Resolution des Rates der Stadt Bergkamen

Lärmsanierung an der Hamm-Osterfelder-Bahnlinie

Umfassende Maßnahmen zur Lärmreduzierung sind notwendig, um die Anwohner vor den Folgen von Lärm und Erschütterungen zu schützen und den Gemeinden und Städten entlang der Hamm-Osterfelder-Bahn eine positive Entwicklungsmöglichkeit zu geben.

Es wird zwar allgemein die Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene favorisiert, weil sie im Gegensatz zum Güterverkehr der Straße umweltfreundlicher und klimaschonender ist, aber mittlerweile hat eine Überfrachtung der Hamm-Osterfelder-Bahnstrecke auf Höhe der Stadt Bergkamen mit hauptsächlich altem Wagenmaterial zu einer unerträglichen Erhöhung der Lärmbelastung geführt, die weit in die Wohngebiete eindringt.

Mit dem Ausbau der Betuwe-Linie wird die Anzahl der Züge weiter steigen – gerade auch in der Nacht – und die Lärmbelästigung wird dadurch noch weiter zunehmen.

Die Belastung der Menschen längst der Hamm-Osterfelder-Bahnlinie hat schon jetzt ein Ausmaß angenommen, das wirksame Maßnahmen zur Reduzierung des Bahnlärms erforderlich macht.

Forderungen des Rates der Stadt Bergkamen

Der Rat der Stadt Bergkamen fordert noch im laufenden Jahr 2013 eine Anhörung im Verkehrsausschuss und Umweltausschuss des Deutschen Bundestages zum Generalthema Bahnlärm. Dabei muss es um die folgenden Schwerpunkte gehen:

Forderungen zur Abwehr von gravierenden Gesundheitsbeeinträchtigungen und zur Erhöhung extrem geminderter Lebensqualitäten. Der Bundestag möge folgende Schwerpunkte in Sachen Lärmschutzmaßnahmen auch für die Hamm-Osterfelder-Bahnstrecke beschließen:

1. Nächtliches Tempolimit

Ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr für Züge. Ein Tempolimit auf 30 km/h, wie es in vielen Wohngebieten für LKW's gilt, halbiert auch den Lärm von Güterzügen.

Eine signifikante Reduzierung von Lärm und Erschütterungen können die Anwohner durch ein nächtliches Tempolimit entlasten und eine mögliche Gesundheitsgefährdung vermeiden.

2. **Nachtfahrverbot**

Ein komplettes Nachtfahrverbot für alle nicht bis 2015 umgebauten und modernisierten Züge. Durch die Ankündigung eines Nachtfahrverbots wird der Druck erhöht, um die Umrüstung alter Züge entscheidend zu beschleunigen.

3. **Lärmabhängige Trassenpreise**

Um den Druck zur Umrüstung und Modernisierung veralteter und lauter Güterwaggons auch zukünftig aufrecht zu erhalten, müssen die eingeführten lärmabhängigen Trassenpreise zukünftig kontinuierlich überprüft und entsprechend erhöht werden. Durch Flüsterbremsen (K-Sohle) wird das entstehende Rollgeräusch um bis zu 10 Dezibel (dB) reduziert. **10 dB werden von den Anwohnern als Halbierung des Bahnlärms empfunden.**

4. **Zugrundelegung der Spitzenpegel-Häufigkeits-Regelung**

Die bisher zugrunde gelegten Mittelwerte bei der Berechnung der Immissionswerte können nicht die wirkliche Belastung der Menschen vor Ort widerspiegeln, da die Menschen vom Lärm der einzelnen vorbeifahrenden Züge gestört werden, der erheblich über dem Mittelwert liegen kann. Daher sind zukünftig die tatsächlich gemessenen Lärmwerte zugrunde zu legen. Ähnlich wie beim Fluglärmgesetz, wo die Mittelungspegel-Regelung durch eine Spitzenpegel-Häufigkeits-Regelung ersetzt oder ergänzt wurde. Ausschlaggebend darf nicht länger der Kostenfaktor, sondern muss der Gesundheitsfaktor sein.

5. **Anpassung der Richtlinie für die Maßnahmenförderung zur Lärmsanierung und Erhöhung bereitgestellter Mittel**

Angesichts der zwischenzeitlich viel dichteren Zugfolge und höheren Geschwindigkeiten hat der Schienenbonus keine Berechtigung mehr und wird ab 2015 weder bei Neubaustrecken, noch bei Bestandsstrecken zugrunde gelegt. Folgende Änderungen müssen damit einhergehen:

- Die **Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung** an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes müssen entsprechend angepasst werden.

- **Eine Erhöhung der bereitzustellenden Mittel ist zu gewähren.**

Da in Bezug auf Lärmsanierungsmaßnahmen keine Rechtsansprüche der Anlieger bestehen und das Programm nur im Rahmen der Haushaltsvorgaben realisiert wird, bestehen keine Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Gefordert wird, dass Regelsanierungsprogramm von 100 Mio. Euro zu verdoppeln.

Der Wegfall des Schienenbonus macht nur Sinn, wenn die bereitgestellten Mittel zur Lärmsanierung erhöht werden. Ansonsten bleibt es ein Konstrukt, das das Papier auf dem es steht nicht wert ist.

6. Aktualisierung der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung

Die bestehenden gesetzlichen Regelungen zum Bahnlärm sind in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung festgehalten. Die dort festgesetzten Grenzwerte gelten jedoch nur für Neubaustrecken und bei erheblichen baulichen Veränderungen bestehender Strecken. Zudem sind die Grenzwerte nach unten zu korrigieren.

Hier ist folgende Änderung vorzunehmen:

- Die festgesetzten Grenzwerte müssen auch für alle Bestandsstrecken gelten
- Die festgesetzten Grenzwerte müssen den neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen angepasst werden, um einen gesicherten Gesundheitsschutz der Anwohner – entsprechend der Forderungen der WHO zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung auf max. 45 dB in der Nacht - zu garantieren.

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

Die Definition der „wesentlichen Änderung“ muss durch eine dem Schutz vor Immissionen gerecht werdende Definition ersetzt werden. Als „wesentlich“ ist dabei jede Änderung anzusehen, die für die Anwohner eine nachweisbar höhere Belastung darstellt.

8. Revision der Interoperabilität bestehender Richtlinien auf europäischer Ebene

Lärmschutzmaßnahmen können aktiver oder passiver Art sein und sind u.a. der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes zu entnehmen. Von großer Bedeutung sind aber die Lärmschutzmaßnahmen direkt an der Lärmquelle, da sie am wirkungsvollsten sind. Also an den Schienenfahrzeugen und gegebenenfalls auch an den Gleisen. Die EU-Kommission konstatiert, dass Güterwagen, die nicht die TSI-Lärm Grenzwerte einhalten, eine der wichtigsten Lärmquellen in Bezug auf Schienenverkehrslärm darstellen und dass die vorhandenen Maßnahmen unzureichend sind, um den Lärmpegel schnell und effektiv zu reduzieren.

Bei heterogenen Infrastrukturen mit vielen Systembeteiligten spielt Interoperabilität eine herausgehobene Rolle. Rechtliche Vorgaben europaweiter, einheitlicher Grenzwerte zur Reduzierung von Bahnlärm sind unabdingbare Parameter, die in die EU-Richtlinien aufzunehmen sind.

Hier ist somit darauf hinzuwirken, dass europaweit einheitliche Richtlinien eingefordert und Regelungen zur europaweiten Umsetzung gefunden werden, um dem Bahnlärm aktiv und nachhaltig zu begegnen.

Aufgrund der Vielzahl beteiligter Akteure und den verschiedenen Interessen betroffener Regierungsstellen – EU, einzelne Mitgliedstaaten, Wageneigner und Verkehrsbetreiber – ist ein Anreizsystem zu entwickeln, dass die Akteure bei der jeweiligen Problembewältigung unterstützt, damit der internationale Bahnsektor die Herausforderungen bewältigen kann und der Bahnverkehr – wie vom Internationalem Eisenbahnverband angestrebt – lärmärmer gestaltet werden kann.