

Bundes Vereinigung
gegen Schienenlärm e.V.



WILLI PUSCH, RHEINUFERSTRASSE 44, 56341 KAMP-BORNHOFEN

An die
Mitglieder im Umweltausschuss
des Deutschen Bundestages

Vorsitzender:
Willi Pusch
Rheinuferstraße 44
Tel.: 06773-7547
Mail: Willi.Pusch@t-online.de
www.schienenlaerm.de

D-56341 Kamp-Bornhofen

Kamp-Bornhofen, 18.05.2014

Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV): Behandlung am 21.5. und 22.5.2014 in den Ausschüssen und im Plenum

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 21.5. - also in wenigen Tagen - soll im Verkehrsausschuss und zeitgleich auch im Umwelt-ausschuss die Novelle zur 16. BImSchV behandelt werden, die als wesentlichen Bestandteil ein neues Berechnungsverfahren für Schienenlärm (Schall 03-2012) enthält. Am Tag danach, dem 22.5.2014, soll das Thema bereits im Plenum des Bundestags um 22h (!) beraten und beschlossen werden (TOP 18).

Die Neufassung des Berechnungsverfahrens für Schienenlärm in der Verkehrslärmschutzverordnung ist für sehr viele durch Schienenlärm geplagte Menschen, ganz besonders entlang viel befahrener Güterzugstrecken, von existenzieller Bedeutung. Es geht um die Gesundheit und die Lebensqualität der Menschen, um die wirtschaftlichen Grundlagen des Tourismus im Rheintal, an der Elbe, im Inntal oder anderen touristischen Regionen und den durch Lärm und Erschütterungen verursachten Wertverlust der Immobilien.

Insbesondere geht es auch um die Frage, ob künftig die Vorbeifahrpegel zur Grundlage von Lärmschutzmaßnahmen gemacht werden oder ob dafür wie bisher in wissenschaftlich nicht mehr haltbarer Weise ausschließlich der Mittelungspegel herangezogen wird. Die Beibehaltung des Mittelungspegels geht an der Realität und Wahrnehmung der Menschen völlig vorbei. Er ist für sie daher weder nachvollziehbar noch akzeptabel.

Die Umweltminister von Bund und Ländern hatten bereits auf ihrer letzten Herbsttagung am 16.11.2013 gefordert, dass die Beurteilungskriterien für die Lärmbelastung umgestellt werden müssten auf ein neues Verfahren, das die Spitzenpegel und deren Häufigkeit zur Grundlage hat. Sie empfahlen die Abkehr vom Mittelungspegel. Bedauerlicherweise haben die Verkehrsminister diese Forderung inzwischen verworfen! Dafür fehlt uns vollkommen das Verständnis.

Haben die Gesundheit der Menschen und die Umwelt einen geringeren Stellenwert als der Verkehr?

Die Mehrzahl der Bundesländer haben Stellungnahmen und Hinweise zu dieser Novelle abgegeben. Sie sind nach unseren Erkenntnissen nicht berücksichtigt worden!

Bei den Hinweisen handelt es sich u. a. um diese Aspekte:

- Priorität sollte ein auf EU-Ebene harmonisiertes Berechnungsverfahren haben
- der "durchschnittliche Schienenzustand" ist nicht definiert
- es gibt keine Aussagen zur Genauigkeit der Rechenergebnisse, weder für die Emissionsdaten noch das Ausbreitungsmodell
- die Emissionsannahmen sind vielfach zu niedrig (d.h. Realität ist lauter als das Rechenergebnis besagt) und nicht nachprüfbar
- die Einbeziehung von Fällen, die bisher nach der Akustik 04 berechnet werden, in die Schall03 führt zu einer Schlechterstellung von bis zu 14 dB(A) bei reinen Wohngebieten
- die Einführung eines Maximalpegelkriteriums wird ebenso gefordert wie die Summenbetrachtung verschiedener Schallereignisse
- Bahnhofsgerausche werden nicht ausreichend berücksichtigt
- die unterstellten LL-Umrüstquoten sind zu optimistisch

Auch die tiefgreifende sachliche Kritik des Umweltbundesamtes, des Arbeitskreises Lärm der DEGA und anderer Umweltorganisationen wurden vom BMVI ignoriert. Sie können sich davon selbst überzeugen: alle beim BMVI im Verbände-Anhörungsverfahren im Mai 2013 eingegangenen Stellungnahmen stehen als Kopie auf der Internetseite

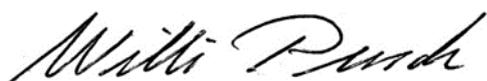
<http://www.infoline-bahnlaerm.de/schall03-2012> gesammelt zur Verfügung.

Für uns ist ein Nutzen dieser Novelle für den Gesundheitsschutz für die Bürgerinnen und Bürger im Vergleich zur bisherigen Gesetzeslage nicht erkennbar. Ganz im Gegenteil: nicht nur wir haben den Eindruck, dass durch diese neuen Berechnungsverfahren die „5-dB(A)-Lücke“, die durch die Abschaffung des Schienenbonus zum 1.1.2015 bei Neuverfahren auftritt, kostenneutral durch „Lärmschutz mit dem Rechenstift“ kompensiert werden soll.

Dient das extrem beschleunigte Novellierungsverfahren nur dazu, diese Schwachstellen zu verschleiern und damit die wirtschaftlichen Interessen zu Lasten der Gesundheit der Menschen zu schonen? Es ist inzwischen nachgewiesen, in welchem Umfang auch Schienenlärm krank macht. Wir möchten Sie ganz dringend bitten, darauf hinzuwirken, dass jetzt nicht im Hauruckverfahren – Überweisung an den Bundestag am 30.04., Verabschiedung innerhalb von 3 Wochen am 22.05.2014 ohne weitere Öffentlichkeitsbeteiligung - erneut ein Berechnungsverfahren festgeschrieben wird, dass an der Realität vorbei geht, nicht dem Stand der Wissenschaft entspricht und die betroffenen Menschen erheblich schlechter stellt - immerhin laut UBA 34% der Bevölkerung in Deutschland.

Bitte stellen Sie sicher, das im Novellierungsverfahren Sachverständige, die von der DB AG unabhängig sind und die Umweltverbände - so wie vor der Wahl versprochen – erneut angehört werden und Sie sich ein Bild aus erster Hand machen können.

Mit freundlichen Grüßen



Willi Pusch