in die Westumfahrung Freiburgs,**
- **im Westen Freiburgs, je nach örtlichen Bedingungen, weitestgehende Trassenabsenkung bis zum Nordportal des Mengener Tunnels,**
- **eine teilgedeckelte Tieflage vom Südportal des Mengener Tunnels bis südlich von Buggingen.**

Unter dem Aspekt des aus Sicht des Bahnsektors „wirtschaftlichen“ Planens und Bauens darf die Billigstlösung für die Neubaustrecke nicht durchgesetzt werden. Vermeintliche Einsparungen sind nichts anderes als eine gigantische Kostenverlagerung auf die betroffenen Menschen und Kommunen. Akzeptanz ist erzielbar, wenn diese Kosten direkt in die Baumaßnahme fließen, wo sie auch hingehören. Der anstehende Bau neuer Schienenstrecken muss also mit Rücksicht auf die Gesundheit, die Lebensqualität und das Immobilieneigentum der betroffenen Bevölkerung sowie der Zukunftsperspektiven der Kommunen anders erfolgen, als es die Planungen der Bahn vorsehen. Dazu bedarf es wesentlich höherer Investitionen des Auftraggebers der Baumaßnahme, um die damit verbundenen Kollateralschäden zu vermeiden. Am Oberrhein sind Mehraufwendungen in der Größenordnung von 1 Milliarde Euro erforderlich, und diese ist einem Jahrhundertbauwerk durchaus angemessen.

Anhang 2:

Vorschlag Prof. Reinhard Sparwasser, Freiburg, vom Nov. 2006

Kurzfassung Gesetzgebungsvorschlag:

**Änderung der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung –
zum Schienenverkehr**

vorgelegt im Auftrag der

**Regionalverbände Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein sowie der
IG BOHR**

von

Sparwasser & Heilshorn

Rechtsanwälte Partnerschaft,

Mozartstr. 30 79104 Freiburg

durch

Prof. Dr. Reinhard Sparwasser

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Honorarprofessor an der Albert-Ludwigs-Universität

und

Matthias Rombach

Rechtsanwalt

im November 2006

unter Mitwirkung von *Prof. Dr. Ullrich Martin* und

Verbandsdirektor *Dr. Dieter Karlin*

Vorschlag für die Änderung der VerkehrslärmschutzVO (16. BImSchV)

I. Ziele

Die Verkehrslärmschutzverordnung sollte in Bezug auf Schienenlärm geändert werden. Eine solche Änderung soll

_ die nicht nur einfach- (§ 41 BImSchG), sondern auch verfassungsrechtlich (Art. 2 Abs. 1 GG) bedenkliche Lücke im Gesundheitsschutz schienenlärm betroffener Anwohner schließen,

_ insgesamt (wieder) einen Lärmschutz gewährleisten, der gewandelten Verhältnissen im Schienenverkehr und neueren Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung entspricht,

_ die Akzeptanz für ein grundsätzlich umweltverträgliches Verkehrsmittel verbessern, zum Rechtsfrieden beitragen und Rechtssicherheit bei der Zulassung wesentlicher Änderungen und Neubauten erhöhen und so

_ die verkehrspolitisch wünschenswerte Verlagerung von Verkehr auf die Schiene und den Ausbau der Zulaufstrecke zur NEAT – auch zur Einhaltung internationaler Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Schweiz – beschleunigen.

II. Inhalte

Zur Erreichung dieser Ziele erscheint ein *Maßnahmenbündel* als am besten geeignet, das aber teilweise die Zuständigkeit des Ordnungsgebers und selbst des

Bundesgesetzgebers der Bundesrepublik Deutschland übersteigt. Deshalb werden neben konkreten Gesetzesänderungen Übergangsfristen vorgeschlagen, die entsprechende Initiativen für weitere Maßnahmen und auf anderer Ebene erlauben. Der hiermit vorgelegte Gesetzgebungsvorschlag besteht in den folgenden Änderungen der 16. BImSchV:

1. Einführung eines Maximalpegels

- Neu eingefügt wird ein § 2 Abs. 2:

Ein Maximalpegel L_{Amax} von 75 dB(A) darf in der Nacht bei Schienenwegen nicht mehr als 6 mal überschritten werden.

- Abs. 2 und 3 werden Abs. 3 und 4.

Kurzbegründung:

Das Verbot häufigerer und größerer Geräuschspitzen in Ergänzung des bisherigen Beurteilungspegelkriteriums begrenzt Aufwachreaktionen und dient damit der Gewährleistung eines erholsamen und damit auch gesunden Schlafs der Anwohner. Die Ausgestaltung erfolgt in Anlehnung an die Rechtsprechung zum Maximalpegelkriterium bei Neu- und wesentlichem Ausbau von Flugplätzen („Jansen-Kriterium“: 6 mal 75 dB(A) als Schwelle der Gesundheitsgefahr). Die Forderung bleibt damit noch weit hinter dem zurück, was – allerdings auch in einem etwas anderen Regelungszusammenhang – § 8 Abs. 1 LuftVGE i.V.m. § 2 Abs. 2 FluglärmGE vorsieht, nämlich 6 mal 57 dB(A), ab dem 1.1.2011 sogar nur 6 mal 53 dB(A); dabei handelt es sich aber auch nicht um einen Grenzwert, sondern eher um einen – abwägungsoffenen (!) – Vorsorgewert, vgl. Art. 1 Ziff. 3 und Art. 2 Ziff. 1 des Entwurfs des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen, Bundestags-Drucksache 16/508, Stand. 2.2.2006.

2. Einschränkung des Schienenbonus

- § 3 wird um einen Satz 3 ergänzt:

Der Abschlag i.S.d. S. 2 („Schienenbonus“) findet ferner keine Anwendung, wenn eine der folgenden Bedingungen vorliegt:

(1) Es handelt sich um eine Haupteisenbahnstrecke i.S.d. EG-Umgebungslärmrichtlinie. Vgl. Art. 3 lit. o) RL 2002/49/EG: Strecken mit mind. 30.000 Zügen pro Jahr.

(2) Die Zugfrequenz in der Nacht (22 h bis 6 h) liegt über 10.000 Zügen pro Jahr.

(3) Die Zugfrequenz liegt über 5 Güterzügen pro Stunde.

Kurzbegründung:

Liegt eine dieser Bedingungen vor, leiden die Anwohner unter

– erheblichen – Fall (1),

– häufig wiederkehrenden – Fall (2) oder

– besonders geräuschintensiven – Fall (3)

Lärmimmissionen. Unter diesen Voraussetzungen ist es nach neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung verfehlt, von einer gegenüber anderen Arten von Verkehrsgerauschen geringeren Beeinträchtigung durch Schienenlärm auszugehen, was alleine einen Schienenbonus rechtfertigen könnte. Die Wahl vorstehender Kriterien beruht auf einer politischen Entscheidung, die eine ausgewogene Abwägung darstellt zwischen den berechtigten Ansprüchen der Anwohner auf Lärmschutz und dem öffentlichen Interesse am Ausbau eines relativ umweltfreundlichen Verkehrsmittels mit volkswirtschaftlich vertretbarem Aufwand.

3. Flankierende Maßnahmen und Übergangsregelungen

- Ergänzt wird § 3 um einen Satz 4:

Die sich aus der Anwendung von Satz 3 ergebenden Anforderungen müssen nach einer Übergangsfrist von fünf Jahren ab Inkrafttreten der Änderung gewährleistet sein. Der Betreiber der Strecke muss entsprechende Nachweise

führen, die Planfeststellungsbehörde nachträgliche Anordnungen – notfalls in Form von Betriebsbeschränkungen – treffen, wenn der Nachweis nicht gelingt. Dazu genügt ein entsprechender Vorbehalt in der jeweiligen Planfeststellung. Solche Anordnungen lösen keine Entschädigungspflichten aus.

Kurzbegründung:

Verbesserungen am rollenden Material bei neuen wie auch bei schon eingesetzten Waggonen, beispielsweise der Einsatz von quietschfreien Bremsen oder von leichten und lärmarmen Drehgestellen, können den Schienenbonus entbehrlich machen. Damit kann die Einhaltung der strengeren Werte ohne Betriebsbeschränkungen oder andere Maßnahmen des insbesondere nachträglichen Schallschutzes erreicht werden.

Abgesehen von weiteren Vorteilen kommen Investitionen in den Schallschutz am rollenden Material nicht nur den Anwohnern von Aus- und Neubaustrecken, d.h. ca. 5 % der Schienenlärm-betroffenen, sondern überall dort den Anwohnern zugute, wo dieses Material eingesetzt wird. Die Lärmschutzrendite auf das eingesetzte Kapital ist damit 20fach. Außerdem würde die Fahrzeugsanierung das Lärmsanierungsprogramm des Bundes insgesamt um mindestens 200 Millionen Euro verbilligen.

Wegen der europarechtlichen Grundfreiheiten und der grenzübergreifenden Wirkung des Schienenverkehrs sind die europäischen Instanzen in besonderer Weise gefordert. Auf die genannten Verbesserungen ist daher in geeigneter Weise unter Einbeziehung von Regelungsmöglichkeiten auf europäischer Ebene hinzuwirken.

Für die Anwendung der strengeren Werte bedarf es aus technischen und rechtlichen Gründen eines Übergangszeitraums. 5 Jahre erscheinen insoweit als ausgewogener Kompromiss – lange genug für die Umrüstung, überschaubar genug für die lärm-betroffenen Anwohner. Für den Fall, dass dieser nicht ausreicht, muss den betroffenen Anwohnern schon heute ein Rechtsanspruch auf anderweitigen Schallschutz eingeräumt werden. Nur so ist die Wartezeit auf Verbesserungen in Anbetracht des Schutzauftrags des Staates zu rechtfertigen. Dieser anderweitige nachträgliche Lärmschutz kann nach Fertigstellung der Trassen – notfalls – in bestimmten Formen passiven Schallschutzes (Schallschutzfenster) oder – möglichst – in Betriebsbeschränkungen (rel. Verkehrsverbote) bestehen. Daraus dürfen den Trassenbetreibern Entschädigungsansprüche nicht erwachsen. Soweit eine Zulassungsentscheidung für Schienenwege auf der Anwendung des Schienenbonus beruht, ist sie daher unter den Vorbehalt nachträglicher Einschränkungen zu stellen. Dazu gehören insbesondere nachträgliche Ansprüche auf passiven Schallschutz oder Betriebsbeschränkungen. Diese sollen dann von den betroffenen Anwohnern beansprucht werden können, wenn anders ein ausreichender Gesundheitsschutz für die betroffenen Anwohner, d.h. die Einhaltung der Grenzwerte ohne weitere Inanspruchnahme des nur noch übergangsweise zu rechtfertigenden Schienenbonus, nicht gewährleistet ist.

III. Zusammenfassung

_ Der vorstehende Gesetzgebungsvorschlag entspricht den Erfordernissen eines wirksamen *Gesundheitsschutzes* mit Wirkung ab sofort durch die Einführung von *Maximalwerten*, die aber auch noch zeitlich gestaffelt werden könnten.

_ Er führt zu einer *Minderung der Gesundheitsgefahren* und der Belästigungen durch *Abschaffung des Schienenbonus* für bestimmte besonders belastende Schienenverkehrsarten.

_ Er belässt den Betreibern eine erhebliche *Übergangszeit*, bis wann geringere Pegelwerte und damit auch wieder ein besserer Gesundheitsschutz erreicht

sein müssen.

_ Er belässt während dieser Übergangszeit Gesetzgeber und Eisenbahnbetreibern die *größtmögliche Flexibilität*, die angestrebten Ziele – besserer Gesundheitsschutz und mehr Gesundheitsvorsorge – zu erreichen.

_ Im Sinne eines *Instrumentenmix* kommt dazu eine Reihe aufeinander abzustimmender Maßnahmen in Betracht.

_ Sie umfassen Grenzwerte, aktiven und passiven Schallschutz, Verbesserungen am rollenden Material und selbst ein Lärmmanagementsystem, möglichst unter Einsatz flexibler, ökonomisch wirksamer Anreizsysteme.

_ Insbesondere *Verbesserungen am rollenden Material* – an neuen wie auch an alten, turnusmäßig zu überprüfenden Waggons – versprechen die höchste *Lärmschutzrendite* und sind daher volkswirtschaftlich vorzugswürdig.

_ Damit ist eine europaweit abgestimmte, netzweit wirksame, ökonomisch motivierende und flexibel zu handhabende Lärminderung zu erreichen.

_ Dabei wird das Interesse der Trassenanwohner gewahrt, nicht auf unbestimmte Zeit und unsichere Verbesserungen vertröstet zu werden: Greifen die bewusst offen gehaltenen Maßnahmen nicht innerhalb vorherbestimmter Zeit, sind hinreichend wirksame, technisch, wirtschaftlich und rechtlich mögliche Maßnahmen zu ergreifen, die den Erfolg sicherstellen: möglichst in der Übergangszeit, spätestens aber danach.

Die Verfasser danken den beiden beteiligten Regionalverbänden Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein sowie der IG BOHR für ihre Initiative und anregende und fruchtbare Gespräche sowie die Überlassung wichtiger, zum Teil noch nicht veröffentlichter Literatur, insbes. im technischen Bereich, besonders aber Herrn *Prof. Dr. Ullrich Martin* und Herrn Verbandsdirektor *Dr. Dieter Karlin*.

gez.

(Prof. Dr. Reinhard Sparwasser)

Rechtsanwalt

Fachanwälte für Verwaltungsrecht

(Matthias Rombach)

Rechtsanwalt

Anhang 3:

Irreführende Formulierungen in Verordnungs- und Gesetzestexten

Die Formulierungen der Rechtslage zum Lärmschutz, insbesondere zum Schutz vor Schienenlärm, verschleiern die Tatsachen. Es ist nicht ohne weiteres einsichtig, was ein „Beurteilungspegel“ ist. Der Normalbürger verbindet mit einem Lärmgrenzwert von 49 dB(A) ein relativ leises Geräusch. Er weiß nicht, dass es sich dabei um einen Mittelungspegel handelt, den er gar nicht hört, der zudem noch durch einen Lärmbonus weiter heruntergerechnet werden darf. Hier handelt es sich um eine (bewusste?) Irreführung der Bevölkerung. Was der Bürger beim genannten Grenzwert tatsächlich hört, ist der vorbeifahrende Zug mit einem Lärmpegel von mindestens 69 dB(A), der physiologisch 4-mal und physikalisch 100-mal höher ist als der Grenzwert! Und das im Dreiminutentakt nachts und mit Billigung durch den Gesetzgeber. Gesundheit schützender Schallschutz muss sich an den tatsächlich gehörten Schallpegeln orientieren!

Der sog. passive Schallschutz, mit dem lärmgeplagte Menschen abgespeist werden, wenn die aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen – und das wäre am Oberrhein für große Flächen mit Wohnbebauung der Fall – will die Menschen ab 22 Uhr in ihre Schlafzimmer einsperren! Passiver Schallschutz kann das Wohnumfeld des Menschen (Garten, Terrasse, Balkon, etc.), das im besonderen Maße für Lebensqualität steht, nicht schützen. Immobilien mit passivem Schallschutz sind heute auf dem Immobilienmarkt kaum noch verkäuflich.

Kritik des Bahnprivilegs „Schienenbonus“ und neue Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung

Begründungen des Schienenbonus von Seiten der Bahn.
Im Originaltext :

Hauptgründe für die geringere Störwirkung des Schienenverkehrs:

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.

Dies ist die offizielle Version der Deutschen Bahn AG, die gebetsmühlenhaft von allen Verantwortlichen für das Nichtvorgehen gegen Schienenverkehrslärm nachgeplappert wird.

Die Wirklichkeit sieht anders aus:

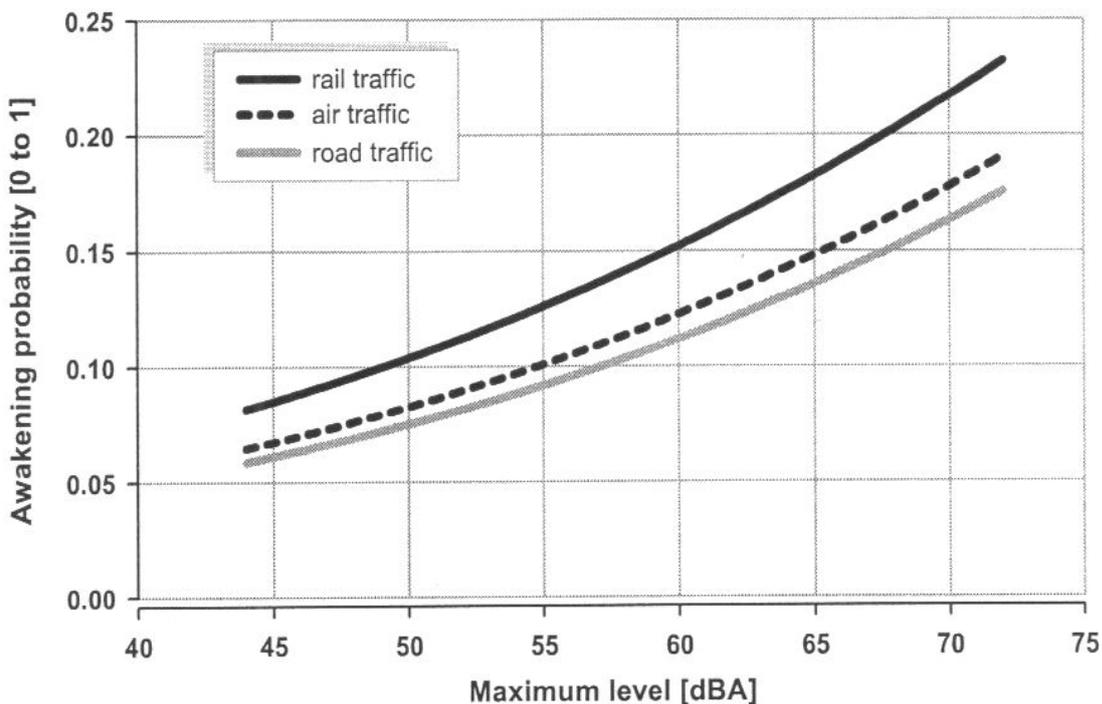
- ad 1. Wenn Züge, insbesondere Güterzüge, nachts im Dreiminutentakt verkehren, kann man nicht mehr von „langen Geräuschpausen“ sprechen. Aufgrund der dichten Zugfolge kann sich der Organismus vom Lärm nicht

mehr erholen. Einmal aufgewacht, können gerade ältere Menschen schwer wieder einschlafen.

- ad 2. Güterzugverkehr tritt nicht nach Fahrplan auf, sondern füllt statistisch die Zeidlücken, die der Personenzugverkehr lässt. Er tritt deshalb massiert in der Nachtzeit auf. Von Regelmäßigkeit „nach Fahrplan“ kann daher nicht die Rede sein. Die einzige „Regelmäßigkeit“ ist die hohe Zugfolge, die nach Aufwachen das Wiedereinschlafen verhindert. Es ist zudem medizinisch erwiesen, dass sich der Organismus physiologisch nicht an Lärm gewöhnt. Langfristige Gesundheitsschäden können die Folge sein.
- ad 3. Auch die stetige Wiederholung von gleichartigem Lärm auf hohem Pegelniveau mit kurzen Unterbrechungen beeinträchtigt das Schlafverhalten. Dabei geht es nicht nur ums Aufwachen, sondern um die Struktur des Nachtschlafs. Wissenschaftliche Untersuchungen des Nachtschlafs unter dem Einfluss von Verkehrsgeräuschen in In- und Ausland belegen, dass der Schienenverkehrslärm den Nachtschlaf am stärksten beeinträchtigt. Ein „Schienenbonus“ konnte bei allen Untersuchungen nicht nachgewiesen werden, sondern eher ein „Schienenmalus“ (siehe Graphik).

Abbildung 1: Aufwachen durch Flug-, Schienen- und Straßenverkehrslärm
(Aufwachwahrscheinlichkeit in Abhängigkeit vom Maximalpegel)

Figure 1: Awakenings due to aircraft, rail and road traffic noise



Zitat:

Beurteilung von Umgebungslärm. Die Gültigkeit des Schienenbonus für den Tages- und Nachtzeitraum.

*Barbara Griefahn, Anke Marks (Institut für Arbeitsphysiologie, Universität Dortmund),
Mathias Basner (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.)*

(erschienen im Newsletter der Europäischen Akademie für Erforschung von Folgen wissenschaftlich-technischer Entwicklungen, Bad Neuenahr-Ahrweiler GmbH, Akademiebrief Nr. 64, August 2006, Seiten 1-3)

Die Graphik zeigt die Aufwachwahrscheinlichkeit in Abhängigkeit vom gehörten Lärmpegel; **danach stört Schienenverkehrslärm den Nachtschlaf am meisten**. Die Graphik belegt eher einen „Schienenmalus“ als einen „Schienenbonus“.

Weitere wesentliche Aussagen der Studie: **Mittelungspegel können die Auswirkungen des Verkehrslärms auf den Schlaf nicht genau genug voraussagen, der Maximalpegel bestimmt die Reaktionen des Schläfers. Die Hypothese**, nach welcher für die Wahrscheinlichkeit des Aufwachens und das Ausmaß von Schlafstörungen dieselbe Rangordnung wie für Belästigung erwartet wurde, nämlich die stärkste Reaktion auf Fluglärm und die geringste auf Schienenlärm, hat sich nicht bestätigt. In Fällen, in denen die subjektive Einschätzung von Schlafqualität und Müdigkeit unabhängig von der Lärmart gleichermaßen beeinträchtigt waren, **waren die meisten physiologischen Schlafparameter mehr durch den Schienenlärm in Mitleidenschaft gezogen als durch Flug- und Straßenverkehrslärm**. Die typische Rangfolge der Verkehrsarten für Belästigungsreaktionen ist für Schlafstörungen daher nicht anwendbar. **Jüngst durchgeführte Studien stellen die Gültigkeit des Schienenbonus für den Schlaf in Frage, der einen völlig anderen Bewusstseinszustand darstellt.**

Permanent gestörter Nachtschlaf beeinträchtigt das Leistungsvermögen, mindert die Lebensqualität und macht nachweislich krank. Wer den „Schienenbonus“ heute noch propagiert, der handelt wider besseres Wissen!

Anhang 4:

Umrüstung des Rollmaterials auf K-Sohle: Was bringt dies tatsächlich?

Die DB hat die Absicht verkündet, binnen 10 Jahren den Schienenlärm zu halbieren. Dies soll mittels beschleunigter Umrüstung des mit Grauguss-Bremsen ausgerüsteten Wagenparks auf K-Sohlen geschehen.

Die schnellen und begeisterten Äußerungen mancher Politiker legen den Schluss nahe, dass diese geplante Umrüstung (die verbindliche Zusage der Bundesregierung, dies zu finanzieren steht allerdings noch aus) aus deren Sicht schon die schnelle und flächendeckende Lösung aller Einwendungen sei. Weit gefehlt!

Kritische Anmerkungen:

Unrunde und verriffelte Räder schädigen innerhalb von 2-3 Jahren die Schienen derart, dass mit einem Lärmpegelanstieg von 5 dB(A) zu rechnen wäre. Eine Verpflichtung zur Gleispflege zusätzlich zur Umrüstung ist bislang nicht vorgeschrieben, wäre aber zwingend, um den positiven Effekt nicht in kürzester Zeit wieder zu verspielen.

Derzeit laufen auf bundesdeutschen Schienenwegen ca. 400 000 Waggons aus unterschiedlichen Ländern. Diese dürfen seit 1.1.07 diskriminierungsfrei auf deutschen Schienenwegen fahren.

Im Ausland sind Umrüstprogramme europaweit derzeit nicht zu erwarten.

Um aber auch die ausländischen Waggons zu einer beschleunigten Umrüstung zu bewegen, wären lärmabhängige Trassenpreise unabdingbar.

Die Kombination Umrüstung/lärmabhängige Trassenpreise wurde allerdings nach einem Gutachten von Prof. Dr. E. Pache (im Auftrag des UBA Jan 2007) auf der herrschenden Rechtsgrundlage infrage gestellt.

Der VVS der DB, Hartmut Mehdorn, spricht gar von der technischen Unmöglichkeit, lärmabhängige Trassenpreise zu erheben.

Bei dieser noch bestehenden (Rechts-)Unsicherheit ist das Schlagwort der DB zur „Halbierung des Lärms in 10 Jahren“ lediglich als Marketingmaßnahme zu werten, um das Image der „umweltfreundlichen“ Bahn aufzupolieren.

Wie sich eine Umrüstung zeitlich auswirken würde, dazu das folgendes Beispiel:

Wie ändert sich die Lärmbelastung durch Güterzüge, wenn einzelne Waggons auf K-Sohlen umgerüstet werden?

Wenn von den derzeit auf deutschen Schienen laufenden etwa 400 000 Güterwaggons unterschiedlicher Herkunft mit Grauguss(GG)-Bremsen auf K-Sohle umgerüstet werden:

Vorbeifahrpegel in 25 m Abstand vom Gleis bei 0 % K-Sohlen : 90dB(A)

Umrüstung von 10 %	Schallpegelminderung auf 89,6	dB(A)
Umrüstung von 20 %	Schallpegelminderung auf 89,1	dB(A)
Umrüstung von 30 %	Schallpegelminderung auf 88,6	dB(A)
Umrüstung von 45 %	Schallpegelminderung auf 87	dB(A)
Umrüstung von 90 %	Schallpegelminderung auf 83	dB(A)
Umrüstung von 100%	Schallpegelminderung auf 80	dB(A)

Ergebnis ist also, dass die propagierte „Halbierung des Lärms“ erst bei einer 100-%igen Umrüstung möglich ist.

Sollte der Ersatz von GG-Güterwaggons durch K-Sohlen-Waggons im heutigen Tempo weitergehen, würde erst in der Endphase der Umrüstung, d.h. in ca. 40 Jahren, ein deutlicher Lärminderungseffekt eintreten. Bei der Vielfalt europäischer Eigeninteressen ist in absehbarer Zeit mit der Umrüstung des Rollenden Materials kaum mit einer wesentlichen Minderung des Emissionspegels zu rechnen. Die europaweit gültige EU-Richtlinie 2002/22/EG mit Obergrenzen für die Emissionen von Güterwaggons und damit Verpflichtung zum Übergang auf K-Sohlen greift nur bei Neuwagen. Altwagen haben z. Zt. eine durchschnittliche Nutzungsdauer von mehr als 40 Jahren – also ist auch über die Wiederbeschaffung längerfristig keine Lärminderung zu erwarten.

Freiburg 03.06.2007