



# Bahnlärm und Recht

## Eingangs-Statements

Roland Diehl

MUT e.V., 1. Vorsitzender

IG BOHR, Sprecher





Beim Schutz vor Bahnlärm ist

**„den Besonderheiten des Schienenverkehrs  
Rechnung zu tragen“**

- 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.***

**(offizielle Position der Deutschen Bahn AG zur „geringeren Störwirkung des Schienenverkehrs“ → Bahnlärmprivilegien)**

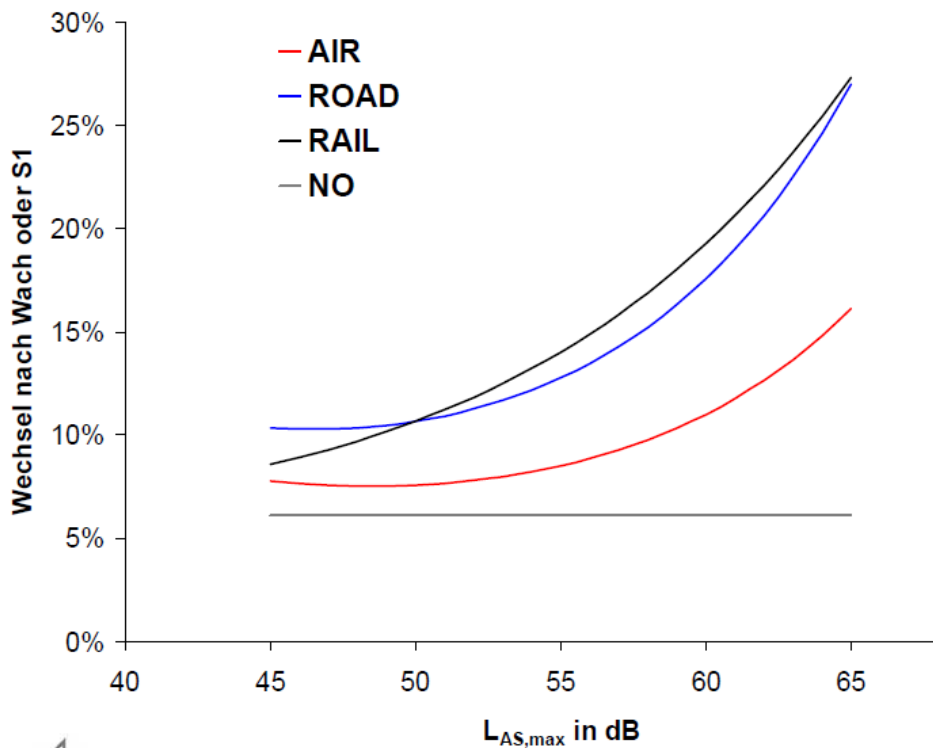


# Die Lärmprivilegien der Bahn und ihre Auswirkungen

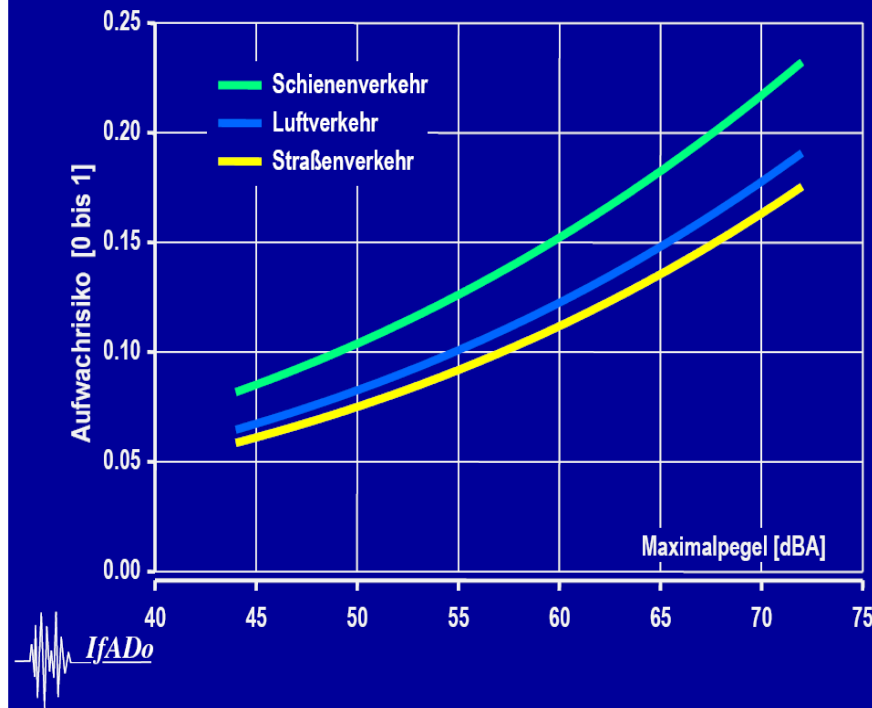
- **Mittelungspegel** („äquivalenter Dauerschallpegel“)
- **Beurteilungspegel** Maß für den Schallschutz
- **Schienenbonus SB** „Lärmgutschrift“
- **BÜG** Besonders überwachtes Gleis → „Gleispflegebonus“
- **Kombination von SB und BÜG** 8 dB(A)
- **Passiver Schallschutz** Immobilienwertvernichtung



# Bahnlärm und Recht – Schienenbonus? Schienenmalus!



## Ereigniskorreliertes Aufwachen – Maximalpegel

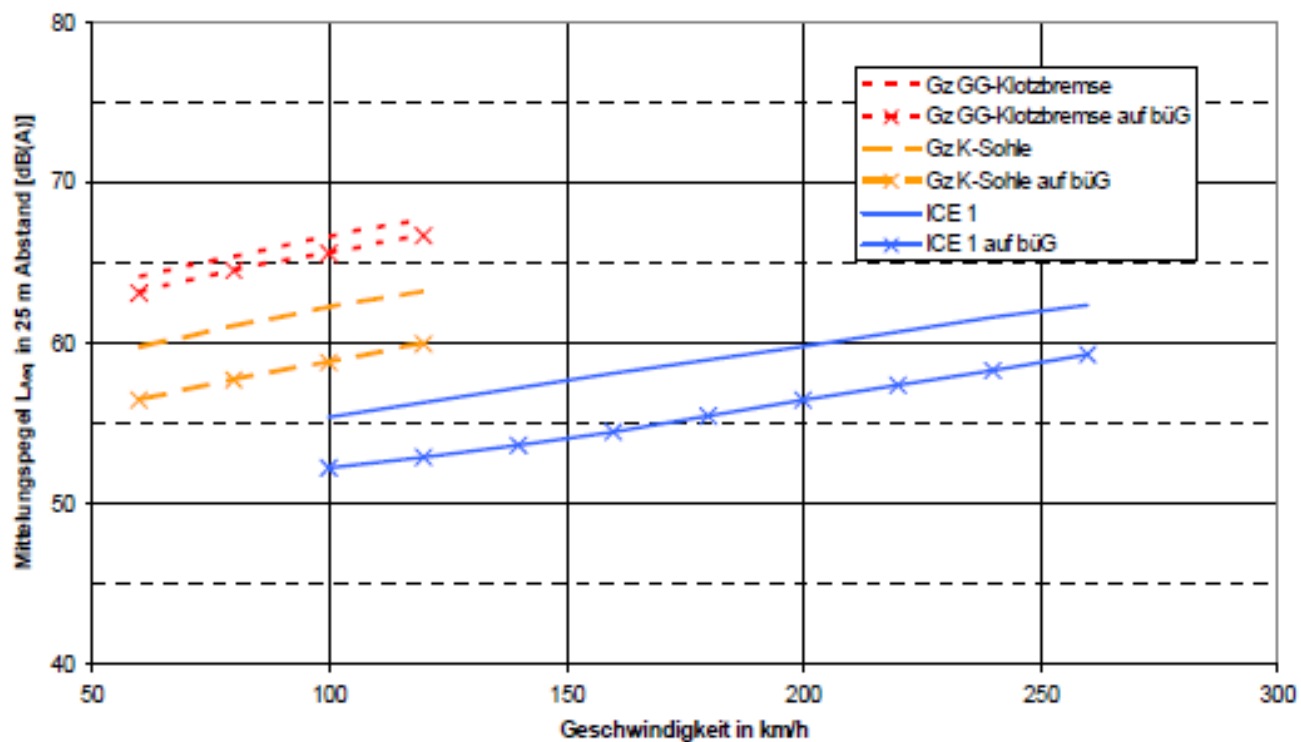


Hier sind die Dosis-Wirkungsbeziehungen für die drei Verkehrsträger zusammen mit der spontanen Aufwachwahrscheinlichkeit in einer Abbildung dargestellt.

Quelle:  
„Leiser Verkehr“ – Lärmwirkungen  
November 2007 in Mainz



## Einfluss der Bremsbauart und des Schienenoberfläche

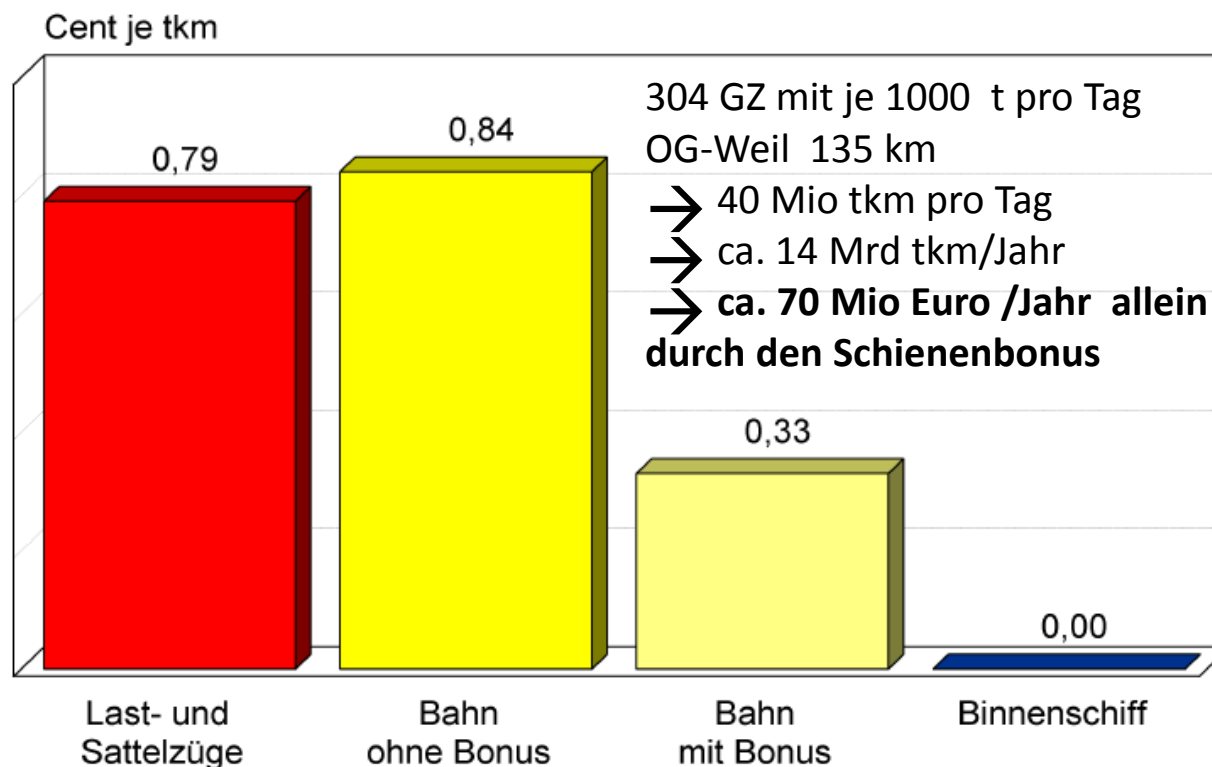




## Bahnlärm und Recht – externe Kosten (Beispiel)

Externe Kosten: unkompensierte Auswirkungen auf unbeteiligte Dritte  
Extern: eine Geschädigter erhält keine Entschädigung

Abbildung 8: Durchschnittliche Externe Kosten des Verkehrslärms



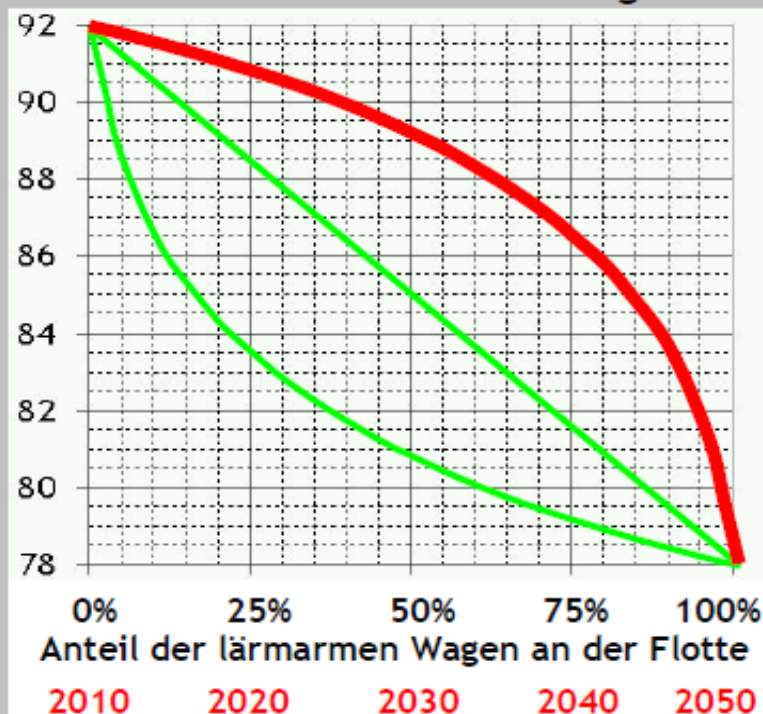
Quelle: PLANCO Consulting/BA für Gewässerkunde November 2007



## Warum Güterwagenflotte umrüsten? *Akustik der Flotte*

- wenige, lärmarme Fahrzeuge verbessern die Gesamtsituation kaum
- Nutzungsdauer von Güterwagen beträgt 30-40 Jahre → neue, lärmarme Fahrzeuge bewirken kurzfristig keine Verbesserung
- Es ist daher notwendig, auch die bestehenden Fahrzeuge - wie in der Schweiz - umzurüsten.

Gesamtpegel des Zuges abhängig vom Anteil 92dB- und 78dB-Wagen





Credo der Verkehrspolitik

„Güter auf die Schiene“

→ Exorbitanter Anstieg des Bahnlärms

Güterschienenverkehr heute der größte akustische  
Umweltverschmutzer

**„Der Lärm ist die Achillesferse des  
Schienengüterverkehrs“**

*Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstands der  
Deutschen Bahn AG*



## **Nur eine leise Bahn ist eine wettbewerbsfähige Bahn!**

Die bestehende Rechtslage hat die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahn unterminiert und wird mehr und mehr zum Rohrkrepiierer

→ Druck auf die Novellierung der Verkehrslärmschutzrechts

Vorschlag für die Änderung der 16. BImSchV liegt vor:

„Eine solche Änderung soll ... auch die verfassungsrechtlich bedenkliche Lücke (Art. 2 Abs. 3 GG „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit“) im Gesundheitsschutz schienenlärm betroffener Anwohner schließen ...“

*(Prof. Reinhard Sparwasser, Univ. Freiburg)*



## **Themen für eine Novellierung der derzeitigen Gesetze und Verordnungen**

- **Bestandsstreckenbenachteiligung**
- **überholte Grenzwertregelung**
- **fehlender Anspruch auf Lärmsanierung**
- **fehlende Verpflichtung der Berücksichtigung eines Gesamt-Beurteilungspegels**
- **fehlende Schutzvorschrift für Erschütterungen**
- **unhaltbare Definition der “wesentlichen Änderung”,**
- **fehlender Schutzanspruch aus Pegelanstiegen durch erhöhte Verkehrsbelastung**
- **überholter Mittelungspegel – fehlende Maximalpegelregelung**
- **nicht mehr zu rechtfertigender Schienenbonus**
- **unzulängliche Berechnungsverfahren für Lärmschutzansprüche**
- **unzulängliche Informationspolitik und Bürgerbeteiligung bei der Planung**



## Studie des Umweltbundesamts, April 2010

### Lärmbonus bei der Bahn?

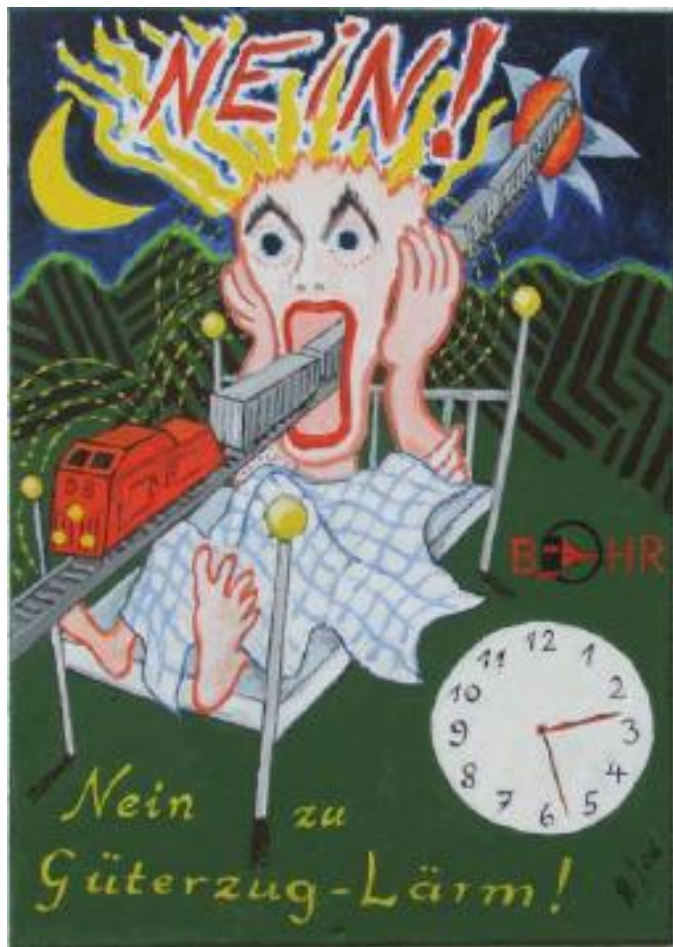
Ist die Besserstellung der Bahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern noch gerechtfertigt?

#### Koalitionsvertrag CDU/CSU-FDP vom 24.10.2009:

„Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird. Wir wollen deshalb den Lärmschutz ausweiten. **Dazu wollen wir den Schienenbonus schrittweise reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen**“ → Glaubwürdigkeit!



**Ohne Änderung der  
rechtlichen  
Rahmenbedingungen  
gibt es keine leise  
Güterbahn**



Einen weiter spannenden  
Bahnlärmkongress  
wünschen Ihnen die  
Bürgerinitiativen der

Interessengemeinschaft  
Bahnprotest an Ober- und  
Hoch-Rhein

