



Positionspapier

Oktober 2011

„Von mündigen Bürgern kann man erwarten, dass sie sich frühzeitig informieren und nicht erst dann aktiv werden, wenn die wichtigen Entscheidungen gefallen sind.“

„Der Lärm ist die Achillesferse des Schienengüterverkehrs“

Zitate von Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Interview mit der Welt am Sonntag vom 05.10.2010



Inhaltsverzeichnis

(1) Situation und aktuelle Planungen	Seite 2
(2) Konkrete Folgen und Gefahren	Seite 3
(3) Lärmschutzmaßnahmen aufgrund derzeit geltender Rechtsgrundlagen	Seite 5
(4) Fazit / Unbeantwortete Fragen	Seite 5
(5) Maßnahmen und Aktionsprogramm	Seite 6
(6) Chance: Ausweis eines Pilotprojektes	Seite 9
(7) Wofür wir stehen	Seite 10
Kontakt zum Forum, Beteiligte	Seite 11

Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal21



(1) Situation und aktuelle Planungen

Die Bahnlinie Hof-Regensburg verläuft in der Oberpfalz entlang von bzw. durch 26 Kommunen - von Pechbrunn im Norden bis Regensburg im Süden.

Bis Mitte der Neunziger Jahre hatte die Trasse aufgrund der politischen und geographischen Randlage der Region mehr regionale als nationale, geschweige denn internationale Bedeutung. So sind in den letzten 40 Jahren in vielen Kommunen Wohngebiete entlang der Bahnstrecke entstanden. Teilweise stehen die Häuser nur ca. 20 m von den Gleisen entfernt.

Die Bahnstrecke wurde 2004/2005 für rund 60 Millionen Euro saniert und für die Befahrung von Neigetechnikzügen des Schienenpersonenverkehrs ausgebaut. Bei diesem Ausbau wurden keine Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Für die Deutsche Bahn AG (DB) stellt die Trasse im Mittelpunkt Europas erst mit der Wiedervereinigung und der europäischen Ost-Erweiterung eine interessante Routenalternative in Nord-Süd-Richtung dar. Mit Vorstellung des DB Wachstumsprogramms im März 2009 plant die Bahn bis 2017 die Schaffung eines Güterverkehrskorridors „Korridor Ost“, der als gleichwertige Nord-Süd-Verbindung wie der Rhein-Korridor ausgewiesen wird. Der „Korridor Ost“ wird zukünftig zu einem **Hochleistungsgüterzugkorridor** für den nationalen und internationalen Durchgangsverkehr. Der Anteil für diesen Durchgangsverkehr (Transitanteil) wird aktuell mit mehr als 63% angegeben.

Die Bahnstrecke Hof-Regensburg ist ein Teilstück dieses Korridors, der von den Seehäfen im Norden bis nach Süd- und Osteuropa reichen wird.

Aktuellen Planungen der DB (November 2010) und die Nutzen-Kosten-Analyse der Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg (Februar 2011) sehen auf dieser Strecke zunächst 80-100 Güterzüge täglich vor. In der Studie „Schienennetz 2025/2030 – Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“ des Umweltbundesamtes werden als zusätzlich mögliche Kapazitäten für die Strecken Hof-Weiden sogar 210 Güterzüge und für die Strecke Weiden-Regensburg 320 Güterzüge täglich genannt.

100 Güterzüge zusätzlich pro Tag bedeuten, dass zu den aktuell ca. 20.000 Zügen/Jahr (derzeit fast ausschließlich Personenzüge) rund 36.000 Güterzüge/Jahr dazukommen werden. Der Schienengüterverkehr wird somit das **17-fache (!)** der aktuellen Güterzugzahl betragen.

56.000 Züge/Jahr entsprechen täglich durchschnittlich 153 Züge. Über den Tag verteilt (24 h) bedeutet dies, dass alle 10 Minuten ein Zug die Strecke befahren wird. Um den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nicht zu beeinträchtigen, werden die Güterzüge in entsprechend kürzerer Taktung dann überwiegend nachts fahren.

Über die genannten Planungen hinaus, ist auf diesem zukünftigen Hochleistungs-Güterverkehrskorridor mit einer weiteren starken Zunahme im Güterverkehrsaufkommen zu rechnen. Die europäische Schienenverkehrspolitik und die Schaffung eines transeuropäischen Schienengüternetzes werden dies beschleunigen. Verkehrsprognosen erwarten in Deutschland bis 2025 eine Steigerung des Schienengüterverkehrs um 65%, wobei der Hafenhinterlandverkehr um 168% wachsen soll. Weitere Prognosen erwarten für 2025 einen Anteil der Schiene an der gesamten Verkehrstransportleistung von knapp 17% bis 25%.

Neben der Anzahl der Güterzüge wird zukünftig auch die Länge der Güterzüge von derzeit maximal 740 m Länge auf bis zu **1.500 m Länge** zunehmen. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie führt die Deutsche Bahn AG aktuell

Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal21



Betriebserprobungen mit Längen bis zu 1.150 m durch. Bis 2016 werden Machbarkeitsstudien auf den Nord-Süd-Korridoren mit Güterzügen bis zu einer Länge von 1.500 m durchgeführt.

All das bedeutet letztendlich signifikant höhere Lärmbelastungen und Erschütterungen für alle Anwohner und Kommunen.

Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof-Weiden ist nur ein kleiner, aber bedeutender Schritt zu einer großen nationalen und internationalen verkehrspolitischen Maßnahme, welche die Oberpfalz, die Kommunen und die Lebensqualität der Bürger in Zukunft erheblich beeinflussen wird. Auch ohne eine Elektrifizierung kann und wird die Bahn die Trasse verstärkt für den Güterverkehr nutzen.

Am 19.10.2011 hat die EU-Kommission unter dem Titel „**Connecting Europe – Gute Verbindungen für Europa**“ das neue Kernverkehrsnetz in der Europäischen Union für den Verkehr vorgestellt. Dieses Kernverkehrsnetz soll bis 2030 fertig gestellt werden. Die Bahnstrecke Hof-Regensburg ist seit diesem Zeitpunkt Bestandteil des transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetzes und ist nun **eine von drei Haupttrouten** in Nord-Süd-Richtung des Schienengüterverkehrs in Deutschland.

(2) Konkrete Folgen und Gefahren

Durch die Zunahme von Güterzügen erfolgt eine großflächige Verlärmung der Ortsteile, die sich über mehrere hundert Meter beidseits der Trasse erstreckt. Kessel- oder Tallagen werden verstärkt von der Verlärmung betroffen sein.

Die Eisenbahn gilt als umweltfreundliches Verkehrsmittel. Umweltfreundlichkeit schließt **Zukunftstauglichkeit** und **Menschenfreundlichkeit** mit ein. In diesen Bereichen zeigen sich allerdings erhebliche Defizite. Insbesondere die von Güterzügen verursachten Lärmemissionen und Erschütterungen beeinträchtigen die Lebensqualität von Millionen Menschen in Deutschland und Europa.

Lärm macht krank. Dies wurde im April 2010 durch eine Studie des Universitätsklinikum Freiburg bestätigt. Krankheit bedeutet sowohl individuelles Leid, als auch volkswirtschaftlichen Schaden. Dieser volkswirtschaftliche Schaden wird in der durchgeführten Nutzen-Kosten-Analyse der Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg genauso wenig erfasst und bewertet, wie die Negativfolgen für Kommunen durch eine Entwertung ihrer Wohn- und Lebensräume und durch den zu erwartenden Wegzug von Bürgern.

Von den rund 150.000 Güterwaggons im Bundesgebiet sind aktuell nur ca. 5.000 mit Verbundstoffbremssohlen, sog. Flüsterbremsen, ausgerüstet. D.h. 145.000 Güterwaggons sind nicht auf dem Stand der Technik, obwohl schon seit Jahren eine zügige Nachrüstung der Waggons erfolgen soll. Die Folge sind extrem hohe Fahr- und Bremsgeräusche. Über den technischen Zustand von ausländischen, insbesondere osteuropäischen, Güterwaggons ist wenig bekannt. Die gemachten Erfahrungen über den technischen Zustand ausländischer LKWs im Straßengüterverkehr lassen jedoch auf einen ähnlichen schlechten Zustand der Güterwaggons schließen.

Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal21



Es drohen konkret:

- Nachhaltige **Schwächung der Attraktivität und Entwicklungsperspektiven betroffener Kommunen**
- Erheblicher **Verlust an Lebensqualität** für alle hier lebenden Bürger
- Vollständiger **Wegfall der Nachtruhe** durch die massive Lärmentwicklung der Güterzüge mit Werten über 100 dB(A) – die Lautstärke in einer Diskothek
- Beträchtliche **Wertminderung von Immobilien** in den anliegenden Ortschaften
- **Beschädigung von Häusern** und Bauten durch ständige Erschütterungen entlang der Bahntrasse
- Mögliche **finanzielle Belastungen** für Anrainer und Kommunen, um für die Folgen von Planungsversäumnissen z.B. beim Lärm- und Erschütterungsschutz aufzukommen.
- **Gesundheitsschädigungen** von Mensch und Tier durch eine weiträumige Verlärmung
- **Verlust und Beeinträchtigung der Freizeit- und Naherholungsfunktion** (Wander- und Fahrradwege (z.B. Qualitätswanderwege, Naabtalradweg)) und des **nachhaltigen Naturtourismus** in den Naturparks und ausgewiesenen Schutzgebieten
- **Baumrodung in einer Breite von 30 m beidseits baumreicher Streckenabschnitte**, um Betriebsstörungen durch umstürzende Bäume aufgrund von Wind- und Schneelasten zu vermeiden. Solche Rodungen wurden im August 2011 an der Frankenwaldrampe auf einer Länge von 25 km durchgeführt. In den Wintern 2009/2010 und 2010/2011 kam es aufgrund von Schneebrüchen bereits zu massiven Behinderungen auf dem Streckenabschnitt Hof-Regensburg.
- **Beeinträchtigung naturschutzrechtlicher Belange und Zielsetzungen** z.B. im Naturpark Nördlicher Oberpfälzer Wald, im Naabtal und des erst kürzlich zertifizierten Geoparks Bayern-Böhmen.
- Die Region verkommt zur **Transitstrecke** zwischen Metropolregionen ohne nennenswerte wirtschaftliche Vorteile für die regional ansässigen Unternehmen der nördlichen Oberpfalz
- **Hochgefährliche Gefahrguttransporte** fahren ohne ausreichende Absicherung direkt durch oder entlang von Wohngebieten

Die Anlieger an Schienen-Bestandsstrecken sind gegenüber Anliegern an Neubaustrecken und anderen Verkehrswegen, wie Straßen und Luftwegen, deutlich benachteiligt. Dies zeigt sich in den Tatsachen, dass

- es an bestehenden Schienenwegen keinerlei gesetzlichen Rechtsanspruch auf Lärm- und Erschütterungsschutz gibt,
- es bisher im Gegensatz zu Straßen-/Luftfahrzeugen keinerlei Regelungen zur Begrenzung fahrzeugseitiger Emissionen bei Schienenfahrzeugen gibt,
- vom Schienenlärm - entgegen dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand - behauptet wird, er sei generell weniger belastend als Straßenlärm, was dazu geführt hat, einen Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A) in die Gesetzgebung einzuführen.

Die „Mobilisierung“ der Strecke durch die Elektrifizierung ohne ausreichende Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen stellt eine Billiglösung dar. Es werden die gleichen Fehler begangen wie bei der Entwicklung des Rheinkorridors vor 30 Jahren. Für die Bahn ist dies nichts anderes als eine gigantische Kostenverlagerung, denn die Kosten für Folgeschäden einer rücksichtslosen und schlechten Planung tragen die Anrainerkommunen und Anwohner.



(3) Lärmschutzmaßnahmen aufgrund derzeit geltender Rechtsgrundlagen

(3.1) Lärmsanierung

Grundsätzlich besteht an **Bestandstrecken** für Anwohner **kein Rechtsanspruch auf die Umsetzung und Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.**

Ergebnis:

Fahren zukünftig mehr Güterzüge auf der Strecke, besteht nur die Möglichkeit sog. Lärmsanierungsmaßnahmen durchzuführen. Diese erfolgen seitens des Bundes auf freiwilliger Basis. Wartezeit nach Aufnahme in einem Lärmsanierungskatalog aktuell mind. 15 Jahre (!)

⇒ **Damit können und werden sich Anwohner nicht zufrieden geben !**

(3.2) Lärmvorsorge: Planfeststellungsverfahren

Werden Schienenwege verändert, wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Nur wenn es sich bei der Änderung um eine sog. „wesentliche Änderung“ handelt, **kann (!)** dies den gleichen Schutzanspruch auslösen, wie bei einem Neubau. Eine **Elektrifizierung** von Bahnstrecken ist zwar planfeststellungsbedürftig, aber nach bisheriger Rechtsprechung **kein erheblicher baulicher Eingriff**, der für Lärmerhöhungen ursächlich ist. Damit begründet, dass der Verkehr könnte auch mit Dieselloks abgewickelt werden kann.

Ergebnis:

Auch wenn seitens der Bahnvertreter und politischer Mandatsträger im Zusammenhang mit der Elektrifizierung gebetsmühlenartig auf die Einhaltung aller gesetzlicher Bestimmungen hingewiesen wird, **bedeutet dies für die Anrainer definitiv nicht, dass sie den notwendigen Lärmschutz bekommen.** Ein Planfeststellungsverfahren kann und wird aus Sicht der Betroffenen ebenfalls zu einem nicht befriedigenden Ergebnis führen, wenn laut gesetzlicher Regelungen **Kosten und Verhältnismäßigkeit** berücksichtigt werden.

⇒ **Damit können und werden sich Anwohner nicht zufrieden geben!**

(4) Fazit / Unbeantwortete Fragen

- **Wer sorgt für Lärmschutz, wenn kein Rechtsanspruch besteht und keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen?**
- **Sind Anwohner und Anrainerkommunen die „Kollateralschäden“, die billigend und vielleicht sogar wissentlich von den Befürwortern der Elektrifizierung in Kauf genommen werden, um den jahrzehntelang geträumten Wunsch nach einer Elektrifizierung endgültig zu realisieren?**



(5) Maßnahmen und Aktionsprogramm

Wenn die Bahn ihrem positiven ökologischen Image gerecht werden und eine wirkliche Alternative zum Straßenverkehr bilden will, muss sie entschlossen und kurzfristig eine drastische Minderung der Belastungen umsetzen. Dies gilt nicht nur für Belastungen des Schienengüterverkehrs, sondern auch beim Schienenpersonenverkehr.

Die Bahntrasse muss so gestaltet werden, dass Bevölkerung und Kommunen mit der zu erwartenden Zugfrequenz und den damit verbundenen Lärmemissionen und Erschütterungen leben können.



Bahnlärm vermindern – Aktionsprogramm gegen Bahnlärm und Erschütterungen

Im Sinne einer Humanisierung des Bahnverkehrs fordern wir deshalb Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen gemäß nachstehender Prioritätensetzung, wie bereits in der Schweiz umgesetzt:

- ① **Lärmvermeidung an der Quelle, d.h. am rollenden Material und an der Schiene**
- ② **Bau von Lärmschutzeinrichtungen (Wänden, Einhausungen etc.)**
- ③ **Novellierung der gesetzlichen Regelungen**
- ④ **sonstige Forderungen**

Wir fordern politische Parteien, Parlamente und Regierungen in Bund und Ländern auf, die gesetzlichen Bedingungen zur Durchführung der nachstehenden Maßnahmen zu schaffen. Eine besondere Verantwortung trägt der Bund als Gesetzgeber und alleiniger Eigentümer der DB Holding, die mittlerweile mehr als 500 Tochterunternehmen umfasst.

Daraus ergeben sich für uns folgende 21 notwendige Maßnahmen, die wir an die verantwortlichen Stellen richten.

① **Lärmvermeidung an der Quelle, d.h. am rollenden Material und an der Schiene**

1. Umrüstung auf lärmarme Bremsen sofort beginnen

Die Bundesregierung und die parlamentarischen Vertreter werden aufgefordert eine Verordnung zu 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 soll ein Nachfahrverbot für bis dahin noch nicht umgerüstete Güterwaggons gelten.

Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal21



2. Güterverkehr künftig außerhalb von Wohngebieten führen

Die Bundesregierung und die parlamentarischen Vertreter werden aufgefordert zu beschließen, dass Neubaustrecken mit starkem Güterverkehr nicht mehr durch Wohngebiete geführt werden dürfen. Für Bestandsstrecken mit starkem Güterverkehr sind Umfahrungen zu bauen, damit die Anwohner weitgehend von Lärm, Erschütterungen und Gefahrgutunfällen verschont werden.

3. Modernisierung und Nachrüstung des Fahrzeugparks im Schienengüterverkehrs

Wir fordern die Deutsche Bahn AG, die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, Waggonverleiher und die Vereinigung der privaten Güterwagenbesitzer auf, ihren Fahrzeugpark umgehend nachzurüsten und zu modernisieren, um die Güterzugemissionen entscheidend zu vermindern. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie muss auch von der Deutschen Bahn vollzogen werden.

4. Modernisierung und Nachrüstung des Fahrzeugparks im Schienenpersonenverkehr

Wir fordern die Deutsche Bahn AG und die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen auf, ihren Fahrzeugpark umgehend nachzurüsten und zu modernisieren, um die Personenzugemissionen entscheidend zu vermindern. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG, Eigentümer: Freistaat Bayern zu 100%) als Besteller des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Bayern wird aufgefordert, bei Ausschreibungen und zukünftigen Beauftragungen ein entsprechendes Umweltkriterium aufzunehmen, um somit mehr lärm- und emissionsreduzierte Fahrzeuge auf die Schienen zu bringen.

5. Qualifiziertes Nacht- und Sonntagsfahrverbot

Wir fordern die Deutsche Bahn AG, die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, Waggonverleiher und die Vereinigung der privaten Güterwagenbesitzer auf nur noch TSI-Noise einhaltende Loks- und Waggons einzusetzen. Dies vermindert den Immissionspegel um 10 dB(A). Die Senkung des Lärmpegels um 10 dB(A) nimmt der Mensch als eine Halbierung des Lärms wahr.

6. Besonders überwachtetes Gleis

Wir fordern die Deutsche Bahn AG auf, regelmäßige Kontrollen der Riffeltiefe des Schienenkopfes durchzuführen. Glatte Schienen verursachen weniger Lärmemissionen.

② Bau von Lärmschutzeinrichtungen (Wänden, Einhausungen etc.)

7. Die Gemeinden in der Oberpfalz, die sich in Resolutionen für eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof-Regensburg ausgesprochen haben, sollten diese überprüfen und aufgrund des mangelnden gesetzlichen Anspruchs auf Lärmschutz an Bestandsstrecken ihre Resolutionen ggfs. um weitere Punkte hinsichtlich des Lärm- und Erschütterungsschutzes ergänzen.

8. Wir fordern einen durchgängigen Lärmschutz in Gemeinden mit angrenzenden Wohnbebauungen entlang der Bahntrasse.

③ Novellierung der gesetzlichen Regelungen

9. Schienenbonus unverzüglich aufheben

Die Bundesregierung und die parlamentarischen Vertreter werden aufgefordert, wie im Koalitionsvertrag 2009 niedergeschrieben, den Schienenbonus unverzüglich aufzuheben. Nach aktuellen wissenschaftlichen Untersuchungen gibt es aus heutiger Sicht keine Berechtigung mehr diesen Bonus beizubehalten. Für mit Güterverkehr hoch belastete Schienenstrecken ist er unverzüglich auszusetzen.



10. Lärmabhängige Trassenpreise unverzüglich einführen

Die Bundesregierung und die parlamentarischen Vertreter werden aufgefordert, wie im Koalitionsvertrag von 2009 angedacht, unverzüglich wirkungsvolle lärmabhängige Trassenpreise oder vergleichbare Anreize zur Bahnlärminderung einzuführen. Wir verweisen diesbezüglich auf die 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.

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

Die Bundesregierung und die parlamentarischen Vertreter werden aufgefordert, dass, wie beim Fluglärmgesetz 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.

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

Die Bundesregierung und die parlamentarischen Vertreter werden aufgefordert, 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.

13. Den Schutz vor Erschütterungen ins BImSchG aufnehmen

Die Bundesregierung und die parlamentarischen Vertreter werden aufgefordert zu 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.

14. Ungleichbehandlung der Anwohner an Bestands- und Neubaustrecken beenden

Die Bundesregierung und die parlamentarischen Vertreter werden aufgefordert zu beschließen, dass für Neubau- und Bestandsstrecken die gleichen Lärmgrenzwerte gelten. Die Ungleichbehandlung der Anwohner ist zu beenden. Die unterschiedlichen Grenzwerte widersprechen dem Gleichheitsgrundsatz (Art. 3 Grundgesetz) und dem Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Artikel 2 Grundgesetz).

15. Einführung von Lärmgrenzwerten für Schienenfahrzeuge

Die Bundesregierung und die parlamentarischen Vertreter werden aufgefordert, auf der Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse, Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge per Rechtsverordnung nach § 38 Absatz 2 BImSchG zu schaffen.

Im Gegensatz zu Straßen- und Luftfahrzeugen gibt es bei Schienenfahrzeugen **keinerlei** Regelungen zur Begrenzung der fahrzeugseitigen Emissionen. Die technologische Entwicklung und Modernisierung der Schienenfahrzeuge und -waggons ist zu beschleunigen.

16. Vermeidbare Emissionen reduzieren

Die Bundesregierung und die parlamentarischen Vertreter werden aufgefordert, die Regelung des § 38 Absatz 1 Satz 2 des Bundesimmissionsschutzgesetzes konsequent umzusetzen, wonach Schienenfahrzeuge so betrieben werden müssen, dass alle vermeidbaren Emissionen, einschließlich Lärm, auf ein Mindestmaß reduziert werden.



17. Grundsätzliche Berücksichtigung des Lärm- und Erschütterungsschutzes im Planfeststellungsverfahren

Das Eisenbahnbundesamt und die Regierung der Oberpfalz haben im Sinne der Bürger darauf zu achten, dass auch bei einem möglichen Planfeststellungsverfahren an der Bestandsstrecke Marktredwitz-Regensburg ohne „wesentliche Änderung“ neben den wirtschaftlichen Interessen auch Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen, sowie ökologische Aspekte berücksichtigt und umgesetzt werden.

④ Sonstige Forderungen

18. Der bestehende und zukünftige Schienenpersonennahverkehr (SPNV) darf nicht durch den Schienengüterverkehr (SGV) beeinträchtigt werden.

19. Keine Gefahrguttransporte direkt durch oder entlang von Wohngebieten.

20. Offene Informationspolitik

Die Bundesregierung wird aufgefordert, stets eine offene Informationspolitik und einen transparenten Planungsprozess zu betreiben. Alle Fakten müssen frühzeitig und offen auf den Tisch!

Gleiches gilt für die Deutsche Bahn AG, die Landesregierung, sowie alle politischen Vertreter.

21. Tempolimit und Nachtfahrverbot:

- **Tempo 30** für laute Güterwagen in Wohngebieten und Sonntagsfahrverbot. Schaffung eines marktkonformer Anreizes - wer leise fährt, darf Tempo 50 und auch sonntags fahren.
- **Striktes Nachtfahrverbot für Güterzüge** bis zum Erreichen der oben genannten Forderungen.

(6) Chance: Ausweis eines Pilotprojektes

Der Ausbau der Bahnstrecke Marktredwitz-Regensburg wurde in der durchgeführten Analyse mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 2,2 bewertet. Dieser außergewöhnlich hohe Faktorwert bedeutet für die Deutsche Bahn AG eine extrem hohe Wirtschaftlichkeit und somit auch hohe Gewinne. Dies rechtfertigt bei diesem Projekt dann aber auch außergewöhnlich effiziente Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einhausungen), die sich ohne einen erheblichen Platzbedarf gut in die Umgebungen integrieren und sogar nutzen lassen (z.B. für Grünflächen, Solaranlagen etc.).

Gerade im Hinblick auf die vorliegende Verkehrsprognose bis 2025 und die darüber hinaus zu erwartende Steigerung im Schienengüterverkehrsaufkommen muss, neben der Berücksichtigung verkehrspolitischer und wirtschaftlicher Interessen, der Ausbau vor allem auch **zukunftsstauglich**, **menschenverträglich**, **umweltgerecht** und **ökologisch** sein. Diese Vorgehensweise wurde aktuell auch in einer Entscheidung des Regierungspräsidiums Freiburg am 18. Januar 2011 bestätigt.

Unternehmerische und betriebliche Belange sind hierbei nicht stärker zu gewichten, als der Lärmschutz von Anwohnern. Die Belange dürfen auch nicht im Widerspruch zur EU-

Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal21



Umgebungslärmrichtlinie stehen, den Lärm zu mindern. Die Wohn- und Lebensqualität der Anwohner muss erhalten werden.

Durch effiziente Lärmschutzmaßnahmen z.B. Einhausungen in Wohngebieten und Wohnentwicklungsgebieten entlang der Bahntrasse werden negative Folgen, wie beispielsweise ein Abwandern von Bevölkerungsschichten, verhindert. Die Attraktivität der Wohngebieten entlang der Bahntrasse bleibt erhalten und Kommunen können sich entsprechend weiterentwickeln.

Im Rahmen des Pilotprojektes sind ebenfalls alternative Trassenführungen zu prüfen und ggfs. bei den Planungen zu berücksichtigen.

Die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG werden aufgefordert, bei der Schaffung und Umsetzung des Hochleistungsgüterzugkorridors „Korridor Ost“ ein zukunftsweisendes Pilot- bzw. Modellprojekt für das 21. Jahrhundert ausweisen und umzusetzen.

(7) Wofür wir stehen:

- Wir verstehen uns als Ansprechpartner und Interessenvertreter von und für Bürger, Kommunen, politischen Vertretern und sonstigen Verbänden.
- Wir streben eine Vernetzung und Information von Bahnanwohnern, von Bahnanliegerkommunen, anderen Interessensverbänden und Lärmschutzinitiativen entlang der Bahnstrecke Hof-Regensburg an.
- Wir suchen Kontakt zu anderen Bahnlärm-Initiativen in Bayern und Deutschland, insbesondere am Korridor Ost und im Rheintal, sowie mit Regionen mit hohem Bahn-Transitaufkommen in der Schweiz, Österreich und Südtirol.
- Wir werden parteiübergreifend alle politischen Mandatsträger in unserem Sinne sensibilisieren und für die Unterstützung unserer Maßnahmen und des Aktionsprogrammes werben. Jeder politische Mandatsträger, der sich mit der Initiative und den verfolgten Maßnahmen und Zielen identifiziert, ist herzlich eingeladen sich gemeinsam mit dem Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal21 für diese zu engagieren.
- Wir wünschen uns für den Erhalt unserer Lebensqualität die Solidarität aller Bürger und Kommunen in der Oberpfalz bzw. entlang der Bahnstrecke.
- Wir beobachten die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Bahnstrecke, um eine schleichende Zunahme des Güterverkehrs zu dokumentieren und unsere Forderungen, unabhängig von einer Elektrifizierung zu kommunizieren.
- Wir setzen uns ferner für den Erhalt von Wohnen und Wohnumfeld, Erholung, Tieren und Pflanzen, Gewässer, Boden, Landschaft, Klima und Kulturgütern im Naabtal ein.
- Wir werden uns bereits im Vorfeld der Planungen aktiv daran einbringen und beteiligen.
- Wir unterstützen zukünftige Resolutionen von Gemeinden, die Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen und den Erhalt der Lebensqualität in der Region fordern.

Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal21



Wenn auch Sie sich für das Thema Bahnlärm und Güterkorridor interessieren, unsere Position vertreten, sich engagieren und mitarbeiten wollen oder weitere Informationen erhalten möchten, melden Sie sich beim Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal21.

Arzberger, Jürgen	92665 Altenstadt
Exner, Peter	92665 Altenstadt
Heyd, Wolfgang	92665 Altenstadt
Kraus, Thomas	92665 Altenstadt
Kuhr, Erik	92665 Altenstadt

Gemeinderat Altenstadt: Fraktion der FWG (Freie Wählergemeinschaft)
Fraktion der SPD (Sozialdemokratische Partei Deutschlands)

Wir sind erreichbar unter:

Einheitliche Email-Adresse: lautwirds@gmx.de

Unsere Internetseite: www.lautwirds.de



**„Wir alle sollten uns um unsere Zukunft sorgen,
denn wir werden den Rest unseres Lebens darin
verbringen.“**

Charles F. Kettering (1876 - 1958), amerikanischer Industrieller