

MUT

Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse
Nördliches Markgräflerland e.V.



Januar 2011

Bundesweite Aktion gegen Bahnlärm

Kontaktadresse:

M U T e.V.

c/o Geschäftsstelle

Eichenweg 13

79189 Bad Krozingen

Tel.: 07633-13171

Fax: 07633-13171

Email: info@mut-im-netz.de

Web: www.mut-im-netz.de

40 Bürgerinitiativen veröffentlichen nach Internationalem Bahnlärm-Kongress zeitgleich eine Resolution

Nun liegen sie endlich vor, die Ergebnisse des Internationalen Bahnlärm-Kongresses, der Mitte November in Boppard stattfand: Bahnlärm macht krank. Diese These, zugleich auch das Motto des Kongresses, wurde von hochrangigen Medizinern wie Prof. Eberhard Greiser, Prof. Manfred Spreng und der Medizinerin Dr. Gerda Noppeney noch einmal untermauert. Bund und Bahn sind hier in einer prekären Situation: Seit den 1980er-Jahren ist Politikern aller Parteien bekannt, dass Verkehrslärm die Menschen krank macht. Vom Rat der Sachverständigen für Umweltfragen, der bereits 1987 der damaligen CDU/FDP-Bundesregierung eine umfassende Darstellung der Lärmproblematik vorgelegt hat (SRU, 1988), bis zur Weltgesundheitsorganisation, vom Umweltbundesamt bis zur EU liegen diese Erkenntnisse vor, die sich in den letzten 20 Jahren immer mehr bestätigt und verdichtet haben.

Der Gesetzgeber hat in all den Jahren seinen Beobachtungsauftrag missachtet, ob die geltenden Vorschriften und Bestimmungen wie beispielsweise das Bundesimmissionsschutzgesetz und die hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen noch dem Stand der Erkenntnis entsprechen. Dies wiegt umso schwerer, als dass die öffentliche Hand, insbesondere der Bund, ja ein erhebliches Interesse daran hat, entsprechende Studien zu unterlassen, zu ignorieren oder gar zu hintertreiben. Das Ergebnis könnte ja ansonsten erhebliche Kosten verursachen.

Politiker haben – und das war die einhellige Meinung der Juristen auf dem Kongress – die Pflicht, gegen diese Ignoranz und Missachtung schwerwiegender Krankheitsfolgen, insbesondere durch Bahnlärm als dem lautesten aller derzeitigen Verkehrsmittel, vorzugehen. Frank Gross, Kongressleiter und Vorsitzender des Bürgernetzwerks Pro Rheintal dazu: „Nach 35 Jahren ist das Immissionsschutzgesetz noch immer nicht bei den Menschen angekommen. Da wird ausgeklammert, getrickst und ignoriert, um Geld zu sparen. Wie lange können wir es uns noch erlauben, Politiker und Bahnvorstände von jeglicher Verantwortung freizusprechen. Die Bürger haben diese Verantwortungslosigkeit mit Leib und Leben zu tragen. Insbesondere die Parteien, die über die Legislaturperioden hinaus Ansprechpartner für die Bürger sind, müssen sich fragen lassen, wie man sich in Zukunft der Verantwortung für das politische Handeln der Mandatsträger zu stellen gedenkt. Dazu werden wir in diesem Superwahljahr bundesweit die Gelegenheit ergreifen.“

Bahnlärm, der früher vor allem nachts weniger intensiv war, hat sich aufgrund gesteigener Beladung von Güterwagons, höherer Geschwindigkeiten und eines enorm gestiegenen Verkehrsaufkommens, zum lautesten aller Verkehrsmittel entwickelt. Besonders die alten Güterzüge mit im Schnitt 40 Jahre alten Waggonen bringen es aufgrund verrotteter und teilweise beschädigter Räder auf teilweise ungepflegten Schienen auf Lärmmissionen von bis zu 110 dB(A). Dagegen sind selbst Kettensägen und Pressluftschlämmer nicht mehr zu hören.

Menschen, die das Nacht für Nacht ertragen müssen, haben leider keine Wahl, sie werden zwangsläufig krank! Das jedenfalls bestätigt der Physiologe Prof. Manfred Spreng von der Universität Erlangen, der die Zustände am Mittelrhein als „vom medizinischen Standpunkt nicht mehr zu verantworten“ bezeichnete. Seit zwei Jahrzehnten predigen die Wissenschaftler gebetsmühlenhaft, dass Lärmpegel von 65 dB(A) tagsüber im Außenbereich nicht überschritten werden sollten.

Im Oberen Mittelrheintal werden täglich Werte von 100 dB(A) und mehr gemessen, nicht nur am Tage sondern vor allem auch während der gesamten Nachtstunden. Prof. Dr. Eberhard Greiser, der auch eine der umfassendsten Studien zum Fluglärm im Raum Köln-Bonn vorgelegt hat, bestätigt: „Schon ab 45 dB(A) kommt es zu ersten messbaren Reaktionen des Körpers.“

Dabei ist Lärmsanierung weder zu aufwendig noch zu schwierig. Wie Kongressreferent Prof. Markus Hecht von der TU bestätigte sind 25 dB(A) Lärmreduktion ohne weiteres machbar. Schon die Instandsetzung der alten Güterwagen und die Pflege der Schienen würde 10 dB(A) Entlastung und damit eine Halbierung des Lärmpegels für die betroffenen Anwohner bedeuten. Mit zusätzlichen innovativen Maßnahmen an der Strecke käme man auf ein erträgliches und verantwortbares Level.

Demgegenüber kostet allein der Ausbau der Rheintalstrecke am Ober- und Hochrhein mehr als 5 Milliarden Euro. Nach heutigen Maßstäben rechnet man bei Neubauprojekten je nach Bevölkerungsdichte zwischen 5 – 50 % der Baukosten für Lärmschutzmaßnahmen. Bund und Bahn hingegen planen die Neubaustrecken nach wie vor durch die dicht besiedelten Wohngebiete, um dann mit unwirksamen bis kontraproduktiven Lärmschutzmaßnahmen und einem katastrophalen Gerüst an Lärmschutzvorschriften, Lärm und Schmutz bei den Bürgern und Kommunen abzuladen.

Die Bahn verschlingt jährlich 20 Milliarden Euro an Bundesmitteln, das sind seit der Bahnreform stolze 340 Milliarden Euro. Alleine für die Instandhaltung des Schienennetzes erhält die Bahn jährlich 2,5 Mrd. Euro, also seit der Bahnreform 42,4 Mrd. Euro. Für die Lärmsanierung wurde erst in 1999 erstmals 0,05 Mrd. Euro bereitgestellt und bisher wurden in 11 Jahren ganze 0,5 Mrd. Euro an Lärmschutzmaßnahmen deutschlandweit verbaut. Seit 1999 hat die Bahn jeweils ein Drittel der bereitgestellten Mittel an den Bund wieder zurück überwiesen was zeigt, wie wenig ernst man tatsächlich Umwelt- und Lärmschutz bei der Bahn nimmt.

„Das alles sind unhaltbare Zustände“, sagt Gross. Man fragt sich, wo die Mittel hin fließen, wenn der eigentliche Auftrag der Bahn, Kapazitäten bereitzustellen und Züge sicher und pünktlich durchzuschleusen nicht mehr erfüllt wird. Wir sehen seitens der Bürgerinitiativen durchaus einen Zusammenhang zwischen dem technischen Zerfall der Bahn und dem

übermäßigen Lärm. Deshalb wünschen wir uns eine moderne und leistungsfähige Bahn die ihr Geld nicht in Auslandsgeschäfte und Prestigeobjekte steckt. Ähnlich wie Stuttgart 21 soll auch am Fehmarnbelt ein Mammutprojekt entstehen, wodurch dann die Ferienorte entlang der Ostsee (wie beispielsweise Timmendorf) und auf der Insel Fehmarn zu Güterverkehrszentren verkommen und man dort den Tourismus vergessen kann. Die Regionen werden mit den externen Kosten eines Transitgüterverkehrs, von dem sie nicht haben unzumutbar belastet und verlieren dadurch ihre Existenzgrundlagen.

„Die Menschen haben ein Recht von 22 bis 7 Uhr schlafen zu können“, erklärt Roland Diehl von der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hochrhein (IG BOHR) und fährt fort: „Wer heute noch Güterbahnlinien mitten durch Wohngebiete plant, der legt ganz offensichtlich auf Umweltschutz keinen Wert und erkennt weder was er den Menschen noch der Region damit zufügt.“

Die Bürgerinitiativen waren sich einig: Eine moderne Bahn, wie sie beispielsweise in den Niederlanden und in der Schweiz schon betrieben wird und die sich vor ein bisschen Winter ebenso wenig fürchtet wie vor der Sanierung der eigenen Fahrzeuge, ist dringend erforderlich. Deshalb haben die Initiativen jetzt eine Resolution veröffentlicht, in der Punkt für Punkt steht, was sie im Namen der Bürger von Politik und Bahn erwarten. Dabei hat man sowohl auf vertretbare Zeiträume als auch eine angemessene Planung der Finanzmittel geachtet. „Eine Moderne Bahn ist eine leise Bahn“ – lautet das Fazit, denn man fürchtet, dass das „System Bahn“ sonst im Wettbewerb mit der Straße noch weiter zurück fällt und schließlich aufgeben muss, weil die Mittel dafür nicht mehr vorhanden sind. Das Kommuniqué und die Resolution können unter www.pro-rheintal.de eingesehen werden.

Kontakt:

Dr. Roland Diehl

MUT e.V., 1. Vorsitzender

Tel. 07633 14362 Fax 07633 405409

vorstand@mut-im-netz.de

MUT

Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse
Nördliches Markgräflerland e.V.



Januar 2011

Kommuniqué und Resolution

Kontaktadresse:

M U T e.V.

c/o Geschäftsstelle
Eichenweg 13

79189 Bad Krozingen

Tel.: 07633-13171

Fax: 07633-13171

Email: info@mut-im-netz.de

Web: www.mut-im-netz.de

für ein bundesweites Aktionsprogramm gegen Bahnlärm und Erschütterungen

Auf dem Internationalen Bahnlärm-Kongress am 13. + 14. November 2010 in Boppard kamen mehr als 40 bundesdeutsche und europäische Initiativen mit Wissenschaftlern, Politikern und Fachleuten zusammen, um sich über die bestehende unerträgliche Bahnlärmsituation auszutauschen und daraus entsprechende Erkenntnisse und Maßnahmen abzuleiten.

Zentrale Botschaften des Kongresses sind:

1. Bahnlärm macht krank!

Die Gesamtheit der heute vorliegenden wissenschaftlichen Evidenz lässt keinen Zweifel daran, dass Bahnlärm, wie er von den durchschnittlich 40 Jahre alten Güterwaggons verursacht wird, zu einer signifikanten Erhöhung der Gesundheitsrisiken und insbesondere zu koronaren Herzerkrankungen, Bluthochdruck, Herzinfarkten und Schlaganfällen führt. Bei Lärmsituationen wie im Oberen Mittelrheintal muss man von fahrlässiger Körperverletzung ausgehen, denn die täglich veröffentlichten Messergebnisse zeigen Lärmwerte, die bis zu 30 dB(A) über den von der WHO und anderen Organisationen empfohlenen Maximal- und Mittelungspegeln liegen. Diese Situation droht aufgrund des Ausbaus der Schienenstrecke Rotterdam – Genua zum europäischen Güterverkehrskorridor Nr. 1 auf der gesamten Rheintalstrecke, vom Ober- und Hochrhein bis zum Niederrhein, und macht ein ganzes Bündel von Maßnahmen zur Bahnlärmbekämpfung zwingend und sofort notwendig.

2. Das Bundesimmissionsschutzgesetz und insbesondere die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung sind veraltet und dringend novellierungsbedürftig.

Der Gesetzgeber verharrt hier in einer ebenfalls als fahrlässig und verfassungsrechtlich bedenklichen gesetzgeberischen Abstinenz, die in ihrer Konsequenz die Bürger nur unzureichend vor gesundheitlichen und materiellen Schäden schützt, zugunsten eines bundeseigenen Bahnkonzerns und seiner Kunden. Insbesondere die schalltechnischen Grundlagen und Grenzwerte der derzeitigen Gesetze und Verordnungen entsprechen schon längst nicht mehr den heutigen Verkehrsverhältnissen.

- Immer noch nach 35 Jahren Bundesimmissionsschutzgesetz werden den Menschen an bestehenden Bahnlinien (und das ist die Mehrzahl der Strecken) nicht nur tags, sondern auch nachts Lärmwerte zugemutet, die vielerorts 100 dB(A) in der Spitze überschreiten, ohne dass es einen Rechtsanspruch auf Schutz vor diesem Lärm gibt.
- Immer noch rechnen die Bahn und das Eisenbahnbundesamt mit einem Mittelungspegel, der die Spitzenwerte der Lärmimmissionen vorbeifahrender Züge rechnerisch um bis zu 20 dB(A) reduziert, das heißt auf ein Viertel des gehörten Lärmpegels zurückrechnet.
- Immer noch wird von diesem Wert dann auch noch ein Schienenbonus von 5 dB(A) abgerechnet, für den es nach heutigen Maßstäben, vor allem für den nächtlichen Schienengüterverkehr, überhaupt keine Berechtigung mehr gibt. Das Bundesimmissionsschutzgesetz schützt durch den dort verankerten Bahnbonus die Bahn und nicht die Bevölkerung. Würde die Regelung entfallen oder sachgerecht geändert, hätten die Gerichte die Möglichkeit, andere Lärmwerte zu Grunde zu legen, wie es z. B. im Luftverkehr bei den dort üblichen Nachtflugverboten und Betriebsbeschränkungen der Flughäfen geschieht. Nur weil der Gesetzgeber insoweit nicht tätig wird, kann es geschehen, dass ein den Rasen mähender Bürger ordnungsrechtlich belangt wird, während der gleichzeitig vorüberrauschende Güterzug mit erheblich höheren Lärmwerten der Rechtsordnung entspricht und fahren darf.

- Immer noch gilt das inakzeptable Recht, dass nur bei wesentlichen Änderungen an der Strecke ein Lärmschutzanspruch entsteht. Wobei als „wesentlich“ praktisch nur der Neubau einer Strecke oder eines zusätzlichen Gleises gilt. Wenn sich also der Verkehr auf einer bestehenden Strecke verdoppelt oder vervierfacht, ist das keine „wesentliche Änderung“. Ebenso wenig sieht man es als „wesentlich“ an, wenn – wie linksrheinisch geschehen – auf einer Strecke, auf der nachts kaum Güterverkehr stattfand, plötzlich mehr als 100 Güterzüge mit ohrenbetäubendem Lärm fahren. Bestandsschutz muss auch für gesunde Lebensbedingungen gelten und darf nicht zu Lasten der Gesundheit der Menschen gehen. Wenn dies 35 Jahre nach Verabschiedung des Gesetzes zum Schutz V O R Immissionen immer noch nicht garantiert ist, hat das Gesetz seinen Zweck verfehlt!

Für den Bereich der Erschütterungen, die das Leben an Bahnstrecken unerträglich machen können, gibt es bisher so gut wie überhaupt keinen Schutz, weil sie im Gesetz nicht vorkommen.

Entsprechend sind für Bestandsstreckenschutz, Schienenbonus, Mittelungspegel in Kombination mit A-Filter-Bewertung sowie für die Definition der „wesentlichen Änderungen“, zusätzlichen Schutz vor Erschütterungen, etc. kurzfristig neue gesetzliche Regelungen gefordert. Die Bundesregierung muss das Thema Schutz vor Lärmimmissionen endlich ernst nehmen und aus den praktisch als „Investitionsschutzgesetz“ wirkenden Gesetzesregelungen wieder ein Immissionsschutzgesetz machen. Lärm lediglich als lästig zu bezeichnen, stammt aus einer Zeit, als nachts nur wenige kurze und langsame Güterzüge fahren.

3. Technisch ist das Lärmproblem ohne weiteres und mit vertretbarem finanziellem Aufwand lösbar.

Die technischen Möglichkeiten beginnen bei einer Instandsetzung des veralteten bis defekten Fuhrparks und reichen über moderne und innovative Maßnahmen an der Strecke bis hin zu neuen Trassenführungen und Fahrplan-Regulierungen wie Nachtfahrverboten. Die Kongressteilnehmer, die durchweg „pro Bahn“ sprachen, waren sich einig, dass nur eine leise Bahn auch eine gute und erfolgreiche Bahn sein kann, weil sich mit technisch veraltetem und lautem Material der Wettbewerb mit Straße, Schiff und Flugzeug nicht gewinnen lässt.

Subventionen und Protektionismus des Bundes führen ganz im Gegenteil zu einem veralteten und teilweise desolaten System, weil das Geld nicht in die Infrastruktur und in neue Fahrzeugtechnik geflossen ist, sondern in teilweise dubiose Prestigeobjekte und Auslandsinvestitionen, die mit dem Ziel einer effizienten und bürgerfreundlichen Schieneninfrastruktur in Deutschland nicht vereinbar sind.

Die Bahn durch den Staat zu fördern ist notwendig, da der zukunftsichernde Erhalt und der leistungsfähige Ausbau der Schieneninfrastruktur aufwendig sind und im Sinne der Volkswirtschaft und der Daseinsvorsorge zu erfolgen haben. Jedoch muss eine rechtliche Grundlage geschaffen werden, um wirksam kontrollieren und somit sicherstellen zu können, was mit den staatlichen Beiträgen in Milliardenhöhe (20 Mrd. p. a.) geschieht, und vor allem auch, um Verstöße der Deutschen Bahn AG endlich ahnden zu können. Die Bahn kann staatlich nur dann weiter subventioniert werden (auch durch Nahverkehrstarife), wenn sie über alle Planungen und Ausgaben rechtzeitig und umfassend informiert. Die Bahn ist gegenüber dem Gesetzgeber und den Bürgern in einer umfassenden Informationspflicht und kann nicht durch selbst festgelegte Geschäftsgeheimnisse Informationen verwehren.

Die Berechtigung einer aufwendigen Bahn leitet sich vor allem aus der Umweltverträglichkeit und einer weitgehenden Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen ab. Konträr dazu gilt die Bahn im Güterverkehr aufgrund veralteter Technik heute als das lauteste aller Verkehrsmittel. Damit handelt sich die Bahn ein überaus schlechtes Image bei den Bürgern ein, was der weiteren Förderung durch den Staat extrem abträglich ist. Aus diesen Gründen sind bei der Bahn nachhaltige Investitionen in Schutz vor Lärm und eine neue Lärmsensibilität auch bei allen Zulieferern als oberstes Gebot anzusehen.

4. Die externen Kosten des Bahnverkehrs werden in hohem Maße der Bevölkerung und der Wirtschaft der betroffenen Regionen auferlegt.

Angefangen bei den Gesundheitskosten über den Wertverlust bei Immobilien bis hin zu wirtschaftlichen Einbußen durch Arbeitsausfälle, Tourismusschädigung, Beeinträchtigung der

Kommunalentwicklung verursacht der laute Bahnverkehr enorme Folgeschäden für die Volkswirtschaft. Hier ist dringend eine Internalisierung der so entstehenden externen Kosten gefordert, das heißt, die Kosten müssen bei den Verursachern und Nutznießern angesiedelt werden und nicht bei der Bevölkerung und einzelnen benachteiligten Kommunen und Regionen. Auch angesichts des zunehmenden Transitverkehrs entstehen dadurch erhebliche Verzerrungen und Benachteiligungen.

Das Argument, der Bahnverkehr würde dadurch weniger wettbewerbsfähig, unterschlägt, dass Milliarden investiert werden und die Prioritätenliste nicht immer dort enden darf, wo es um den Bürger geht, weil dort die geringste Widerstandskraft zu erwarten ist.

5. Politik ist zu sofortigem Handeln aufgefordert.

Es kann nicht mehr länger hingenommen werden, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber trotz seines Kontrollauftrags die erkannten Unzulänglichkeiten der 16. BImSchV und die hieraus abzuleitenden Gesundheitsgefahren ignoriert. Dies wiegt umso schwerer, weil Jahrzehnte ins Land gegangen sind und weitere Jahre benötigt werden, um Abhilfe zu schaffen, die nur von der öffentlichen Hand geleistet werden kann. Die öffentliche Hand und insbesondere der Bund haben jedoch ein beträchtliches Interesse, ihren Pflichten nicht nachzukommen, sie zu unterlassen und gar zu hintertreiben, weil verschärfte Anforderungen an Lärmschutz vordergründig zu erheblichen Mehraufwendungen für die Haushalte führen, die die Finanzmittel für andere Maßnahmen beschränken, der Allgemeinheit aber nachhaltig die Folgekosten einer ungezügelter Verlärmung ersparen. Die Verantwortung für diese noch immer praktizierte kurzsichtige Betrachtungsweise der Lärmproblematik tragen die regierenden Politiker und deren Parteien.

Es muss endlich bewusst werden und zu Konsequenzen führen, dass Bahnlärm nicht lästig, sondern eine Todesursache ist.

Resolution

Die Initiativen gegen Bahnlärm fordern noch im laufenden Jahr 2011 eine Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zum Generalthema Bahnlärm. Dabei muss es um die folgenden Schwerpunkte gehen:

I. Schienenbonus unverzüglich aufheben

Die Bundesregierung möge, wie im Koalitionsvertrag niedergeschrieben, den Schienenbonus aufheben, denn dafür gibt es aus heutiger Sicht keine Berechtigung mehr. Für mit Güterverkehr hochbelastete Schienenstrecken ist er unverzüglich auszusetzen.

II. Lärmabhängige Trassenpreise unverzüglich einführen

Die Bundesregierung möge unverzüglich, wie im Koalitionsvertrag angedacht, wirkungsvolle lärmabhängige Trassenpreise oder vergleichbare Anreize zur Bahnlärminderung einführen. Wir verweisen diesbezüglich auf die anlässlich des Bahnlärmkongresses beschlossene gemeinsame Erklärung der neu gegründeten European Rail Noise Federation (RNF). Ein evtl. kurzfristig dazu nicht erzielbarer Konsens in der Europäischen Union darf die Bemühungen in Deutschland nicht ausbremsen (oder verzögern).

III. Umrüstung auf lärmarme Bremsen sofort beginnen

Die Bundesregierung möge eine Verordnung erstellen, die bis spätestens 2018 bei allen Fahrzeugen eine Umrüstung auf lärmarme K- oder LL-Sohle-Bremsen bewirkt. Insbesondere ist die Einsatzfähigkeit der LL-Sohle zu forcieren. Ab 2018 sollte ein Nachfahrverbot für bis dahin noch nicht umgerüstete Güterwaggons gelten.

IV. Zusätzliche Pilotprojekte und Budgets

Die Bundesregierung möge in Fortführung des Konjunkturpakets II die „Pilotprojekte für Lärmschutz“ weiter ausbauen und insbesondere für die Rheinschiene mit dem Lärmbrennpunkt Oberes Mittelrheintal ein zusätzliches Budget von 50 – 100 Mio. Euro pro Jahr verabschieden.

V. Regelsanierung auf 250 Mio. Euro/Jahr aufstocken

Die Bundesregierung möge beschließen, das Regelsanierungsprogramm auf 250 Mio. Euro pro Jahr aufzustocken, um im Laufe der nächsten 10 Jahre dieses Programm abzuschließen

und den betroffenen Menschen nach 35 Jahren Wartezeit (dann 45 Jahre) endlich den erforderlichen Minimalschutz vor Lärm zukommen zu lassen.

Die Maßnahmen des Programms sollten anstelle der Standardlösung (Fenster und Lärmschutzwände) auf kombinierte innovative Maßnahmen umgestellt werden. Maxime muss die jeweils optimale Ausrichtung auf die örtlichen akustischen Verhältnisse sein.

VI. Mittelungspegel-Regelung durch Spitzenpegel-Häufigkeits-Regelung ersetzen

Die Bundesregierung möge beschließen, dass, ähnlich wie beim Fluglärmschutz bereits geschehen, die Mittelungspegel-Regelung durch eine Spitzenpegel-Häufigkeits-Regelung ersetzt oder ergänzt wird. Ausschlaggebend darf nicht länger der Kostenfaktor, sondern muss der Gesundheitsfaktor sein, denn Bahnlärm macht krank und kann Menschen umbringen.

VII. Der Begriff der „wesentlichen Änderung“ muss im BImSchG neu definiert werden

Die Bundesregierung möge beschließen, dass die Definition der „wesentlichen Änderung“ durch eine dem Schutz vor Immissionen gerecht werdende Definition ersetzt wird. Als „wesentlich“ sollte danach jede Änderung angesehen werden, die für die ansässige Bevölkerung eine nachweisbar höhere Belastung darstellt. Die gesundheitlich relevanten Grenzwerte dürfen auf keinen Fall überschritten werden, wie dies heute – und das inzwischen seit 35 Jahren – an allen Bestandsstrecken der Fall ist.

VIII. Den Schutz vor Erschütterungen ins BImSchG aufnehmen

Die Bundesregierung möge beschließen, dass der Schutz vor Erschütterungen durch die Bahn vollumfänglich in das Immissionsschutzgesetz aufgenommen wird und mit klaren Grenzwerten und Maßnahmenverordnungen versehen wird. Technischer Schutz vor Erschütterungen ist wie beim Lärmschutz durch Maßnahmen an Fahrzeugen und Trassen möglich. Im Einzelfall können auch einzelne Häuser von Erschütterungen entkoppelt werden.

IX. Güterverkehr künftig außerhalb von Wohngebieten führen

Die Bundesregierung möge beschließen, dass Neubaustrecken mit überwiegendem Güterverkehr nicht mehr durch

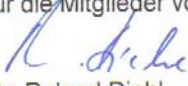
Wohngebiete geführt werden dürfen. Für Bestandsstrecken mit überwiegendem Güterverkehr sind Umfahrungen zu bauen, damit die Anwohner weitgehend von Lärm, Erschütterungen und Gefahrgutunfällen verschont werden.

Wir unterstützen diese Resolution mit allen unseren Mitgliedern.

Tiengen, Munzingen, Mengen, Schallstadt, Bad Krozingen, Hausen, Biengen, Schlatt, Tunsel, Schmishofen, Hartheim, Bremgarten, Feldkirch, Eschbach, Heitersheim, Seefeld, Kalisiedlung, Buggingen, im Januar 2011

Bürgerinitiative MUT – Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse
Nördliches Markgräflerland e.V.

Mit freundlichen Grüßen
für die Mitglieder von MUT e.V.


Dr. Roland Diehl
1. Vorsitzender


Reinhard Faller
stellv. Vorsitzender


Gerhard Kaiser
stellv. Vorsitzender


Albert ter Wolbeek
stellv. Vorsitzender