



# Schienenverkehrslärm

## Was ist zu tun?

Informationen  
für Interessierte und Betroffene

# Schienenverkehrslärm

## Was ist zu tun?

- Informationen für Betroffene und Interessierte -

### Inhaltsverzeichnis

1. Einführung.....	3
2. Ausgangslage.....	3
2.1 Situationsbeschreibung .....	3
2.2 Wesentliche Folgen.....	4
2.3 Belästigung und Gesundheitsgefährdung durch Schienenverkehrslärm .....	5
3. Maßnahmen zur Lärminderung.....	8
3.1 Verursacher- und Vorsorgeprinzip .....	8
3.2 Rechtsvorgaben.....	9
3.2.1 Übergeordnete Vorgaben .....	9
3.2.2 Zulassungsverfahren.....	13
3.3 Politik .....	17
3.3.1 Unzureichender Lärmschutz ohne Rechtsanspruch .....	17
3.3.2. Sanierung der Züge.....	19
3.4 Schienenverkehrsbetreiber .....	20
3.4.1 Verantwortung als Lärmverursacher.....	20
3.4.2 Maßnahmen zur Lärminderung:.....	22
3.5. Aufsichtsbehörden.....	25
4. Was kann jede/r Einzelne aus der Bevölkerung tun? .....	28
4.1 Informieren Sie sich .....	28
4.2 Engagieren Sie sich .....	28
4.2.1 Was kann jede/r Einzelne tun ?.....	28
4.2.2 Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren.....	29
4.2.3 Einflussmöglichkeiten auf die Politik .....	29
4.2.4 Einflussmöglichkeiten auf Bahnunternehmen.....	30
5. Anhang.....	31
Quellen.....	31
Ansprechpartner und Links zum Thema Schienenverkehrslärm (Auswahl):.....	32
Abbildungsverzeichnis:.....	33
Abkürzungsverzeichnis:.....	33

## 1. Einführung

Verkehrslärm gehört zu den wichtigsten Umweltbeeinträchtigungen unserer Zeit, leider mit zunehmender Tendenz. Untersuchungen des Umweltbundesamtes zufolge fühlen sich drei Viertel der Bevölkerung von Verkehrslärm beeinträchtigt, viele davon auch durch den Schienenverkehrslärm.

Als Lärm werden unangenehme oder unerwünschte Geräusche bezeichnet, die stören, belästigen, „nerven“ und im Extremfall sogar die Gesundheit beeinträchtigen können. Dabei entscheidet nicht nur die Lautstärke (Schallpegel) darüber, ob Geräusche als Lärm wahrgenommen werden, jeder Mensch bewertet individuell nach seiner persönlichen Verfassung, seinen Vorlieben und seiner Stimmungslage, wie sehr ihn Geräusche stören oder beeinträchtigen. Dieser „Lärm“ wird über Schallpegel in Dezibel Ampere dB (A) angegeben und gemessen oder lediglich berechnet, wie häufig im Verkehrsbereich.

Mit dem vorliegenden Informationspapier soll über die rechtlichen Hintergründe und Verantwortlichkeiten aufgeklärt und Politik, Behörden und Lärmverursacher der dringende Handlungsbedarf aufgezeigt werden.

Zudem sollen problembezogene Tipps Betroffenen helfen, Lärmprobleme zu handhaben. Da die Darstellungen bewusst knapp gehalten sind und nur die wichtigsten Punkte angesprochen werden, wird mit Fußnoten im Text auf weiter führende und vertiefende Literatur hingewiesen. Im Anhang sind zudem ausgewählte Quellen und Links angegeben, wo weitere Information eingeholt werden können.

Die Schrift soll für das Thema sensibilisieren und auf notwendige politische und mögliche verfahrensbezogene Aktivitäten zum Thema Schienenverkehrslärm vorbereiten helfen.

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Situationsbeschreibung

Der Umweltbericht der Deutschen Bahn (DB) 2002 behauptet, „Schienenverkehrslärm stört die wenigsten“. Tatsache ist jedoch, dass sich gemäß einer Online-Umfrage des Umweltbundesamtes (UBA) (2002) 20% der Bevölkerung durch Schienenverkehrslärm „mittelmäßig“ bis „sehr stark“ gestört fühlen. Auch wenn sich demnach mit 65% ein wesentlich größerer Anteil der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm gestört fühlt, so ist die lärmbedingte Störung durch Schienenverkehrslärm in Relation zu der durch Straßenverkehr erzeugten sogar erheblicher: Dem großflächigen Straßenverkehr steht eine viel geringere Transportleistung der Schienenfahrzeuge und ein viel kleineres Schienennetz gegenüber. Der Schienenverkehr erzeugt also mehr Störung bei geringerem Verkehrsaufkommen.

Die Lärmbelastung an viel befahrenen Bahnstrecken ist inzwischen so hoch, dass sie nicht nur zu erheblichen Belästigungen, sondern auch zu Gesundheitsgefährdungen der Anwohner führt (s. Kapitel 2.3). Dennoch existieren bis heute in Deutschland keine angemessenen, ausreichenden Rechtsvorgaben zum Schutz vor Lärm durch Schienenfahrzeuge<sup>1</sup>. Das grundsätzliche Problem ist von den Verantwortlichen, d. h., von den Lärmverursachern (Bahnunternehmen) und von der Politik und den zuständigen Ministerien zwar längst erkannt worden, eine spürbare Verbesserung der Verhältnisse für die Betroffenen kommt bis heute

---

<sup>1</sup> Vgl. Bayer. Landesamt für Umwelt (2007): Regelungslücken beim Straßen und Schienenverkehrslärm; Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) u. a. (Februar 2002): Hinweise zum Schutz gegen Schienenlärm; Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) (2004): Umweltgutachten, TZ 6609.

jedoch kaum in Gang. Gründe hierfür liegen insbesondere in der unverbindlichen und völlig unzureichenden Lärmsanierung des bestehenden Streckennetzes, fehlenden Rechtsverordnungen über zulässige Lärmemissionen (verbindliche Grenzwerte) durch Schienenfahrzeuge (§ 38 Bundesimmissionsschutzgesetz, siehe hierzu Seite 10), einer starken Zunahme des Bahngüterverkehrs und einer mangelhaften Lärmschutzvorsorge bei Neubaumaßnahmen. Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) nimmt keine Gesamtbetrachtung der verschiedenen Lärmquellen vor, es wird nur der zu genehmigende Verkehrsweg betrachtet.

## 2.2 Wesentliche Folgen

Durch den schleppenden Fortschritt beim Lärmschutz stellen die Bahnunternehmen ihre ansonsten werbewirksam herausgestellte Umweltverträglichkeit selbst in Frage. Ein Großteil des Bahnverkehrs führt zu unzumutbaren Lärmbelastungen der Bevölkerung, die teils sogar Grundrechte berühren können. Dies ist der Fall, wenn ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß an Lärmbelastungen erreicht ist (Artikel 2 Absatz 2 Grundgesetz) oder Wohn- bzw. Eigentumsrechte betroffen sind (Artikel 13 bzw. 14 Grundgesetz). Daraus resultierende Klagen betroffener Anwohner können sogar zu Störungen des Bahnverkehrs führen und damit u. U. ein wichtiges verkehrs- und umweltpolitisches Ziel der Bundesregierung in Frage stellen: Die Verlagerung von Güter- und Personenverkehr von der Straße auf die Schiene.

Verständlicherweise finden Schienenneubauprojekte insbesondere wegen des mangelhaften Lärmschutzes kaum noch Akzeptanz bei der betroffenen Bevölkerung, wie das Beispiel der sog. „Y-Trasse“ zwischen Hamburg, Bremen und Hannover zeigt. Der Deutschen Bahn ist dieses Problem offensichtlich bewusst, trotzdem bleibt es in Bezug auf die Y-Trasse unerwähnt.

Auch die notwendigen Ausbauten im schon vorhandenen Schienennetz werden aufgrund der damit verbundenen bzw. befürchteten Erhöhung der Lärmbelastung häufig von der betroffenen Bevölkerung abgelehnt (s. nachfolgende Abbildung 1).



### Ausgangslage: Örtliche Konflikte um die Lärmbelastung stellen die Akzeptanz des wachsenden Schienengüterverkehrs in Frage

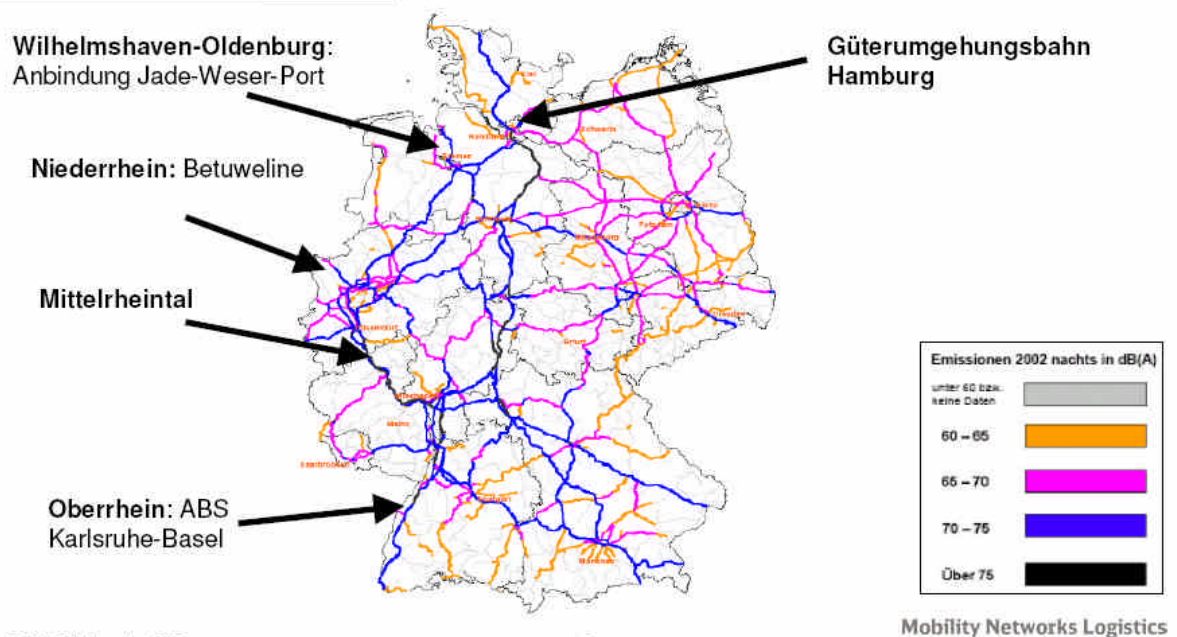


Abbildung 1: Netzausbauten werden durch Lärmbelastungen erschwert (Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, 21. November 2007, S. 5)

Als Folge der unzumutbar hohen Lärmbelastungen der Bevölkerung verlieren die Bahnunternehmen zunehmend auch an Glaubwürdigkeit hinsichtlich eines umweltfreundlichen Schienenverkehrs.. Dass es auch anders geht, zeigen moderne Personenzüge wie der norddeutsche METRONOM, einem privaten Bahnbetreiber, der offensichtlich nicht preisgünstig auf alte und lärmende Dieselloks zurückgreift, ein Standard, den sich die nach wie vor dominierende Deutsche Bahn (DB) in vielen Streckenbereichen – sehr zum Leidwesen der Anwohner - immer noch erlaubt.

Die DB wird zunehmend ein Glaubwürdigkeitsproblem bekommen, wenn sie einerseits ihre Gewinne weiter erhöht, andererseits den Lärmschutz wie bisher nur schleppend voranbringt. Glaubwürdig und „börsenreif“ ist die DB erst, wenn sie die eklatanten Defizite im Bereich von Fahrzeugpark und Schienennetz beseitigt hat.

### 2.3 Belästigung und Gesundheitsgefährdung durch Schienenverkehrslärm

Nicht nur Anwohner/Innen viel befahrener Bahnstrecken wissen, wie sehr der angeblich „umweltfreundliche“ Bahnverkehr belasten kann, auch Besucher und Spaziergänger im Bereich von Bahnstrecken erfahren das. Ähnlich wie Autobahnen verlaufen viel befahrene Bahnlinien wie „Lärmbänder“ durch Städte, Gemeinden und die offene Landschaft und sind bei weitgehend ungehinderter Schallausbreitung häufig kilometerweit zu hören. Mag sich der eine oder andere Anwohner an die immer wiederkehrenden Störungen halbwegs „gewöhnt“ haben, empfindliche Menschen können das nicht. Die von Bahnunternehmen wie der DB AG gern herausgestellte und mit eigenen (!) Studien „belegte“ „Gewöhnung“ von Anwohnern an Schienenverkehr ist allenfalls an wenig befahrenen Nebenstrecken mit wenig oder überhaupt keinem Güterverkehr vorstellbar: So emittiert ein Güterzug heute in der Regel noch ca. 100 Dezibel(A), so dass er für die unmittelbaren Anwohner von Bahnstrecken im jeweiligen Vorbeifahren zu unerträglich hohen Schallpegeln von 80-100 Dezibel (A) führen kann<sup>2</sup>.

Derartig hohe Lärmbelastungen führen bei Berufstätigen gemäß Vorgaben des Arbeitsschutzrechts bereits zu der Empfehlung zum Tragen von Gehörschutz, eine unzumutbare Vorstellung für Bahnanwohner. Wer sich an derartig hohe Schallpegel angeblich „gewöhnt“ hat, ist unempfindlich oder schwerhörig, denn derartig hohe Lärmexpositionen führen bei vielen Menschen bereits zu Stressreaktionen, die gesundheitsgefährdend sind. Näheres hierzu ist aus der Lärmwirkungsforschung im Bereich von Fluglärm bekannt, wo ebenfalls Lärmpegel von rd. 100 Dezibel (A) (und mehr) erreicht werden: So kann eine erhöhte Ausschüttung des Stresshormons Cortisol das Immunsystem schwächen und zu einer signifikanten Erhöhung des Herzinfarkttrisikos führen. Schlafstörungen können die Leistungsfähigkeit ebenso wie die Psyche und das Immunsystem nachhaltig beeinträchtigen, um nur einige gesundheitliche Beeinträchtigungen zu nennen. Jeder Mensch weiß, dass die Nerven bei erhöhtem oder lang anhaltendem Stress eher „blank“ liegen und eine notwendige Entspannung und Erholung erschweren (vgl. weitergehend z. B. Babisch 2000). Hiervon sind nicht nur sensible Menschen betroffen, auch diejenigen, die sich scheinbar an die Lärmbelastungen gewöhnt haben, werden nachweislich beeinflusst, wenn auch in geringerem Umfang. Der Grund hierfür liegt darin, dass Schallpegel über 60/70 Dezibel (A) durch ihre Wirkung auf das Unterbewusstsein (vermeintlich) unbemerkt zu Stress führen. Hierbei spielen die subjektive Empfindlichkeit und die persönliche Einstellung zur Lärmquelle eine wesentliche Rolle. Es bestehen zumindest bei mittleren Lärmpegeln gewisse Gewöhnungseffekte. Dieses ist

---

<sup>2</sup> Dass Angaben zum Verkehrslärm auch im Bereich der Schiene als Mittelungspegel (durchschnittliche Werte) angegeben werden, die je nach Verkehrs- (Zug)Frequenz deutlich unter den absoluten Schallpegeln (Höchstwerte) liegen, ändert nichts an der Tatsache, dass besonders laute Einzelereignisse wie bei Flugzeug- und Bahngüterverkehr – auch gesundheitlich – problematische Lärmexpositionen entstehen können.

aber eher für Schallpegel unterhalb von 55/60 Dezibel anzunehmen, weil oberhalb dieser Grenze ein normales, d. h. in üblicher Lautstärke geführtes Gespräch bereits nicht mehr möglich ist und somit gestört wird, uneingeschränktes Hörvermögen vorausgesetzt.

Derartige Störungen treten sogar bei modernen Personenzügen wie dem ICE auf, die selbst bei langsamer Fahrt in Innenstädten durch ihre Lüfter Lärmpegel von 70-80 Dezibel im Nahbereich der Bahntrassen<sup>3</sup> verursachen. Wichtig ist dabei, ob eine Lärmstörung einmal in der Stunde oder alle zwei Minuten stattfindet. In sehr kurzen Pausen ist eine Entspannung kaum möglich, so dass hier dann von einer Dauerbelastung auszugehen ist.

An viel befahrenen Bahnstrecken ist daher oft nicht einmal das störungsfreie Lüften von Wohnräumen möglich, was jedoch schon allein aus Gründen eines gesunden Wohnklimas erforderlich ist. Mieter sind allerdings aufgrund des Mietrechts, z. B. zur Vermeidung von Schimmelbildung, zum regelmäßigen Lüften verpflichtet. Die wenigsten Bahnanwohner verfügen über Lüftungssysteme, die das Öffnen von Fenstern u. dergl. überflüssig machen können. An erholsamen Schlaf ist für Bahnanwohner viel befahrener Strecken meist überhaupt nicht mehr zu denken. Gleiches gilt dort für längere Aufenthalte im Freien und zur Erholung – insbesondere bei hohem Güterzugaufkommen.

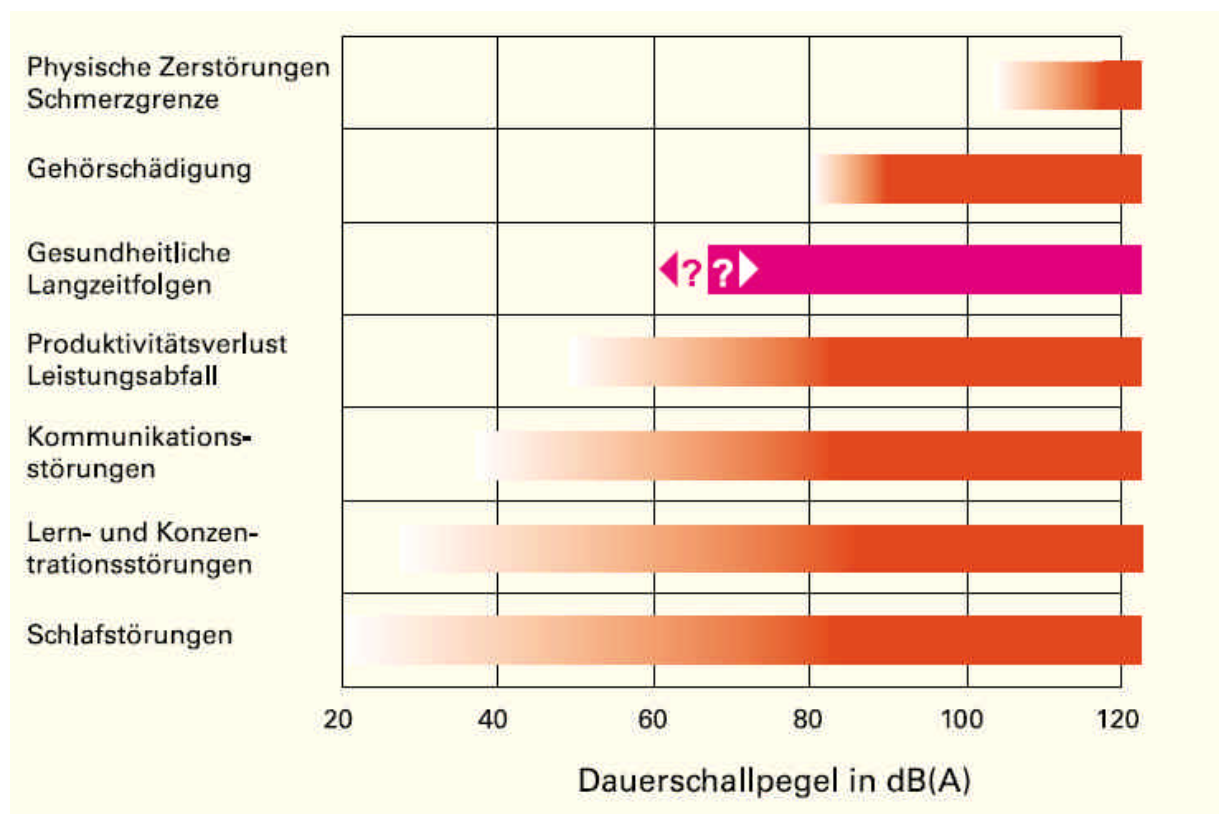


Abbildung 2: Lärmwirkungen  
(Quelle: Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg 2004, S. 10)

Bisher ist nicht bekannt, wie viele Wohnungen, (Dach)Terrassen, Balkone oder Gärten auf diese Weise so stark durch Schienenverkehrslärm entwertet werden, dass Wohn- bzw. Eigentumsrechte (Artikel 13 bzw. 14 Grundgesetz) in unzumutbarer Weise betroffen sind. Bei häufigem und hohem Schallpegel ist das an viel befahrenen Bahnstrecken bei großem Güterzuganteil schnell der Fall. Gemäß höchstrichterlicher Rechtsprechung wird erst bei einem Dauerschallpegel von tagsüber mindestens 70 Dezibel (A) und nachts (wochentags v. 22.00 – 6.00) von mindestens 60 Dezibel (A) eine Beeinträchtigung der Wohn- und Eigentumsrechte

<sup>3</sup> Ca. 10-80 Meter bei ungehinderter Schallausbreitung.

anerkannt. Lärmwirkungsforscher mahnen hier jedoch deutlich niedrigere Schwellenwerte an (um mindestens 5 Dezibel).

Weil der sehr laute Bahngüterverkehr in vielen Regionen besonders nachts in Zeiten mit geringem Personenverkehr abgewickelt wird, kann bereits eine geringe Frequenz an Güterzügen zu einer Beeinträchtigung der Nachtruhe bei Anwohnern führen. In Niedersachsen kann dieses beispielsweise nach Inbetriebnahme des in Wilhelmshaven momentan im Bau befindlichen JadeWeserPorts zu einem Problem werden, denn hier verfügt heute kaum ein Bahnanwohner über den notwendigen Lärmschutz seiner Wohnbereiche. Und der Netzbetreiber, die DB AG, wird aufgrund der geringen Vorbelastung der Strecke nur in den unmittelbaren Ausbaubereichen und nur im Falle einer Überschreitung der festgelegten Grenzwerte (lt. 16. BImSchV, vgl. Kapitel 3.2.2) für häufig nicht einmal ausreichenden Lärmschutz sorgen. Auch dieses ist eine Folge unseres völlig unbefriedigenden Lärmschutzrechts, das erst ab relativ hohen Lärmpegeln Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder eine Bezuschussung von Lärmschutzfenstern vorschreibt. Lärmemissionen bis zu diesen Grenzwerten gelten bislang als zulässig<sup>4</sup> und können deshalb quasi mit Lärm „aufgefüllt“ werden. Auf diese Weise können aus relativ ruhigen Bereichen – „regelmäßig“<sup>5</sup> – verlärmte Bereiche entstehen, denn der Lärmvermeidungsgrundsatz ist hier nur schwer durchsetzbar.

Da bei der rechtlichen Bewertung des Lärmpegels nicht die besonders störenden Lärmspitzenpegel, sondern die Lärmdurchschnittspegel zugrunde gelegt werden, sind Lärmschutzmaßnahmen nur an relativ viel befahrenen Bahnstrecken vorgeschrieben. Aber kaum ein Haus ist ausreichend gegen Schallpegel von 80-100 Dezibel (A) geschützt, eine Nachbesserung ist nachträglich in ausreichendem Umfang i. d. R. kaum möglich, zumindest aber sehr aufwendig und kostspielig. Selbst der Bau von Lärmschutzwänden als „aktiver Lärmschutz“ oder der Einbau von Lärmschutzfenstern als „passiver Lärmschutz“ reichen hier erfahrungsgemäß oft nicht aus, um ein störungsfreies Wohnen zu ermöglichen. Bereits ab 45 dB(A) in Schlafräumen geht die Weltgesundheitsorganisation WHO davon aus, dass ein ruhiger Schlaf kaum noch möglich ist ([www.schienenlaerm.de](http://www.schienenlaerm.de), Einsichtnahme am 21.11.2008).

Der zunehmende Gütertransport auf der Schiene und das umwelt- und verkehrspolitisch wichtige Ziel einer Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene haben den Handlungsbedarf deutlich erhöht und bisherige Erfolge wieder weitgehend zunichte gemacht, weil die absoluten Lärmbelastungen real größtenteils nicht abgenommen haben. Den Anforderungen des Lärmschutzes und des steigender Güterverkehrs werden Politik und Bahnunternehmen derzeit kaum gerecht. Da nutzt auch die stufenweise Erhöhung der für den Lärmschutz von der Bundesregierung bereitgestellten Gelder wenig (vgl. Kap 3.3), nicht zuletzt weil diese von den Bahnunternehmen erfahrungsgemäß nicht einmal zeitgemäß genutzt werden: Anstelle politischer Appelle an die Bahnunternehmen sind wirksame rechtliche Vorgaben und ökonomische Anreize (s. Kapitel 4.1) notwendig und überfällig. - Das von der DB AG selbst herausgestellte Ziel, den Schienenverkehrslärm bis 2020 halbieren zu wollen, erscheint angesichts der beschriebenen Situation unzureichend, und dürfte angesichts der vorliegenden Fakten und der schleppenden Umsetzung auch unrealistisch sein (s. Kapitel 4.2).

---

<sup>4</sup> Das ist jedoch umstritten, weil eine derartige Rechtspraxis dem Vermeidungsgebot von Umweltbelastungen wie Lärmemissionen widerspricht und zudem eine Gesamtbetrachtung aller Lärmquellen hierbei nicht erfolgt.

<sup>5</sup> Siehe vorausgehende Fußnote.



### 3. Maßnahmen zur Lärminderung

#### 3.1 Verursacher- und Vorsorgeprinzip

In einem Rechtsstaat wie Deutschland ist der Verursacher von Beeinträchtigungen des Gemeinwesens grundsätzlich zur Beseitigung oder Minimierung derselben verpflichtet, zumindest wenn durch Politik und Gesetzgeber für die hier notwendigen Rahmenbedingungen gesorgt wurde. Da dieses beim Thema Lärmschutz nicht in ausreichendem Maße der Fall ist (vgl. z. B. Schulze-Fielitz 2001, S. 181 ff, Schulte 2002, S. 199), kann nur immer wieder an die jeweils Verantwortlichen appelliert werden: Verursacher- und Vorsorgeprinzip gelten als umweltpolitische Leitlinie überall dort, wo es um die Vermeidung, Beseitigung oder Sanierung signifikanter Umweltbeeinträchtigungen geht. Dieses gilt grundsätzlich auch für Lärmverursacher wie Schienenverkehrsbetriebe.

Erst wenn die erforderlichen Maßnahmen ausbleiben und unzumutbare erhebliche Beeinträchtigungen nachgewiesen werden können, entstehen Entschädigungsansprüche für die Betroffenen. Diese sind aber im Bereich von Lärmemissionen nur schwer durchsetzbar, erst Recht gegenüber einem Konzern wie der Deutschen Bahn AG. - Diese fasst die Rechtslage als Hauptverursacher des Schienenverkehrslärms verkürzt wie folgt zusammen:



#### Rechtliche Rahmenbedingungen



DB AG, 21. November 2007

##### Grenzwerte für neue Schienenfahrzeuge:

- Die „Technische Spezifikation Interoperabilität Lärm“, kurz TSI Lärm, legt Grenzwerte für neue Schienenfahrzeuge fest.
- Diese seit Februar 2007 gültigen Werte sind für Güterwagen ohne die Verbundstoff-Bremssohle nicht erreichbar

##### Lärmvorsorge an Neu- und Ausbaustrecken:

- Lärmvorsorge: Die 16. BImSchV verpflichtet zu Lärminderungsmaßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken

##### Lärmsanierung an Bestandsstrecken:

- Die Bahn setzt das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes um – die Prioritätenliste orientiert sich an der Zahl der Betroffenen und der Höhe der Belastung
- Gestartet wurde das Programm 1999 mit einem Volumen von jährlich 100 Mio. DM, im Jahr 2006 wurde es zunächst auf 76 Mio. Euro erhöht, seit 2007 stehen 100 Mio. Euro zur Verfügung
- Für Maßnahmen am Fahrzeug konnten die Mittel bislang nicht genutzt werden

Mobility Networks Logistics

Abbildung 3: Standpunkt der DB AG bezüglich der Lärmsanierung  
(Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, 21. November 2007, S. 3)



## 3.2 Rechtsvorgaben

Kaum ein Rechtsgebiet gilt als so unübersichtlich und kompliziert wie das Bundesimmissionsschutzrecht, zu dem auch der Lärmschutz gehört. Deshalb werden hier nun die wesentlichen Rechtsvorgaben vorgestellt:

### 3.2.1 Übergeordnete Vorgaben

Maßgeblich sind zunächst die Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), das dem Schutz und der Vorbeugung vor schädlichen Umweltbelastungen dient:

#### § 1 BImSchG - Zweck des Gesetzes

(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

#### § 3 BImSchG - Begriffsbestimmungen

(1) Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

(2) Immissionen im Sinne dieses Gesetzes sind auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirkende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen.

Es ist unstrittig, dass es sich bei gesundheitsgefährdendem oder das Eigentum signifikant nachteilig betreffendem Schienenverkehrslärm um „schädliche Umwelteinwirkungen“ im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) handelt. Deshalb sind Gesetzgeber, und zuständige Behörden (BMVBS, EBA) und Verursacher wie die Deutsche Bahn AG in die jeweilige Verantwortung zu nehmen. Da Verursacher von schädlichen Umwelteinwirkungen erfahrungsgemäß häufig nicht bzw. – wie im Fall Schienenverkehrslärm aus Kostengründen<sup>6</sup> - nicht ausreichend für die notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung sorgen und dieses von den Betroffenen geduldet<sup>7</sup> bzw. nicht wirksam geahndet oder unterbunden werden kann<sup>8</sup>, sind zunächst Politik und Gesetzgeber gefragt.

Die Ziele des BImSchG (Zweck des Gesetzes § 1) gelten nach § 2 Abs. 1 u. a. für:

1. die Errichtung und den Betrieb von Anlagen, ...
3. die Beschaffenheit, die Ausrüstung, den Betrieb und die Prüfung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern und von Schienen-, Luft- und Wasserfahrzeugen sowie von Schwimmkörpern und schwimmenden Anlagen nach Maßgabe der §§ 38 bis 40 und
4. den Bau öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43. ...

(Fettdruck hier zur Verdeutlichung vorgenommen).

---

<sup>6</sup> Die erforderliche Lärmsanierung der Bahn würde deutlich mehr als eine Milliarde Euro kosten.

<sup>7</sup> Zumeist wohl nur aufgrund eines verständlichen „Ohnmachtsgefühls“.

<sup>8</sup> Aufgrund des bei uns unzureichenden Lärmschutzrechts sind entsprechende Erfolge Betroffener bei Gericht schwierig zu erreichen und selten.

Da hier grundsätzlich auch „Anlagen“ für den Schienenverkehr erfasst sind, sollte hierdurch auch das Gesetzesziel, einer Vermeidung von „schädlichen Umwelteinwirkungen“ mit erfasst sein, wenn im BImSchG nicht die nachfolgenden Einschränkungen stehen würden:

### § 3 Begriffsbestimmungen...

(5) Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind

1. Betriebsstätten und sonstige ortsfeste Einrichtungen,
2. Maschinen, Geräte und sonstige ortsveränderliche technische Einrichtungen sowie Fahrzeuge, soweit sie nicht der Vorschrift des § 38 unterliegen, und
3. Grundstücke, auf denen Stoffe gelagert oder abgelagert oder Arbeiten durchgeführt werden, die Emissionen verursachen können, ausgenommen öffentliche Verkehrswege (Fettdruck hier zur Verdeutlichung vorgenommen).

Warum hier öffentliche Verkehrswege explizit als Anlagen im Sinne des BImSchG ausgenommen wurden und mit der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) (siehe Seite 11f) dennoch rechtliche Vorgaben dazu gemacht wurden, erscheint fragwürdig, zumal durch diese Handhabe den vorgenannten Schutzzielen des BImSchG kaum genüge getan wird.

Öffentliche Verkehrswege wurden jedoch nicht gänzlich aus den Regelungen des Gesetzes herausgenommen, denn deren Bau, wird explizit in § 2 BImSchG geregelt:

### § 2 BImSchG - Geltungsbereich

(1) Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten für

1. die Errichtung und den Betrieb von Anlagen,
2. das Herstellen, Inverkehrbringen und Einführen von Anlagen, Brennstoffen und Treibstoffen, Stoffen und Erzeugnissen aus Stoffen nach Maßgabe der §§32 bis 37,
3. die Beschaffenheit, die Ausrüstung, den Betrieb und die Prüfung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern und von Schienen-, Luft- und Wasserfahrzeugen sowie von Schwimmkörpern und schwimmenden Anlagen nach Maßgabe der §§ 38 bis 40 und den Bau öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43.

(Fettdruck hier zur Verdeutlichung vorgenommen).

Damit bleibt allerdings der Betrieb öffentlicher Verkehrswege ausgeklammert, was den o. g. Zielen des Gesetzes, dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen widerspricht. Auch wenn die Einhaltung der Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (BImSchV), der sogenannten Verkehrslärmschutzverordnung (vgl. Kapitel 3.2.2) beim Bau eines Verkehrswegs für den bestimmungsmäßigen Betrieb gelten, können diese Grenzwerte nicht nachträglich reklamiert werden, weil diese Grenzwerte nicht für bereits bestehende Verkehrswege gelten.

Die vollständige Einbeziehung des Betriebs bei Anlagen im Sinne des BImSchG hätte folgende sachgemäße wichtige Konsequenzen:

### § 5 BImSchG - Pflichten der Betreiber genehmigungsbedürftiger Anlagen

(1) Genehmigungsbedürftige Anlagen sind so zu errichten und zu betreiben, dass zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt

1. schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden können;

2. Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen getroffen wird, insbesondere durch die dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen;...

(3) Genehmigungsbedürftige Anlagen sind so zu errichten, zu betreiben und stillzulegen, dass auch nach einer Betriebseinstellung

1. von der Anlage oder dem Anlagengrundstück keine schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft hervorgerufen werden können,...

Die Trennung von Bau und Betrieb öffentlicher Verkehrsanlagen ist nicht sachgerecht. Die hohen Verkehrslärmbelastungen machen deutlich, dass das Herausnehmen des Verkehrsbetriebs ein großer Fehler zu Lasten der betroffenen Bevölkerung ist.

Da hier nur öffentliche Verkehrswege von den Vorgaben des Gesetzes explizit ausgenommen wurden, scheinen private Verkehrswege diesen Vorgaben zu unterliegen. Damit wären die zahlreichen in Deutschland betriebenen Privatbahnnetze, etwa die Hamburger Hafenbahn oder die niedersächsische OHE vermutlich in den Regelungsbereich des BImSchG einzubeziehen.

Ein Großteil des deutschen Schienennetzes, das von der Deutschen Bahn (DB Netz) betrieben wird, unterliegt demnach den vorgenannten gesetzlichen Vorgaben nicht. Damit hat der Bundesgesetzgeber sein bundeseigenes Unternehmen von wesentlichen Gesetzesvorgaben freigestellt. Das ist nicht nur umweltrechtlich unsachgemäß (s. o.), sondern stellt vermutlich auch eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber nichtöffentlichen Verkehrswegen dar.

Unbefriedigend ist zudem, dass es bis heute keine nachgeordnete Rechtsverordnung zur Umsetzung des § 38 BImSchG zur Festlegung von Anforderungen für Schienenfahrzeuge zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gibt:

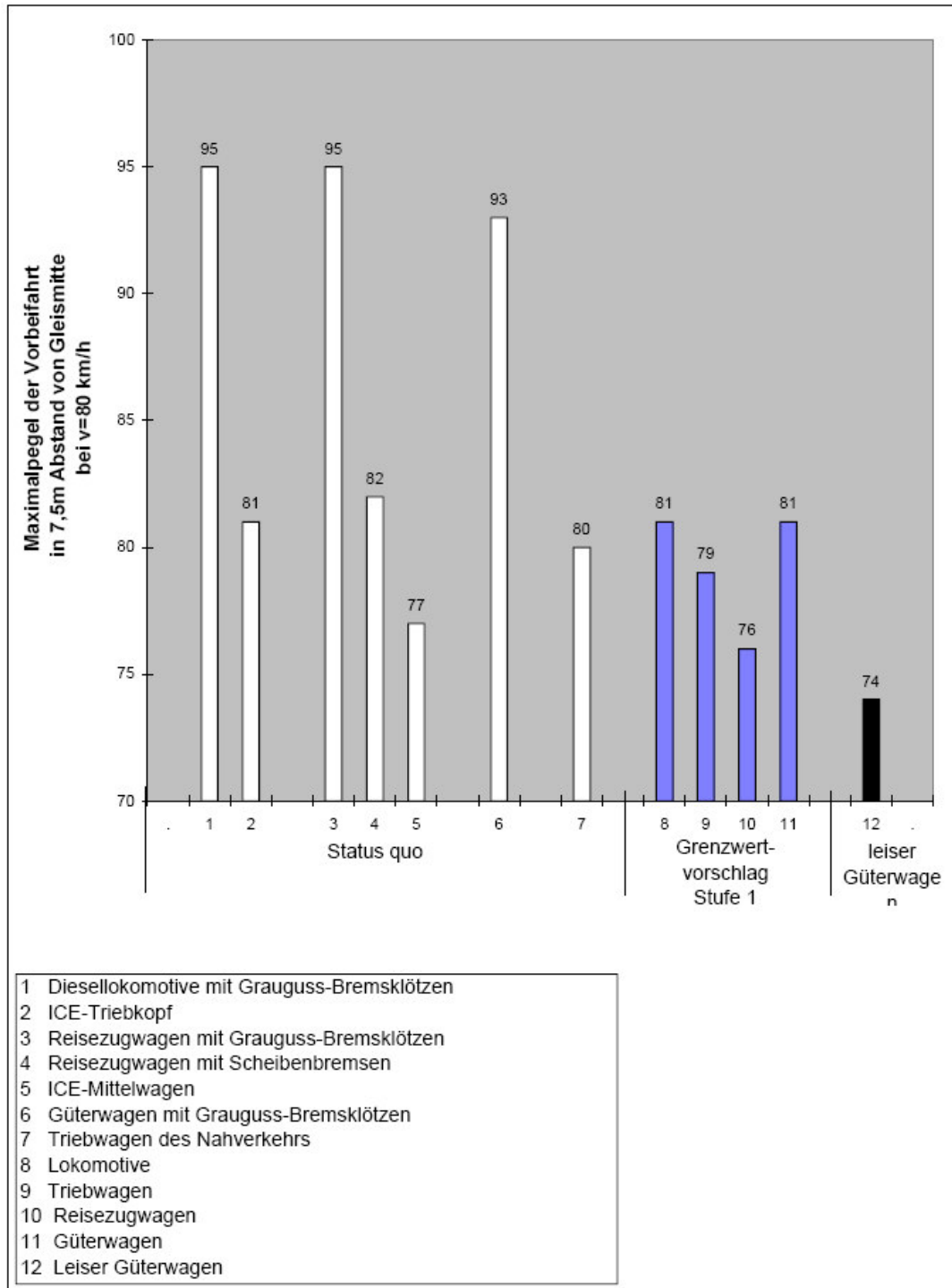
### § 38 BImSchG

Beschaffenheit und Betrieb von Fahrzeugen

(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger, Schienen-, Luft- und Wasserfahrzeuge sowie Schwimmkörper und schwimmende Anlagen müssen so beschaffen sein, dass ihre durch die Teilnahme am Verkehr verursachten Emissionen bei bestimmungsgemäßem Betrieb die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen einzuhaltenden Grenzwerte nicht überschreiten. Sie müssen so betrieben werden, dass vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit bestimmen nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 51) durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen notwendigen Anforderungen an die Beschaffenheit, die Ausrüstung, den Betrieb und die Prüfung der in Absatz 1 Satz 1 genannten Fahrzeuge und Anlagen, auch soweit diese den verkehrsrechtlichen Vorschriften des Bundes unterliegen. Dabei können Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung auch für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung festgesetzt werden.

Die TSI-Norm der EU (vgl. S. 14) gilt nur für die Neuanschaffung und umgerüstete Altfahrzeuge und kann schädliche Umwelteinwirkungen i. S. des BImSchG nicht vermeiden, da sie hierfür deutlich zu hohe Grenzwerte zulässt. So empfiehlt das Umweltbundesamt wesentlich geringere Grenzwerte bei Güterzügen als die TSI-Norm der EU und orientiert sich dabei am Stand der Technik:



**Abbildung 4 : Status quo und Grenzwertvorschläge für Geräusch-emissionen von Schienenfahrzeugen gemäß Umweltbundesamt ([www.umweltdaten.de/verkehr-downloads/schiengew.pdf](http://www.umweltdaten.de/verkehr-downloads/schiengew.pdf), downgeloaded 22.07.2009).**

(3) Wegen der Anforderungen nach Absatz 2 gilt § 7 Abs. 5 BImSchG entsprechend. Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen sind Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen gemäß „Stand der Technik“ notwendig:

§ 5 BImSchG ...

(5) Stand der Technik im Sinne dieses Gesetzes ist der Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, der die praktische Eignung einer Maßnahme zur Begrenzung von Emissionen in Luft, Wasser und Boden, zur Gewährleistung der Anlagensicherheit, zur Gewährleistung einer umweltverträglichen Abfallentsorgung oder sonst zur Vermeidung oder Verminderung von Auswirkungen auf die Umwelt zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt gesichert erscheinen lässt. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere die im Anhang aufgeführten Kriterien zu berücksichtigen.

Im Unterschied zum Kfz-Bereich hat die Bundesregierung für Schienenfahrzeuge bis heute versäumt, eine entsprechende Rechtsverordnung zu erstellen, und das obwohl hiervon nachweislich (s. o.) schädliche Umwelteinwirkungen ausgehen. Dieses Regelungsdefizit legt den Verdacht nahe, dass man der Deutschen Bahn als bundeseigenes Unternehmen kostspielige Auflagen einer entsprechenden Verordnung gemäß BImSchG ersparen wollte.

Der Querverweis in Absatz 3 des § 38 BImSchG erscheint angesichts der bereits erwähnten Herausnahme öffentlicher Verkehrswege aus den Anlagen im Sinne dieses Gesetzes (§ 3 Abs. 5 BImSchG) bemerkenswert, weil der Regelungsgegenstand von § 7 BImSchG „Rechtsverordnungen über Anforderungen an genehmigungsbedürftige Anlagen“ sind.

Neben den bisherigen Versäumnissen des Bundesgesetzgebers hinsichtlich klarer Vorgaben zur Lärmvorsorge bei Schienenfahrzeugen, ist seit 1. Februar 2007 die europäische TSI-Norm (Technische Spezifikation für die Interoperabilität) für Güterwagen in Kraft getreten, die Lärmbegrenzungen vorsieht. Diese EU-Vorgaben sind als notwendiger erster Schritt positiv, sie reichen jedoch für die Lärmvorsorge nicht aus und haben kaum Auswirkungen auf die notwendige Lärmsanierung: Sie gelten nur für Neufahrzeuge oder umgerüstete/modernisierte Fahrzeuge. Hiernach dürfen die Fahrgeräusche bei neuen Güterwagen im Abstand von 7,5 m zur Gleismitte im Dauerschallpegel bei 80 km/h immer noch 82-85 dB(A) erzeugen, modernisierte sogar noch 2 dB(A) mehr. Lokomotiven werden 80-85 dB(A) zugestanden (VCD, Februar 2007), was ebenfalls unbefriedigend ist, da die Werte weit über dem Stand der Lärmvorsorgetechnik liegen, wonach mindestens weitere 10 Dezibel an Lärmreduktion erreicht werden könnte (vgl. Vorschlag des Umweltbundesamtes in Abbildung 4 auf S. 13 und weitergehend Kap. 3.4).

### 3.2.2 Zulassungsverfahren

Gemäß § 41 BImSchG ist u. a. beim

Bau und der wesentlichen Änderung von .. Eisenbahnen.. sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Zur Umsetzung wurde gemäß § 43 BImSchG folgende Rechtsverordnung eingeführt:

Für den Bau oder die wesentliche Änderung ... von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege) ist gemäß § 1 Abs. 1 der Verkehrslärmschutz-VO, die auch als Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) bezeichnet wird, ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Von einem (Neu)Bau ist immer dann auszugehen, wenn eine neue Bahntrasse, etwa auch neben einer bereits bestehenden erstellt wird (vgl. Günther u. a., Februar 2002, S. 8). - Was eine wesentliche Änderung ist, wird in der 16. BImSchV definiert:

§ 1 Anwendungsbereich...

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleisebaulich erweitert wird oder

2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die Frage, ob die Änderung eines Schienenverkehrswegs im vorgenannten Rechtssinne **wesentlich** ist, lässt sich nur durch nähere Kenntnisse über die geplante/n Baumaßnahme/n beantworten. Das ist Aufgabe der zuständigen Behörde. Bei Bahnlinien des Bundes ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) mit der jeweiligen Arbeitsstelle zuständig. Auf der Homepage des EBA ([www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de)) finden sich neben Fachinformationen und Ansprechpartnern auch Hinweise zu laufenden oder in letzter Zeit bereits planfestgestellten Ausbauprojekten.

Gemäß Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gilt die Wiederinbetriebnahme einer ehemaligen Bahnstrecke weder als (Neu-)Bau, noch als **wesentliche Änderung** im Sinne der 16. BImSchV, sondern als ggf. bautechnische Instandsetzung zur Wiederherstellung des Bahnbetriebs (vgl. BVerwG Urt. vom 17.11.1999 – 11 A 4.98, UPR 2000, 275).

Für den (Neu-)Bau oder die wesentliche Änderung einer Bahnstrecke gelten die gleichen Lärmschutzbestimmungen (§ 2 der 16. BImSchV – Immissionsgrenzwerte):

(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

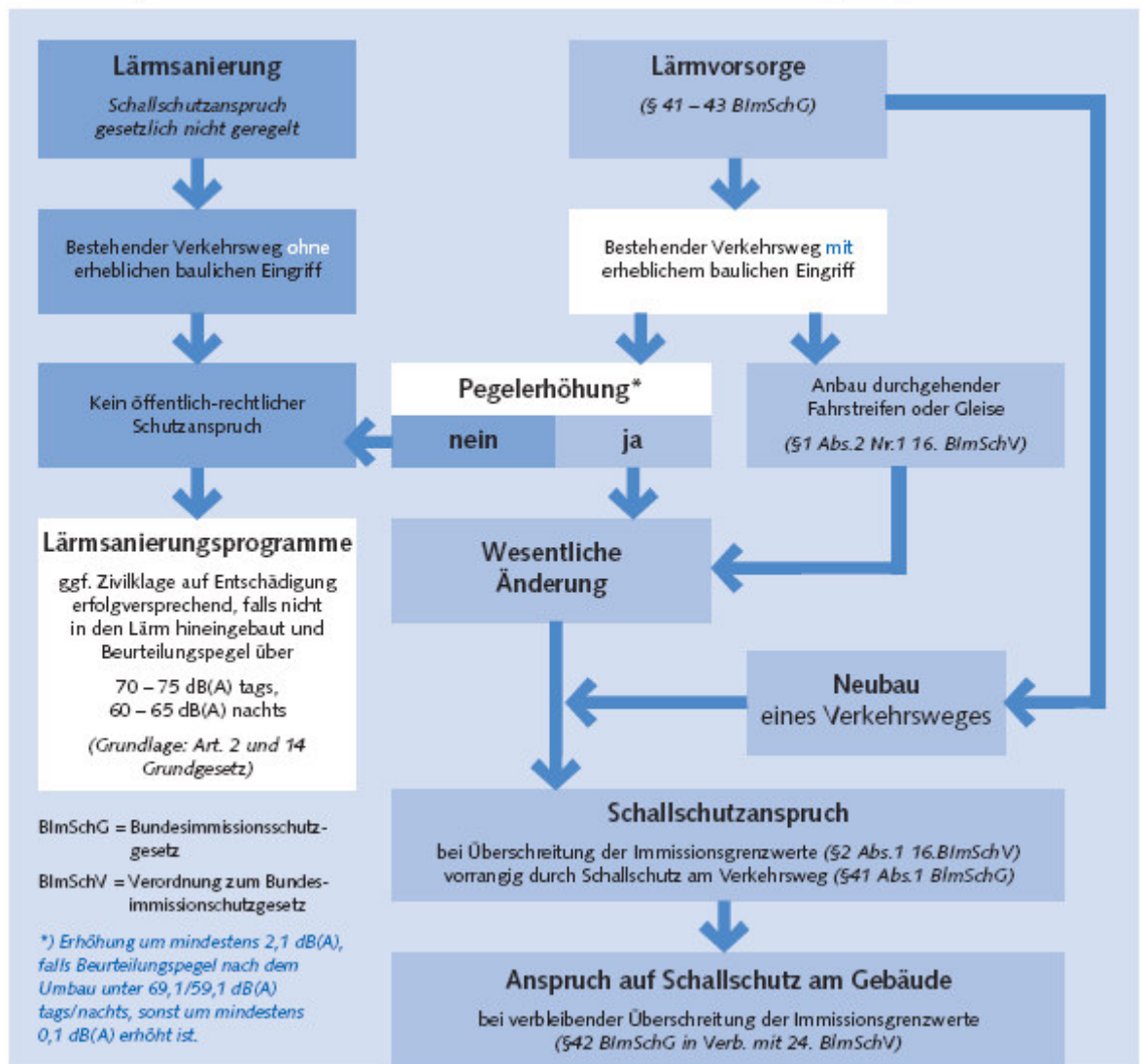
Tag / Nacht

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen 57 Dezibel (A) / 47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 59 Dezibel (A) / 49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten 64 Dezibel (A) / 54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten 69 Dezibel (A) / 59 Dezibel (A)

Wem nicht bekannt ist, wie sein/ihr betroffener Wohnbereich einzustufen ist, kann dieses bei der für die Bauleitplanung zuständigen Kommune erfahren. So haben viele Kommunen bereits die hier relevanten Bebauungspläne ins Internet gestellt. Falls nicht, so können diese Informationen bei den hier zuständigen Mitarbeiter/Innen in der Regel kostenlos erfragt werden.



**Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm nach Hendlmeier (2003)**



**Abbildung 5:** Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm  
 (Quelle: Verkehrsclub Deutschland 12/2003, S. 8)

Die Beurteilungspegel werden gemäß § 3 der 16. BImSchV anhand einer speziellen Formel berechnet, die dort in den Anlagen 1 und 2 dargestellt, jedoch nur für „Spezialisten“ verständlich sind. Für Schienenwege gelten die Vorgaben gemäß Anlage 2, die sog. „Schall 03“. Wesentliche Kriterien sind hierbei beispielsweise die Geschwindigkeiten, Längen und Anteile der Wagen mit Scheibenbremsen bei verschiedenen Zugarten. So wird ein ICE von einer S-Bahn oder einem Güterzug unterschieden.

Im Unterschied zum Straßenverkehr werden am Ende der Berechnung des bestehenden oder zu erwartenden Lärmpegels von Bahnlagen gemäß § 3 der 16. BImSchV – „Berechnung des Beurteilungspegels“ pauschal 5 Dezibel (A) abgezogen (sog. „Schienenbonus“), womit der Lärmschutz vieler Bahnanwohner drastisch eingeschränkt wird: 5 Dezibel (A) entsprechen einer 50%igen Erhöhung. – Die Deutsche Bahn rechtfertigt den „Schienenbonus“ auf Ihrer Homepage:



„Lärmstudien haben nachgewiesen, dass Straßenverkehrslärm selbst bei gleicher Schallpegelstärke – gemessen in dB[A] – von den Betroffenen als deutlich störender ("lästiger") empfunden wird als Schienenverkehrslärm.

Die Hauptgründe für die geringere Störwirkung des Schienenverkehrs sind folgende:

1. Im Gegensatz zum Straßenverkehrslärm werden Schienenverkehrsgeräusche durch lange Geräuschpausen unterbrochen, wodurch sie als weniger lästig empfunden werden.
2. Schienenverkehrslärm tritt nach Fahrplan auf. Es ist medizinisch nachgewiesen, dass diese Regelmäßigkeit eine bessere Gewöhnung an die Geräusche zur Folge hat, so dass sie zum Beispiel nachts nicht mehr zum Aufwachen führen.
3. Die von einer Schienenstrecke ausgehenden Geräusche sind im wesentlichen etwa gleich laut und haben den gleichen Klangcharakter, wohingegen die Geräusche des Autoverkehrs je nach Fahrzeugtyp und Fahrweise erheblich differieren können“

([www.deutschebahn.com/site/bahn/de/unternehmen/verantwortung/umwelt/laermminderung](http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/unternehmen/verantwortung/umwelt/laermminderung), Einsichtnahme 12. Dezember 2008).

Die von der DB hier erwähnten „Lärmstudien“ sind allerdings durchweg 25 bis 30 Jahre alt und beziehen sich auf Bahnstrecken, die damals nicht oder nur relativ wenig durch die besonders lauten Güterzüge befahren wurden.

Aufgrund dessen ist ein Abzug des sog. „*Schienenbonus*“ gemäß § 3 Satz 2 der 16. BImSchV in folgenden Fällen unzulässig:

„Der in Anlage 2 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag in Höhe von 5 Dezibel (A) gilt nicht für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden“.

Trotz dieser Einschränkung wird der pauschale Abzug des „Schienenbonus“ auch auf Bahnstrecken mit hohem Güterverkehrsaufkommen häufig angewendet, offensichtlich mangels klarer Definition dessen was unter „erheblichem Umfang“ zu verstehen ist. Die Auslegung solcher unbestimmten Rechtsbegriffe ist sehr subjektiv und häufig interessenabhängig (Bahnunternehmen, EBA – betroffene Anwohner/Innen). Dieses schmälert den Lärmschutz betroffener Anwohner enorm (zu 50%).

Hier sind Klarstellungen des Gesetzgebers ebenso erforderlich wie eine grundsätzliche Überprüfung, ob ein pauschaler Abzug noch sachgemäß ist. Es ist fraglich, ob eine derartig einseitige Begünstigung eines Verkehrsträgers bei der Bewertung von Umweltbelastungen berechtigt ist: So lassen sich lärmbedingte Gesundheitsgefahren nicht einfach „per Definition“ „wegrechnen“. Unter privaten Verkehrsbetrieben (Bahn, Schiene, Wasserstraße, Luftverkehr) entsteht durch diese einseitige Begünstigung der Bahn beim Lärmschutz eine starke Wettbewerbsverzerrung, die so nicht gewünscht sein kann - insbesondere, da die Hauptgründe für eine weniger strenge Bewertung der realen Lärmimmissionen von der DB AG selbst, dem hiesigen Hauptverursacher des Schienenverkehrslärms, geliefert werden. Angesichts des geplanten Börsengangs der DB AG und der Anwesenheit vieler privater Bahnunternehmen in Deutschland ist dieses Vorgehen alles andere als sach- und zeitgemäß.

Der Schienenbonus wird von Betroffenen des Bahnlärms zu recht als ungerechtfertigt kritisiert (vgl. z. B. [www.schienenlaerm.de/Alpha/INDEX](http://www.schienenlaerm.de/Alpha/INDEX), [www.igschienenlaerm.de/news](http://www.igschienenlaerm.de/news)).

### 3.3 Politik

#### 3.3.1 Unzureichender Lärmschutz ohne Rechtsanspruch

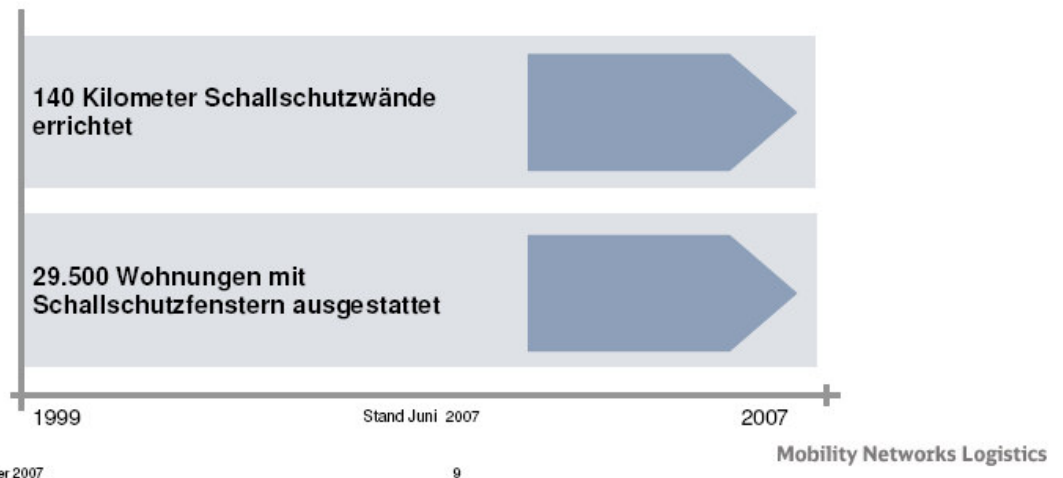
Wie bereits dargestellt, hat der Bund den Schienenverkehr bisher als Mehrheitseigner der Deutschen Bahn AG durch unzureichende Rechtsvorgaben gegenüber anderen Verkehrsträgern begünstigt. Die vorhandenen Lärmvorsorgemaßnahmen im Schienenverkehr sind völlig unzureichend und es gab lange keine Sanierungsmaßnahmen. Diese werden erst seit 1999/2000 durchgeführt und verlaufen eher schleppend und in völlig unzureichendem Umfang: So antwortete die Bundesregierung am 20. Juli 2005 auf eine parlamentarische Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion zum Schienenlärm:

„Während beim Bau neuer und bei der wesentlichen Änderung bestehender Schienenwege mit den Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unter bestimmten Voraussetzungen Anspruch auf Schallschutz besteht, gibt es für Maßnahmen an vorhandenen Strecken – die so genannten Lärmsanierungsmaßnahmen – keine rechtliche Grundlage, auf die lärmbeeinträchtigte Anlieger ihre Forderungen stützen könnten. Die Bundesregierung hat deshalb als freiwillige Leistung des Bundes ein Sonderprogramm für Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes aufgelegt und stellt hierfür im Bundeshaushalt seit 1999 jährlich rund 51 Mio. Euro bereit. Mit Hilfe dieser Fördermittel hat die Deutsche Bahn AG inzwischen bereits den Bau von insgesamt rund 80 km Schallschutzwänden sowie bei rund 21.000 Wohnungen passive Schallschutzmaßnahmen wie z. B. den Einbau von Schallschutzfenstern realisiert“ (BT-Drs. 15/5927).

Aufgrund eklatanter Versäumnisse in der Vergangenheit ist der Sanierungsbedarf inzwischen immens: Selbst unter Einbeziehung des Schienenbonus von 5 dB(A) beziffert die Deutsche Bahn als Hauptlärmverursacher den Lärm-Sanierungsbedarf mit 3.400 Streckenkilometer auf ca. 10% des deutschen Schienennetzes (DB AG Februar 2005, S. 2). Würde man den umstrittenen Schienenbonus (vgl. Kap. 3.2.2) nicht mit einbeziehen, wäre der Sanierungsbedarf noch wesentlich höher. Und genau darum geht es – denn nur die ungeschönte reale Bahnlärmbelastung sollte Grundlage für die Lärmsanierung des Bundes sein.

Wenn die Deutsche Bahn und die verantwortliche Bundesinstanzen wie das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) das aus Steuergeldern finanzierte Lärmsanierungsprogramm des Bundes als „freiwillige Leistung“ beschreiben, auf das „kein Rechtsanspruch“ besteht, so verharmlost dieses den tatsächlichen Handlungsbedarf in unverantwortlicher Weise: Angesichts der in Kapitel 3.2 dargestellten Rechtslage dürfte die Sanierung von Streckenabschnitten mit gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen (vgl. Kapitel 2.3), bereits verfassungsrechtlich geboten und somit nicht korrekt als „freiwillige Leistung“ zu bezeichnen sein.

Insgesamt wurden rund **445 Kilometer** Strecke saniert – durch den Bau von Schallschutzwänden und -fenstern sowie Dämmung von Dächern



**Abbildung 6:** Stand der Lärmsanierung im Streckennetz der Deutschen Bahn AG 2007 (Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, 21. November 2007, S. 9).

Unabhängig von der Streitfrage um den Schienenbonus sind die in Abb. 5 genannten Zahlen nach wie vor Ausdruck einer viel zu zögerlichen Minderung der Lärmproblematik: Bei 445 km Lärmsanierung in acht Jahren würde es mehr als 50 Jahre dauern, bis das vorgegebene und in der Sache sogar unzureichende Sanierungsziel erreicht wäre.

Wie wenig ambitioniert das Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist, ist auf der Homepage des hier zuständigen Bundesverkehrsministers nachzulesen:

*„Es ist klar, dass sich nicht in kurzer Zeit die Versäumnisse vergangener Jahrzehnte ausgleichen lassen. Zunächst sollen deshalb vorrangig Lärmschutzmaßnahmen für Härtefälle an bestehenden Schienenstrecken durchgeführt werden. Die bisherige Liste der vordringlich zu sanierenden Härtefälle stellte eine Übergangslösung in der Anlaufphase des Lärmsanierungsprogramms dar, solange noch keine Erfassung des Gesamtbestandes der Lärmsituation an den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes vorlag.“* ([www.bmvbs.de/Verkehr/Schiene/Laermschutz](http://www.bmvbs.de/Verkehr/Schiene/Laermschutz), Einsichtnahme am 10.12.2008).

Auch die wiederholten Aufstockungen der für Lärmschutzmaßnahmen vom Bund zur Verfügung gestellten Steuergelder haben bisher viel zu wenig bewirkt, da diese nicht zeitgemäß genutzt und nicht unter finanzieller Beteiligung der Lärmverursacher entsprechend zügig in wirksame Lärmschutz- und -Vermeidungsmaßnahmen umgesetzt wurden. Ohne wirksame rechtliche Vorgaben und entsprechende ökonomische Anreize oder notfalls Sanktionen wie Langsamfahrstrecken oder Nachtfahrverbote für besonders laute Güterzüge wird sich die Situation in den nächsten Jahren wohl kaum zufrieden stellend ändern. Hier sind die politisch Verantwortlichen hinsichtlich kurzfristiger Lösungen gefragt!

**Völlig unzureichend** ist zudem, dass der Schienenverkehrslärm bei dem Sanierungsprogramm des Bundes lediglich die nächtliche Lärmbelastung unter den Durchschnittspegel von 60 dB (A) und am Tage auf unter 70 dB(A) reduzieren soll. Da die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei Neubaumaßnahmen oder erheblichen Änderungen von Schienenwegen jeweils nur weniger als die Hälfte an Schallimmissionen (= - 10 Dezibel(A)) zulässt, bekommen die Anwohner bestehender Bahnstrecken selbst nach erfolgter Sanierung einen wesentlich schlechteren Lärmschutz als Anwohner von neu gebauten oder (im rechtlichen Sinne) erheblich geänderten Bahnstrecken. Ob dieses dem **Gleichheitsgrundsatz** des Grundgesetzes

entspricht, erscheint ebenso fraglich, wie die Erfüllung des grundrechtlich gebotenen Gesundheits- und Eigentumsschutzes.

Somit kann von einer Lärmsanierung in gebotenem Umfang kaum gesprochen werden.

Vor allem auch deshalb, weil die bisherigen Erfahrungen mit dem Sanierungsprogramm zeigen, dass in großen Teilen der „lärmsanierten“ Strecken der besonders wichtige nächtliche Zielwert von 60 dB(A) – sogar unter Einbeziehung des Schienenbonus - nur knapp oder überhaupt nicht erreicht wird. Wie Erfahrungen aus Hannover zeigen, werden Überschreitungen von 2 dB(A) von den Verantwortlichen der Deutschen Bahn und des Eisenbahnbundesamtes von vornherein als „unerheblich“ gewertet. Unzufriedenen Anwohner wird lediglich ein finanzieller Zuschuss für Schallschutzfenster gewährt (vgl. § 24. Bundes-immissionsschutzverordnung, auch Verkehrswegemaßnahme-Verordnung genannt), die keinen gleichwertigen Ersatz darstellen.

Im Ergebnis hat dieses dazu geführt, dass ein Großteil der in Hannover erst vor wenigen Jahren angeblich „lärmsanierten“ Streckenbereiche aufgrund des zwischenzeitlich stark angestiegenen Güterverkehrs gemäß der hier maßgeblichen „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ vom 7. März 2005 bereits wieder zum Sanierungsfall geworden sind, weil die in dieser Richtlinie zugrunde gelegten Lärmpegel aufgrund der Verkehrszunahmen bereits wieder erreicht bzw. überschritten werden. Gemäß § 4 Abs. 4 dieser Richtlinie ist – wie im Planungsrecht üblich - „von der prognostizierten Verkehrsentwicklung auszugehen“. Das jedoch ist in Hannover in den Sanierungsabschnitten „Güterumgehungsbahn“, „Brehmstraße“ und „Mainzer Straße“ nachweislich nicht erfolgt: Das belegen die späteren Zunahmen des Bahngüterverkehrs ebenso wie die aktuellen Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes (s. [www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm](http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/laerm)).

Die Erfahrungen in Hannover zeigen auch, dass die „Dröhngeräusche“ der besonders lauten Güterzüge weder durch zwei Meter hohe Standard-Lärmschutzwände noch über Schallschutzfenster ausreichend zurückgehalten werden. So sind beispielsweise Dachgeschosse durch die im Vergleich zu massiven Außenwänden relativ dünne und wenig massive Abschirmung durchweg nicht in der Lage, lauten Schienengüterverkehrslärm auf ein nicht störendes Maß zu drosseln. Das gilt auch für viele Leichtbauwände, also einen Großteil der Neubauten. Oft reichen daher bereits wenige nächtliche Störungen durch Güterzüge aus, Anwohner unzumutbar in ihrer Nachtruhe zu stören.

### 3.3.2. Sanierung der Züge

Die wirksamste Lösung zur Reduzierung des lauten Güterzuglärms liegt in einer Quellensanierung, womit die Lärmsanierung der lauten Güterzüge und einiger alter Personenzüge gemeint ist, und das so schnell wie möglich und ohne weiteren Verzug:

Auch wenn der Bund seine jährlichen Haushaltsmittel für Lärmsanierungsmaßnahmen 2007 verdoppelt hat, kam die Lärmsanierung der 135.000 lauten Güterzüge deutscher Bahnunternehmen, wovon ca. 80.000 der zur Deutschen Bahn - Tochter Railion gehören (Deutsche Bahn 2008, S. 2), bisher kaum in Gang, und das, obwohl die DB in ihrer Schallschutzbroschüre 2005 betont: „Die Lärmreduktion ist daher eines der vorrangigen umweltpolitischen Unternehmensziele“.

Diese Aussage steht in deutlichem Widerspruch zur schleppenden Lärmsanierung der DB – insbesondere im Fahrzeugbereich - und ihrer Haltung hinsichtlich der aufzubringenden Sanierungskosten: Hier vertritt die DB bis zuletzt die Auffassung, für die Lärmsanierung im Fahrzeugbereich aus Wettbewerbsgründen keine Finanzmittel zur Verfügung stellen zu können: „Die Umrüstung der Fahrzeuge kostet Geld. Pro Güterwagen rechnen Industrie und DB mit durchschnittlich 4.500 Euro, weil das gesamte Bremssystem der Güterwagen umgebaut werden muss. Die Kosten können die Unternehmen im Schienengüterverkehr nicht tragen, weil

*diese am hart umkämpften Güterverkehrsmarkt nicht verdient werden können“* (Deutsche Bahn 2008, S. 2).

Angesichts zunehmender Unternehmensgewinne der Deutschen Bahn AG bis 2008 in Milliardenhöhe erscheint diese Aussage weder glaubwürdig noch sachgemäß: Die früher verlustreiche DB erzielte 2006 bereits einen Gewinn von über 2 Mrd. Euro. Da die DB die Bilanzen für ihren geplanten Börsengang durch offensichtlich nachrangige Ausgaben für Lärmsanierungsmaßnahmen anscheinend nicht trüben will, wird der Bund als Eigentümer der Bahn und damit der Steuergelder einseitig belastet. Viele Steuerzahler werden zudem als Bahnnutzer noch durch die häufigen Preisanhebungen der DB AG zur Kasse gebeten. – Was kann dagegen getan werden?

Da ein Boykott der Bahn gerade auch aus Umweltsicht unverantwortlich wäre, bleibt dem Bahnkunden ebenso wie dem lärmgeplagten Bahnanwohner wohl nur die Hoffnung einer dringend notwendigen „Kurskorrektur“ durch die hier verantwortliche Politik: Da der Rechtsweg schwierig ist und auch nur in eklatanten Einzelfällen angebracht ist, ist spürbarer „Druck“ auf verantwortliche Politiker wichtig (vgl. nachfolgendes Kap. 4.2.3), notfalls durch entsprechende Wahlentscheidungen.

Die bisherige Vernachlässigung der Interessen der Bürger liegt wohl auch daran, dass sich die einflussreiche DB AG immer wieder gegen Änderungen der bisherigen Gesetzeslage ausgesprochen hat. Das muss sich ändern. Dabei reichen gut gemeinte Appelle zur Lärmsanierung wie z. B. von Bundesverkehrsminister Tiefensee am 06. September 2008 nicht. Es müssen **wirksame Rechtsvorgaben** bzw. entsprechende **ökonomische Anreize** geschaffen werden, die die verantwortlichen Lärmverursacher – insbesondere die Deutsche Bahn AG – endlich im notwendigen Umfang zur Verantwortung ziehen.

BUND, VCD und DNR haben mit einem gemeinsamen Antrag vom 12. Februar 2009 ein „Zukunftsinvestitionsprogramm Lärmsanierung Bahngüterverkehr“ als Vorschlag zum Konjunkturprogramm der Bundesregierung an die Bundesministerien für Verkehr, Umwelt und Finanzen und die entsprechend berührten Bundestagsausschüsse gerichtet und darin ein Sofortprogramm für die nächsten Jahre gefordert.

Abgesehen von einigen „wohlwollenden“ Antworten einiger Bundes- und Landespolitiker hat diese Initiative jedoch noch nicht den erhofften Fortschritt gebracht. Die (bereits vorher) im Konjunkturpaket jährlich zur Lärmsanierung zusätzlich eingestellten 50 Mio. € sind und bleiben völlig unzureichend, nicht zuletzt aufgrund der nach wie vor fehlenden wirksamen rechtlichen und ökonomischen Lärmschutzvorgaben.

### 3.4 Schienenverkehrsbetreiber

#### 3.4.1 Verantwortung als Lärmverursacher

Die Schienenverkehrsunternehmen sind dafür verantwortlich, dass der Betrieb verkehrssicher und umweltschonend durchgeführt wird (**Verursacherprinzip**). Hier werden Mängel deutlich, die schon lange auf Abhilfe warten: Nur ein kleiner Teil des Fahrzeugbestandes deutscher Bahnunternehmen entspricht dem Stand der Lärmvorsorge- bzw. –minderungstechnik, der größte Teil – insbesondere beim Bahngüterverkehr – verursacht unnötig hohe Lärmbelastungen: So sind alte Güterzüge mit Schallemissionen von über 100 Dezibel (A) bis zu 30 Dezibel (A) und damit bis zu acht Mal (!) so laut wie moderne Personenzüge. Gemäß Stand der Technik könnten neue moderne Güterzüge etwa vier Mal leiser sein als alte unsanierte.

Im Grundsatz hat die Deutsche Bahn AG den bestehenden Handlungsbedarf beim Schienenverkehrslärm hinsichtlich der bestehenden Prioritäten richtig erkannt: *„Die Minderungsmaßnahmen müssen vor allem im Schienengüterverkehr greifen! Um das Ziel trotz eines Verkehrswachstums zu erreichen, setzt die Bahn auf eine Kombination von Lärmsanierung, Maßnahmen an der Quelle und der Entwicklung neuer Technologien“* (a. a. O., S.

16). Es hapert jedoch bisher an einer zügigen und wirksamen Umsetzung, auch weil die Deutsche Bahn AG bisher offensichtlich nicht bereit war, als Lärmverursacher auch eigene Finanzmittel im notwendigen Umfang einzusetzen. - Ihr Ziel, „bundesweit den Schienenverkehrslärm bis 2020 im Vergleich zu 2000 zu halbieren (ebenda), wird die DB AG so nicht erreichen, es sei denn, die Politik sorgt für ebenso stringente wie wirksame Vorgaben.

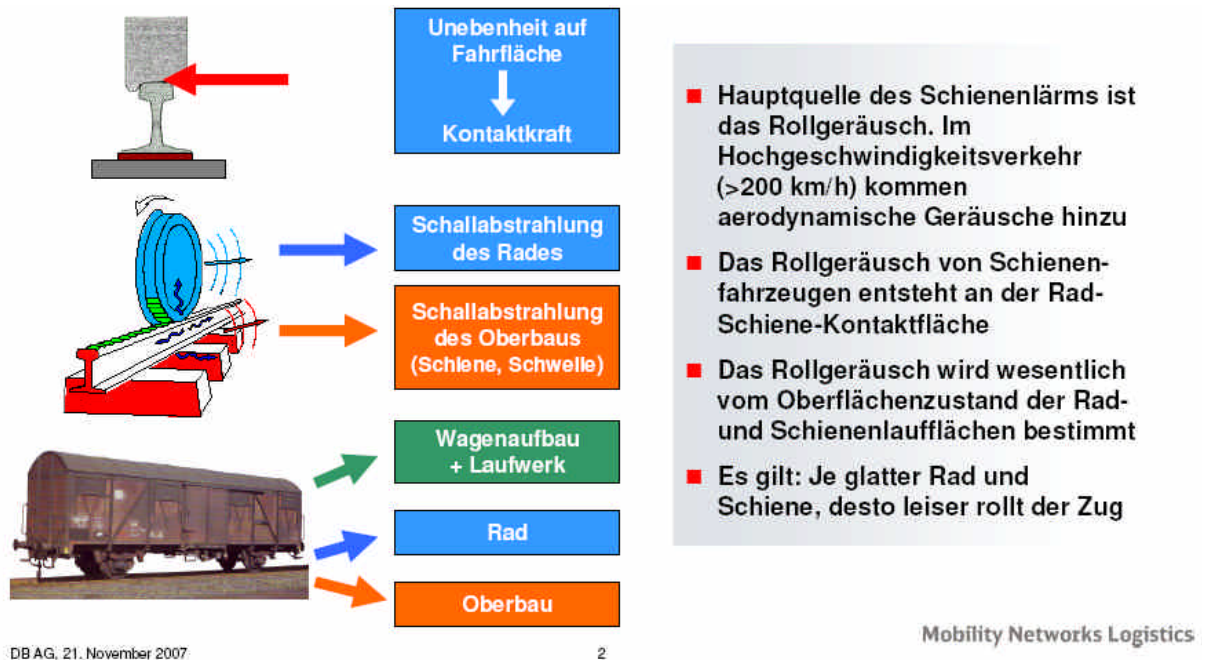


Abbildung 7: Hauptursachen des Schienenverkehrslärms  
(Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, 21. November 2007, S. 2).

Darüber hinaus dürfen folgende Lärmquellen nicht vergessen werden, die angesichts der vorangestellten Problemlage viel zu sehr in den Hintergrund getreten sind und bisher kaum in die Lärminderungs- und Sanierungsprogramme einbezogen wurden:

Antriebsgeräusche der Zugmaschinen, die insbesondere bei den vielen noch eingesetzten alten Dieselloks sehr laut sind und (weit) hinter dem heutigen Stand der Technik zurückbleiben.

Dröhngeräusche von Lüftern der Zugmaschinen, die etwa beim ICE unglücklicherweise aufgrund ihrer Lage auch von zwei Meter hohen Lärmschutzwänden nicht abgeschirmt werden.

Beide Lärmquellen spielen in Siedlungsbereichen wie in Innenstädten – insbesondere in Bahnhöfen und Umgebung - eine große Rolle, da hier die Geräusche langsam fahrender oder stehender Züge für die Anwohner häufig zu großen Belastungen führen. Darüber hinaus entsteht Lärm – auch kumulativ – durch:

- Kurvenquietschen,
- Rangier- und Verladegeräusche,
- Lautsprecherdurchsagen,
- Lärm von Signalanlagen,
- Baulärm.



### 3.4.2 Maßnahmen zur Lärminderung:

#### Kunststoffverbund-Bremssohlen (sog. „K-Sohle“) für Güterwagen:

„Am 14. Oktober 2003 erfolgte die europaweite und unbefristete Zulassung der „K-Bremssohle“ für den Güterverkehr. Der Einsatz dieser Verbundstoffbremse verhindert im Gegensatz zur herkömmlichen Grauguss-Sohle ein Aufrauen der Räder. Die neue Technik mindert dadurch das Rollgeräusch um fast die Hälfte. Seit 2000 wurden knapp 1 800 neue Güterwagen mit der „Flüsterbremse“ beschafft“ (Deutsche Bahn AG, November 2004).

„Die K-Sohle - eine innovative "Flüsterbremse" für leise Güterzüge (Deutsche Bahn AG, 11. Oktober 2005).

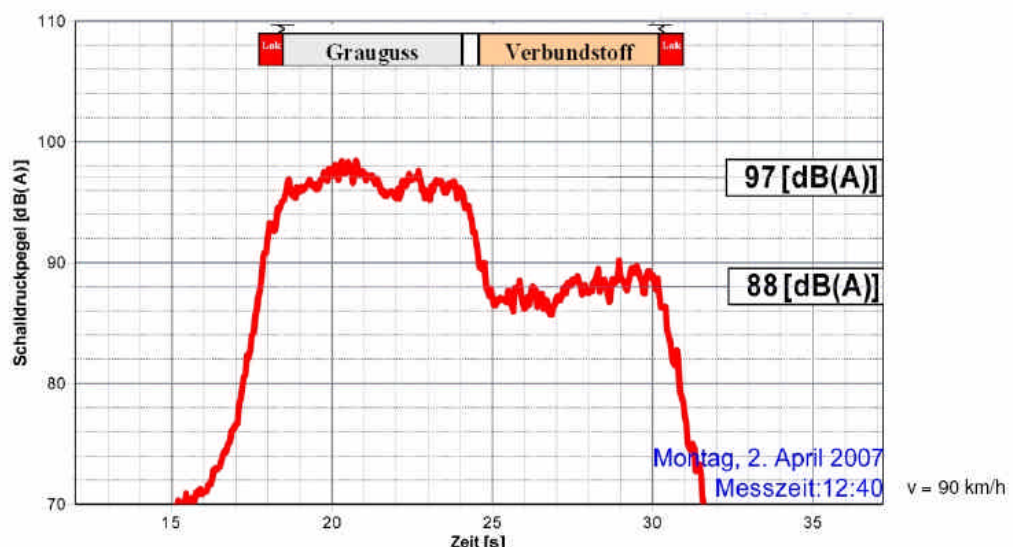
Ob dieser Optimismus der DB AG, der mittlerweile auch von Politikern bis hin zu Vertretern von Umweltverbänden als „die Lösung“ angesehen wird, berechtigt ist, ist unklar:

„Der Lärm vorbeifahrender Güterwagen wird durch das Abrollen der Räder auf der Schiene verursacht. Durch unrunde Räder und verriffelte Schienen kann der Schienenlärm sich um bis zu 20 dB(A) erhöhen. Das ganze Rad-Schiene-System ist die Quelle des Lärms - die Bremse des Güterwagens gehört jedoch nicht dazu. Für das Rad-Schiene System müssen Maßnahmen ergriffen werden, wenn der Lärm an der Quelle dauerhaft reduziert werden soll. Bisher gibt es keine Erkenntnisse darüber, wie lange es dauert, bis Räder mit K-Sohle ebenfalls stark verriffelt sind“ (<http://www.schienenlaerm.de/Aktuell2007>, Einsichtnahme am 5.12.2008).

Zu dieser seit 3. April 2007 von der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS) vertretenen Auffassung ist keine Entgegnung der DB AG bekannt, die diese Kritik entkräftet. Dabei erscheint es nicht ausreichend, wenn die DB AG die technisch mögliche Lärminderung durch einen kurzen Praxistest in Bingen (2. April 2007) mit einer Lärmreduktion von 9 Dezibel (A) nachgewiesen hat, weil hierfür ein Langzeittest erforderlich wäre:



### Die Schallpegelmessung verdeutlicht die Lärminderung



Unter [www.db.de/umwel](http://www.db.de/umwel) ist eine Audio-Datei zum Download eingestellt, so dass die Demonstration am eigenen Rechner nachgehört werden kann.

Abbildung 8: Lärminderungspotential von Kunststoff- gegenüber Graugussbremsen (Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, November 2007, S. 2).



Soweit bekannt fehlen bisher solche Langzeitversuche zur tatsächlichen Lärmreduktion, so dass es bislang wohl keine Entkräftung der o. g. Bedenken der Bundesvereinigung zur Wirksamkeit gibt.

Die werbewirksame Bezeichnung „Flüsterbremse“ suggeriert eine fortschrittliche Lärminderungstechnik, die angesichts des Standes der Lärminderungstechnik mehr als geschmeichelt ist. Moderne Personenwagen, die mit Scheibenbremsen ausgestattet sind, zeigen hier, was möglich ist. Güterzüge mit K-Sohle sind immer noch etwa vier mal so laut wie moderne Personenzüge, und das auch nur, wenn die optimistischen Annahmen der Bahn zur ihrer Lärmreduktion eintreten. Deshalb sollten alle Neubestellungen von Güterwagen und anderen Schienenfahrzeugen nur noch gemäß Stand der Lärminderungstechnik mit Scheibenbremsen ausgestattet sein.

Der Einbau der K-Sohlen („Flüsterbremse“) ist keine Lärmvorsorge-maßnahme, sondern lediglich eine preiswerte Reparaturtechnik und hinsichtlich der erhofften Wirkung von 8-10 Dezibel (A) Lärminderung letztlich ungewiss. Die K-Sohle bleibt weit hinter dem Stand der Lärmvorsorgetechnik zurück, der im Bereich gesundheitsgefährdender Lärmbelastungen i. S. von § 38 BImSchG geboten wäre. Aufgrund des seit Jahren und gemäß aktueller Prognosen stark anwachsenden Bahngüterverkehrs (vgl. z. B. Rössler, Sept. 2007; Siefer, Sept. 2008) kann die K-Sohle keinen Ansatz für die Lösung des Problems bieten und das erklärte Ziel der Deutschen Bahn, eine Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020 zu erreichen, bleibt weiterhin mehr als unwahrscheinlich. Laut Deutscher Bahn würde „Die Umrüstung aller dafür in Frage kommenden 135.000 Güterwagen aus dem deutschen Bestand (2/3 Railion, 1/3 Privatwageneinsteller)“ ..„etwa 600 Millionen Euro kosten“. Zudem sei „eine vollständige öffentliche Förderung“..“ notwendig“. So seien „die Verlagerer nicht bereit, Mehrkosten für einen leisen Transport zu übernehmen. Eine Belastung der Transporteure würde die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs in Frage stellen“ (Deutsche Bahn AG, 21. November 2007, S.10).

Diese Position macht die Interessen der DB AG deutlich: Lärmsanierung ja, aber möglichst kostenneutral, also steuerfinanziert. Angesichts der steigenden Gewinne gerade auch im Güterverkehr<sup>9</sup> ist die hier herausgestellte „Bedürftigkeit“ der DB AG nur im Hinblick auf den geplanten Börsengang nachvollziehbar, angesichts dessen ein Bahnchef sein Unternehmen präsentieren will. Auch wenn die Teilprivatisierung der DB angesichts der globalen Finanzkrise vom Eigner Bund auf unbestimmte Zeit verschoben wurde, hat die Gewinnorientierung der Deutschen Bahn in den letzten Jahren dazu geführt, dass viel zu wenig in die Modernisierung des Fahrzeugbestands und der Schiene investiert wurde. Die Versäumnisse im Bereich Schiene wurden ja bereits wiederholt öffentlich thematisiert (z. B. durch einen öffentlich bekannt gewordenen kritischen Bericht des Bundesrechnungshofes), die im Bereich des Fahrzeugbestands wurden in der breiten Öffentlichkeit jedoch erst über die kürzlich erst nach schwerwiegenden Unfällen publik gewordenen Probleme der Achsen vieler Güterzüge bekannt.

Der von der DB AG geschätzte Finanzbedarf von 600 Mio. Euro an (Lärm)Sanierungskosten für die K-Sohle mutet auf den ersten Blick sehr hoch an. Zum Vergleich: Das wäre nur ein Bruchteil der Baukosten geplanter Neubaustrecken wie z. B. der umstrittenen und hinsichtlich ihres Nutzens fragwürdigen Y-Trasse<sup>10</sup> zwischen Hamburg/Bremen und Hannover.

---

<sup>9</sup> Die derzeitige Wirtschaftskrise hat zwar hier zu Einbrüchen geführt, ist jedoch als Ausnahmesituation nicht der Maßstab.

<sup>10</sup> Vgl. z. B. <http://de.wikipedia.org/wiki/Y-Trasse>, [www.y-trasse.de](http://www.y-trasse.de), [http://www.vcd.org/nds/themen/SPNV/YTrasse/VCD\\_Y-Trasse.pdf](http://www.vcd.org/nds/themen/SPNV/YTrasse/VCD_Y-Trasse.pdf), Zugriff jeweils am 26.11.2008.

Zudem gilt es hier zu bedenken, dass eine Lärmsanierung aufgrund des verfassungsgemäß vorrangigen Gesundheits- und Eigentumsschutzes Priorität haben sollte und die Kosten allein durch eine Wertsteigerung der heute lärmbelasteten Bereiche um ein Vielfaches kompensiert würden. - Allerdings wird die DB AG nach der Übertragung und dem späteren Verkauf des Grundstücksvermarkters Aurelis Real Estate<sup>11</sup> von einer Lärmsanierung eines Großteils der bisherigen Bahn-Liegenschaften wohl nicht mehr unmittelbar profitieren.

Obwohl die DB AG die Sanierung der besonders lauten Güterzüge als Hauptlärmquelle bereits seit Jahren propagiert (vgl. z. B. Deutsche Bahn AG, November 2004), ist diese aufgrund langwieriger Diskussionen der Finanzierung erst allmählich in Gang gekommen (Deutsche Bahn AG, 17. November 2007, S. 7).

Nur bei der Neubeschaffung werden bei der DB AG bereits seit einiger Zeit kostenneutral nur noch Güterwaggons mit K-Sohle angeschafft. Mit durchschnittlich etwa 600 Waggons pro Jahr verwies die DB AG am 21. November 2007 auf bis dahin 3.100 neu angeschaffte Güterwaggons mit dieser Technologie und nannte 5.000 Neuanschaffungen als Ziel bis 2009. Da der Stand der Technik längst sehr viel leisere Güterzüge als mit den Kunststoffverbundbremsen einer K- oder L- Sohle zulässt, werden offensichtlich Chancen vertan, bei allen Neubeschaffungen wirklich innovative Lärminderungstechniken zu nutzen, offensichtlich weil die Kosten hierbei deutlich höher wären. Als Kurskorrektur sind hier dringend wirksame politische und rechtliche Vorgaben sowie ökonomische Anreize gefragt, z. B. lärmabhängige Trassen-Nutzungspreise.

Innovative Lärminderungstechnik

### Scheibenbremsen:

Scheibenbremsen sind teurer als Kunststoff-Verbundbremsen. Trotz geringerer Wartungskosten werden Güterwagen nicht mit dieser vorhandenen Lärminderungstechnik ausgestattet. Angesichts der Problemlage von Gesamtlärm und der Entwicklung des Schienenverkehrslärms, sollten Scheibenbremsen auch in neu angeschafften Güterzügen schnellstmöglich Standard werden.

### Drehgestell:

Mit dem „Leichten und lärmarmen Güterwagen-Drehgestell (LEILA-DG)“ könnte mit 18 Dezibel (A) doppelt so viel Lärmreduktion erreicht werden wie mit Einbau der offensichtlich aus Kostengründen von den Verantwortlichen favorisierten K- oder L-Sohle. Letztere ist eine noch nicht zugelassene<sup>12</sup> kostengünstigere Variante einer Kunststoffverbundbremse. – Auch hier ist ein Umdenken erforderlich.

### Maßnahmen im Schienennetz:

Es ist Aufgabe des Netzbetreibers, also vor allem der DB Netz, für einen auch unter Lärmvermeidungsgesichtspunkten guten Zustand der Gleise zu sorgen. Hier besteht zum Teil erheblicher Handlungsbedarf.

### Schienenschleifen / Besonders überwachtes Gleis:

Ungünstige Linienführung der Schienen führt zu Quietschen der Fahrzeuge, Unebenheiten zu verstärkten Laufgeräuschen. Deshalb gehört die Schienenpflege über Schienenschleifen und die Beseitigung nachteiliger Linienführungen zu den unabdingbaren Voraussetzungen einer Lärmreduktion beim Schienenverkehr. Im Rahmen des hierfür eigens festgelegten „besonders überwachten Gleises“ wird ein entsprechender Handlungsbedarf frühzeitig erkannt.

---

<sup>11</sup> Eigner sind heute der Baukonzern Hochtief und der Finanzinvestor Redwood Grove International je zur Hälfte (<http://de.wikipedia.org/wiki/Aurelis>, Einsicht 26.11.2008).

<sup>12</sup> Eine Zulassung seitens des hierfür zuständigen Eisenbahnbundesamtes wird für 2009 erwartet.

Schalldämpfende Materialien / Vermeidung von Schwingungen und Reflexionen:

Beim Bau oder der Modernisierung von Gleiskörpern bzw. Schienenwegen ist verstärkt auf den Einbau schalldämpfender Materialien, etwa im Bereich von Gleisbett und Schwellen zu achten. Zudem sind Schwingungen und Reflexionen von Schall, etwa im Bereich von Brücken zu vermeiden oder – wo immer möglich – durch geeignete Sanierungsmaßnahmen zu beheben.

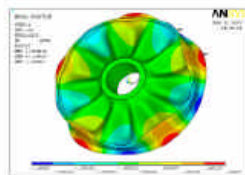
Darüber hinaus ist beim Bau von Schienenfahrzeugen verstärkt auf die Vermeidung von Schallbrücken, den Einsatz schalldämpfender Materialien und auf eine verstärkte Abschirmung der lauten Betriebsbestandteile der Schienenfahrzeuge wie im Bereich der Antriebs- und Radsysteme zu achten.

Laut Deutscher Bahn AG (21. November 2007) werden Forschung und Entwicklung zur Lärminderung vor allem in folgenden Schwerpunktbereichen vorangetrieben:



**Rad/Schiene-Kontakt:**

- Optimierte Werkstoffe für Rad und Schiene
- Weitere Optimierung der Güterwagenbremstechnik, um Aufrauungen zu verhindern
- Verringerung der thermischen Belastung der Räder



**Radschwingung und Abstrahlung:**

- Akustische Gesamtoptimierung von Radsätzen
- Entwicklung von Radabdeckungen und Absorbern, insbesondere für Güterfahrzeuge
- Entwicklung aktiver und passiver Schwingungsdämpfung



**Akustische Optimierung des Oberbaus:**

- Weiterentwicklung der Schienenstegbedämpfung
- Verminderung der Geräusentstehung zwischen Schwellenbauform, Schwellenlagerung, Schienenbauform und Schienenlagerung

Abbildung 9: Schwerpunktbereiche Forschung und Entwicklung

(Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, 21. November 2007, S. 15)

siehe auch: Geßner, R. / DB AG Bahn-Umweltzentrum 2000, Allianz pro Schiene 11. Mai 2006.

Die Deutsche Bahn AG wird die Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2009 nur erreichen, wenn möglichst viele der geeigneten Lärmvermeidungsmaßnahmen parallel und zeitgemäß umgesetzt werden. Dieses wird wohl nur über entsprechend wirksame Vorgaben aus Politik und von Aufsichtsbehörden erreicht.

### 3.5. Aufsichtsbehörden

Gemäß § 2 des Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes, Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) wurde das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) „als selbständige Bundesoberbehörde für Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung“...“ errichtet, das dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen untersteht“.

Gemäß § 3 BEVVG hat das Eisenbahn-Bundesamt insbesondere folgende Aufgaben:

(1) Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegen folgende Aufgaben, soweit nicht die in § 4 Abs. 1 bezeichnete Behörde zuständig ist:

1. die Planfeststellung für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes,
2. die Eisenbahnaufsicht,

3. die Bauaufsicht für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes,
4. Erteilung und Widerruf einer Betriebsgenehmigung,
5. die Ausübung hoheitlicher Befugnisse sowie von Aufsichts- und Mitwirkungsrechten nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen,
6. die Vorbereitung und Durchführung von Vereinbarungen gemäß § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes,
7. die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb,
8. die Bewilligung von Bundesmitteln zur Förderung des Schienenverkehrs und zur Förderung der Kombination des Schienenverkehrs mit anderen Verkehrsarten.

Soweit diese Aufgaben vom Verwaltungsbereich des Bundeseisenbahnvermögens im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen wahrgenommen worden sind, gehen diese Aufgaben mit der Errichtung des Eisenbahn-Bundesamts auf dieses Amt über.

(2) Im Planfeststellungsverfahren hat das Eisenbahn-Bundesamt die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes der nach Landesrecht zuständigen Behörde des Landes, in dem die Betriebsanlagen liegen, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zuzuleiten, wenn die Pläne nicht nur den Bereich der Eisenbahnen des Bundes berühren. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt den Plan nach § 18 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes fest, erteilt die Plangenehmigung nach § 18 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder trifft die Entscheidung nach § 18 Abs. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) gibt dem EBA viele Möglichkeiten, die Bahnunternehmen als Lärmverursacher zumindest dann zur Verantwortung zu ziehen, wenn der Lärm ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß erreicht (nachfolgend zur Verdeutlichung durch Fettdruck hervorgehoben):

#### § 5a Aufgaben und Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden

(1) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden haben die Aufgabe, die Einhaltung der in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften zu überwachen, soweit in diesem Gesetz nichts Besonderes bestimmt ist. Sie haben dabei insbesondere die Aufgabe,

1. Gefahren abzuwehren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen, und
2. gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zu untersuchen.

(2) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, Betreibern von Schulungseinrichtungen im Sinne des § 7d oder
2. Herstellern, einschließlich deren Bevollmächtigten, und Inverkehrbringern von Infrastruktur, Eisenbahnfahrzeugen oder Teilen derselben die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften erforderlich sind.

(3) Die nach § 5 Abs. 1c zuständige Aufsichtsbehörde hat den Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber nur die Befugnisse nach Absatz 2, Absatz 4 Nr. 2, 4 und Absatz 5. Sie hat die nach § 5 Abs. 1a, 1b und 2 sonst für das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständige Aufsichtsbehörde über Beanstandungen und getroffene Maßnahmen zu unterrichten.

[Fettdruck hier zur Verdeutlichung vorgenommen]

Warum das Eisenbahn-Bundesamt seine Möglichkeiten bei der Gesundheitsgefährdung von Bahnwohnern infolge von Schienenverkehrslärm nicht entsprechend ausschöpft, ist erklärungsbedürftig und unbefriedigend.

Projekt Lärmkartierung:

Gemäß Richtlinie 2002/49/EG „über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 25.6.2002 hat die EU den Mitgliedstaaten die Erstellung von Lärmkarten und Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen zur Lärminderung verbindlich vorgegeben. Die Umsetzung in deutsches Recht war demnach bis zum 18. Juli 2004 notwendig, erfolgte jedoch erst mit der Verabschiedung des „Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24.06.2005 und dessen Integration in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 47a bis f BImSchG) und das UVP-Gesetz (Anlage 3 Nr. 2.1).

Als konkretisierende Ausführungsvorschrift trat am 16.03.2006 die „Verordnung über die Lärmkartierung“ als 34. Verordnung zum BImSchG in Kraft.

Am 10. Mai 2006 wurde zudem die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“ fertig gestellt. Die „vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ liegt seit Februar 2007 vor.

Gemäß § 47 e BImSchG ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Erstellung der Lärmkarten im Bereich des Streckennetzes der Eisenbahnen des Bundes zuständig.

#### § 47c Lärmkarten

(1) Die zuständigen Behörden arbeiten bis zum 30. Juni 2007 bezogen auf das vorangegangene Kalenderjahr Lärmkarten für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern sowie für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen aus. Gleiches gilt bis zum 30. Juni 2012 und danach alle fünf Jahre für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.

(2) Die Lärmkarten haben den Mindestanforderungen des Anhangs IV der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. EG Nr. L 189 S. 12) zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten.

(3) Die zuständigen Behörden arbeiten bei der Ausarbeitung von Lärmkarten für Grenzgebiete mit den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammen.

(4) Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet.

(5) Die zuständigen Behörden teilen dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit oder einer von ihm benannten Stelle zum 30. Juni 2005 und danach alle fünf Jahre die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr und die Großflughäfen mit. Gleiches gilt zum 31. Dezember 2008 für sämtliche Ballungsräume sowie sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.

(6) Die zuständigen Behörden teilen Informationen aus den Lärmkarten, die in der Rechtsverordnung nach § 47f bezeichnet werden, dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit oder einer von ihm benannten Stelle mit.

Trotz dieser klaren (Rechts-)Vorgaben und Zielsetzungen, wonach die Lärmkarten bis spätestens zum 30. Juni 2007 vorliegen mussten, wurden die Lärmkarten vom EBA bundesweit erst mit mehr als einem Jahr Verspätung im August 2008 über eine Präsentation im Internet veröffentlicht: Siehe: [http://www.eisenbahnbundesamt.de/Service/laerm/laerm\\_karten.htm](http://www.eisenbahnbundesamt.de/Service/laerm/laerm_karten.htm). Die Karten veranschaulichen bei frei wählbarer Auflösung, die jeweilige ortsbezogene Lärmbelastung in 5 Dezibel-Schritten und sind daher allen Interessierten zur Information zu empfehlen. Trotz dieser Anschaulichkeit können interessierte Nutzer/Innen jedoch nicht die den Lärmkarten zugrunde liegende Datengrundlage einsehen, da diese nicht veröffentlicht wurde. Angesichts einer sich stark verändernden Verkehrsentwicklung im Schienenbereich, vor



allen durch Zunahme der Güterverkehre bis zu Beginn der aktuellen Weltwirtschaftskrise, ist aber gerade diese Datengrundlage unverzichtbar, um die kartographische Darstellung nachvollziehen und deren Aktualität beurteilen zu können.

## 4. Was kann jede/r Einzelne aus der Bevölkerung tun?

### 4.1 Informieren Sie sich

Die vom Eisenbahn-Bundesamt(EBA) ins Internet gestellten Lärmkarten (<http://www.eisenbahn-bundesamt.de>, dort unter Umweltinformationen, Lärmkarten) geben Ihnen als Anwohnern viel befahrener Bahnstrecken in Ballungsgebieten die Möglichkeit, sich über die eigene Lärmbelastung zu informieren. Zudem haben Sie das **Recht**, sich gemäß **Umweltinformationsgesetz (UIG)** gegenüber Bundesbehörden wie dem EBA über weitergehende (Umwelt-)Informationen wie die zugrunde liegenden Zugarten- und Frequenzen zu informieren. Hierbei ist es wichtig, dass Sie die von Ihnen gewünschten Informationen präzise benennen und förmlich als Antrag unter Hinweis auf das UIG an die Behörde richten. Um kostspielige, unangenehme Überraschungen zu vermeiden, sollten Sie bedenken, dass vielerorts die Informationserfüllung in Rechnung gestellt wird. **Vermerken Sie im Antrag ausdrücklich**, dass Sie um eine **kostenlose Informationserfüllung** bitten. Verlangen Sie eine nachvollziehbare Begründung der behördlicherseits berechneten Kosten mit Limitierung derselben (z. B. bis zu 50 € oder auch weniger) bereits vorsorglich für den Fall, dass eine derartige Information nicht möglich ist.

Sollten Sie nach Ablauf der im UIG grundsätzlich als Antwortzeitraum vorgesehenen Monatsfrist keine oder keine zufrieden stellende Antwort erhalten haben, erneuern Sie Ihren Informationswunsch, evtl. noch konkreter und nachdrücklicher unter **Hinweis auf die Fristen** des UIG. Bleibt nach Ablauf eines weiteren Monats die Lieferung der gewünschten Informationen erneut aus, so können Sie Klage beim zuständigen Verwaltungsgericht einreichen. Aber Vorsicht: Einen solchen Schritt sollten Sie vorher mit einem im Umweltrecht vertrauten Fachanwalt besprechen und die Kosten eines solchen Rechtsstreits bedenken. Sollten Sie keinen derartigen Anwalt (oder versierten sonstigen Juristen) kennen, können Sie sich über die BUND-Landesgeschäftsstelle und vermutlich auch über andere Umweltorganisationen über geeignete Personen informieren. Bitte bedenken Sie dabei, dass der BUND aufgrund der Fülle eingehender Anfragen für die Beantwortung Ihrer Anfrage Zeit benötigt und eine **Rechtsberatung weder möglich, noch zulässig** ist.

Um nicht allein zu stehen und die Kosten eines etwaigen Rechtsstreites besser in den Griff zu bekommen, sollten Sie sich möglichst frühzeitig mit Gleichgesinnten zusammen tun. Scheuen Sie sich nicht, Ihre Nachbarn, die Anwohner ihrer Straße oder in der Umgebung der Lärmquelle um Unterstützung zu bitten. Die Störung muss allerdings erheblich sein, was subjektiv häufig anders empfunden wird; „geringe“ Lärmbelästigungen haben in der Regel wenig Aussicht auf Unterbindung, schon gar nicht vor Gericht (vgl. Kap. 3.2).

### 4.2 Engagieren Sie sich

#### 4.2.1 Was kann jede/r Einzelne tun ?

Wenn Sie sich vom Lärm erheblich belästigt fühlen, können Sie sich engagieren, allein oder mit Gleichgesinnten. Letzteres ist erfahrungsgemäß wirksamer, da Sie in der Öffentlichkeit, gegenüber Politikern oder Behörden, z. B. als BUND-Kreisgruppe oder als Bürgerinitiative, i. d. R. ernster genommen werden. Einzelpersonen ohne solchen Rückhalt werden von den durch Ihr Anliegen „Bedrängten“ sehr schnell als „Querulanten“ abgetan. Dem zu Begegnen und

trotzdem erfolgreich zu sein, erfordert viel Energie und „Standvermögen“ und kann Einzelpersonen schnell überfordern.

Was können Sie allein, besser jedoch mit Gleichgesinnten gemeinsam tun: Wenden Sie sich bei Missständen wie hohen Lärmbelastigungen an ihre örtlichen Abgeordneten des Bundes- oder des Landtages, indem Sie das Problem darstellen und Abhilfe fordern. Diese Informationsschrift hilft Ihnen hoffentlich bei der Argumentation. Scheuen Sie sich nicht, bei ausbleibender oder unbefriedigender Antwort später „pointierter“ nachzufassen. Scheuen Sie sich auch nicht (möglichst mit Gleichgesinnten), in die Öffentlichkeit zu gehen, z. B. indem Sie die Missstände in der Presse deutlich benennen, Handzettel oder „Flugblätter“ erstellen und verbreiten. Achten Sie darauf, die Kritik angemessen und sachlich vorzutragen. Sie können auch Unterschriften für Ihr Anliegen und gegen entsprechende Missstände sammeln. Die Lokalpresse ist häufig sogar dankbar für derartige Hinweise engagierter Personen und Gruppen.

### 4.2.2 Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren

Beteiligen Sie sich bei Neu- oder Ausbauvorhaben als betroffene/r Anwohner/Innen an Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren. Ob schienenverkehrs-bezogene Neu- oder Ausbauprojekte geplant sind, erfahren Sie unter den „amtlichen Bekanntmachungen“ in den örtlichen Tageszeitungen oder über die zuständige Behörde.

Nur so können Sie sich frühzeitig informieren und über einen möglichst schriftlichen Vortrag (Stellungnahme) Anregungen und Bedenken (Einwendungen) zu solchen Planungen äußern. Nur schriftlich vorgetragene oder protokollierte mündliche Einwendungen eröffnen Ihnen die Möglichkeit, später (erhebliche) nachteilige Auswirkungen weiter geltend machen zu können. Nur auf solche Belange, die bereits in Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren vorgetragen wurden, können Sie sich später auch rechtlich berufen. Deshalb ist eine Beteiligung zur Klärung einer etwaigen Betroffenheit und zur vorsorglichen Wahrung persönlicher (auch materieller) Interessen wichtig. Aussicht auf Erfolg haben hier jedoch nur erhebliche nachteilige Auswirkungen (im rechtlichen Sinne<sup>13</sup>), die entweder durch Änderung des Plans bzw. der Bauausführung behoben werden können oder Schadensersatzansprüche auslösen. Auf diese Weise können beispielsweise ggf. erhöhte Auflagen zum Lärmschutz, aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder passive Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster durchgesetzt werden, sofern die Planung hier bisher defizitär war.

#### Empfehlung:

Setzen Sie sich zu Beginn der in der Regel zumindest vierwöchigen Auslegungsfrist der Projektunterlagen mit der örtlichen BUND-Kreisgruppe und mit anderen gleich gesinnten Personen und Organisationen zusammen. Tauschen Sie sich inhaltlich aus und besprechen Sie die weitere Vorgehensweise. Sie können gegenseitig davon profitieren.

Beachten Sie die gesetzten Fristen: Der in der Regel vierwöchigen Auslegungsfrist folgt in Planfeststellungsverfahren eine zweiwöchige Einwendungsfrist, die Sie unbedingt nutzen und einhalten sollten, denn danach geht (rechtlich) nichts mehr.

Verspätete Einwendungen sind vom weiteren Verfahren ausgeschlossen („präkludiert“).

### 4.2.3 Einflussmöglichkeiten auf die Politik

Wenn Sie sich – zur Not auch mit der manchmal unvermeidlichen – „Hartnäckigkeit“ an ihre örtlichen Politiker/Innen aus Kommune, Landtag oder Bundestag wenden, werden sie neben „Höflichkeiten“ oder „Beschwichtigungen“ auch auf einzelne Volksvertreter stoßen, die sich

---

<sup>13</sup> Dieses kann erheblich vom subjektiven Empfinden einer Betroffenheit abweichen und kann am besten von erfahrenen Juristen beurteilt werden.



Ihrem Anlagen nicht nur verbal, sondern auch tatkräftig annehmen. Solche Politiker sollten sie nicht durch ständigen Vortrag überfordern, sie sind als „Ausnahmepolitiker“ besser „pfleglich zu behandeln“, denn sie sind zur Beseitigung mancher Missstände häufig die einzige Chance politischer Einflussnahme. Schreiben Sie Ihre Politiker vor Ort nicht nur an, suchen Sie möglichst mit Gleichgesinnten auch das persönliche Gespräch. Als Vertreter/In eines Umweltverbandes wie dem BUND haben Sie dabei zumeist eher die Chance auf ein persönliches Gespräch, als wenn Sie hier nur als Einzelperson auftreten.

### 4.2.4 Einflussmöglichkeiten auf Bahnunternehmen

Wenn Sie in vorgenannten Tätigkeitsfeldern womöglich erste Erfolge erzielt haben, können Sie sich auch an die unmittelbare Auseinandersetzung mit den Lärmverursachern wagen, die erfahrungsgemäß oft besonders schwierig ist und nicht selten eine besondere Frustrationstoleranz und Hartnäckigkeit ihrerseits erfordert. Dennoch sollten Sie gegenüber den Lärmverursachern nicht auf einen deutlichen und möglichst sachlichen schriftlichen und ggf. auch mündlichen Vortrag verzichten. Für Informationen oder Beschwerden können Sie sich direkt an denjenigen Schienenverkehrsbetrieb wenden, der der Lärmverursacher ist - z. B. direkt an die Deutsche Bahn AG ([www.DB.de](http://www.DB.de)), das Bahn-Umweltzentrum, den Konzernbeauftragten oder den Bahnvorstand direkt wenden. Sollte ein privater Schienenverkehrsbetrieb Lärmverursacher sein, gilt das natürlich entsprechend.

## 5. Anhang

### Quellen

- Allianz pro Schiene (11. Mai 2006): Erster Umweltvergleich Schienenverkehr, Beispiele für einzelne Maßnahmen von Eisenbahnunternehmen und Bahnindustrie zur Verbesserung der Umweltwirkungen des Eisenbahnverkehrs.
- Babisch, W. (2000): Gesundheitliche Wirkungen von Umweltlärm. Zeitschrift für Lärmbekämpfung 47 (3), S. 95–102.
- Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN (29.06.2006): Aktionsprogramm gegen Schienenlärm auf den Weg bringen, BT-Drs. 16/2074.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (7. März 2005): Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, EW 15/14. 86.02/6 BM 00
- Deutsche Bahn AG (November 2004): Umweltkennzahlen, Daten und Fakten.
- Dies. (Februar 2005): Schallschutz – Eine Investition in die Zukunft der Bahn.
- Dies. & Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (16. Juni 2005): Gemeinsame Erklärung der DB AG und des VDB zur Lärminderung im Schienenverkehr.
- Dies. (11. Oktober 2005): Umweltprogramm 2004-2008, Meilenstein für effizienten Umweltschutz.
- Dies., Westenberger, P., Bahn-Umweltzentrum (21. November 2007): Halbierung der Lärmemissionen bis 2020: Das Lärmschutzprogramm der Deutschen Bahn AG, Darmstadt.
- Dies. (2008): Themendienst, Dem Lärm auf der Spur, Mit Flüsterbremse und Forschungsprojekt zur leisen Bahn.
- Dies. (2008): Schienenverkehrslärm wirkt weniger störend als Straßenverkehrslärm, [www.deutschebahn.com/site/bahn/de/unternehmen/verantwortung/umwelt/laermminderung](http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/unternehmen/verantwortung/umwelt/laermminderung), Einsichtnahme 12. Dezember 2008).
- Deutsche Bundesregierung (20. Juli 2005): Antwort auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 15/5774 –: Minderung des Schienenlärms an der Quelle, BT-Drs. 15/5927.
- Dolde, K.-P. (2000): Rechtliche Aspekte einer Gesamtlärbetrachtung, Tagung „Lärmkongress 2000“.
- Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung (FIRU) mbH (2002): Lärminderung durch Anpassung von Siedlungs- und Bebauungsstrukturen sowie durch Abstimmungsprozesse (Sondergutachten im Auftrag des BBR).
- Eisenbahn-Bundesamt (2008): Projekt Lärmkartierung, ([http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/-laerm/laerm\\_start.htm](http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/-laerm/laerm_start.htm), Einsichtnahme am 12. Dezember 2008.
- Feldt, W. (2006): Kumulative Wirkungen bei Lärmimmissionen, in : UVP-report, H. 1 u. 2 (2006).
- Geßner, R. / DB AG Bahn-Umweltzentrum (2000): Minderungspotenziale beim Schienenverkehrslärm, Tagung „Lärmkongress 2000“.
- Günther, M. u. a. (Februar 2002): Hinweise zum Schutz gegen Schienenlärm.
- Hrsg.: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. u. a. .
- Kaltenegger, H. (2003): Schutz vor Schienenlärm im Immissionsschutzrecht – Defizite und Optimierungsmöglichkeiten, exemplarisch dargestellt an derzeit laufenden Gerichtsverfahren, in: Verkehrsclub Deutschland (2003): Bekämpfung von Schienenlärm, Tagung in München am 4. April 2003, S. 11.
- Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (2004): Lärm bekämpfen – Ruhe schützen, Eine Information zum Thema Lärm.

## Schienenverkehrslärm – Was ist zu tun?

Rössler, Th. (1. September 2007): Anforderungen aus dem Umschlagwachstum der deutschen Seehäfen an den Hinterlandverkehr auf der Schiene.

Schulte, M. (2002): Schienenverkehrslärm, ZUR, H. 3/2002.

Schulze-Fielitz, H. (2001): , Lärmschutz bei der Planung von Verkehrswegen, Zeitschrift für öffentliches Recht und Verwaltungswissenschaften, H. 5/2001, S. 181.

Siefer, Th. (12. September 2008): Vortrag auf dem Hearing zur Hafenhinterlandanbindung, Niedersächsische Landtagsfraktion DIE GRÜNEN, Fundort: [www.enno-hagenah.de](http://www.enno-hagenah.de) , Einsicht 26. November 2008).

Tiefensee, W. (06. September 2008): Anwohner wirksamer vor Schienenlärm schützen, Pilotprojekt für weniger Lärm an Bahnstrecken gestartet, Pressemitteilung Nr.: 247/2008.

Umweltbundesamt (2002): Online-Umfrage zur Lärmbelastigung in Deutschland.

Dies. (2008): [www.umweltbundesamt.de/verkehr/laerm/strassen-und-schienen-verkehr.htm](http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/laerm/strassen-und-schienen-verkehr.htm), Einsichtnahme 12. Dezember 2008.

Dies. (2009): Status quo und Grenzwertvorschläge für Geräusch-emissionen von Schienenfahrzeugen gemäß Umweltbundesamt ([www.umweltdaten.de/verkehr/downloads/schiene\\_gw.pdf](http://www.umweltdaten.de/verkehr/downloads/schiene_gw.pdf), downgeloaded 22.07.2009

Verkehrsclub Deutschland (VCD) (2003): Bekämpfung von Schienenlärm, Tagung in München am 4. April 2003.

Ders. (12/2003): Maßnahmen gegen Verkehrslärm.

Ders. (Februar 2007): Schienenlärm, VCD-Faktenblatt.

## Ansprechpartner und Links zum Thema Schienenverkehrslärm (Auswahl):

BUND Bundesverband: [www.bund.net](http://www.bund.net)

BUND Landesverband Niedersachsen: [www.bund-niedersachsen.de](http://www.bund-niedersachsen.de)

Verkehrsclub Deutschland: [www.vcd.org](http://www.vcd.org)

Bundesvereinigung gegen Schienenverkehrslärm: [www.schienenlaerm.de](http://www.schienenlaerm.de)

Interessengemeinschaft Schienenlärm: [www.igschienenlaerm.de](http://www.igschienenlaerm.de)

Deutsche Bahn AG: [www.bahn.de](http://www.bahn.de) , DB Konzern: [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

Bundesverkehrsministerium: [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

Bundesumweltministerium: [www.bmu.de](http://www.bmu.de)

Umweltbundesamt: [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)

Bayerisches Landesamt für Umwelt: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg: [www.lubw.baden-wuerttemberg.de](http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de)

Forschungsverbund Leiser Verkehr: [www.fv-leiserverkehr.de](http://www.fv-leiserverkehr.de)

## Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Netzausbauten werden durch Lärmbelastungen erschwert (Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, 21. November 2007, S. 5) .....	4
Abbildung 2: Lärmwirkungen (Quelle: Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg 2004, S. 10) .....	6
Abbildung 3: Standpunkt der DB AG bezüglich der Lärmsanierung (Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, 21. November 2007, S. 3) .....	8
Abbildung 4: Status quo und Grenzwertvorschläge für Geräuschemissionen von Schienenfahrzeugen gemäß Umweltbundesamt.....	13
Abbildung 5: Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm (Quelle: Verkehrsclub Deutschland 12/2003, S. 8).....	15
Abbildung 6: Stand der Lärmsanierung im Streckennetz der Deutschen Bahn AG 2007 (Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, 21. November 2007, S. 9).....	18
Abbildung 7: Hauptursachen des Schienenverkehrslärms (Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, 21. November 2007, S. 2).....	21
Abbildung 8: Lärminderungspotential von Kunststoff- gegenüber Graugussbremsen (Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, November 2007, S. 2).....	22
Abbildung 9: Schwerpunktbereiche Forschung und Entwicklung (Quelle: Deutsche Bahn AG, Bahn-Umweltzentrum, 21. November 2007, S. 15) .....	25

## Abkürzungsverzeichnis:

BlmSchG:	Bundesimmissionsschutzgesetz
BlmSchV:	Bundesimmissionsschutzverordnung
BUND:	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
DB:	Deutsche Bahn
DNR:	Deutscher Naturschutzring
EBA:	Eisenbahnbundesamt
VCD:	Verkehrsclub Deutschland



**NIEDERSÄCHSISCHE  
LOTTOSTIFTUNG**

Projektförderung aus Erträgen von

**BINGO!  
Die Umweltlotterie**

Die Erarbeitung und Veröffentlichung ist finanziell unterstützt worden mit Mitteln der Niedersächsischen Lottostiftung aus Erträgen von BINGO! Die Umweltlotterie.

## Impressum

Herausgeber:

Bund für Umwelt  
und Naturschutz  
Deutschland e.V.  
Landesverband  
Niedersachsen  
Goebenstraße 3a  
30161 Hannover  
Telefon: 0511/96569-0  
Telefax: 0511/662536  
E-mail: [bund.nds@bund.net](mailto:bund.nds@bund.net)  
[www.bund-niedersachsen.de](http://www.bund-niedersachsen.de)

Autor:

Umwelt Media Consult  
Walter Feldt  
Brehmstraße 56  
30173 Hannover  
im Auftrag des BUND

V. i. S. d. P.: Carl-Wilhelm  
Bodenstein-Dresler, Landes-  
geschäftsführer

Stand: Juni 2009