

## **Für weniger Bahnlärm im Elbtal**

Durch laute Güterzüge werden viele Menschen im Elbtal um ihren Schlaf gebracht. Die Lärmbelastung an der viel befahrenen Bahnstrecke ist inzwischen so hoch, dass sie nicht nur als Belästigung empfunden wird, sondern auch zu Gesundheitsgefährdungen der Anwohnerinnen und Anwohner führt. Neben Luftverschmutzung ist Verkehrslärm der zweitgrößte Verursacher von Gesundheitsrisiken. Um Akzeptanz für mehr Güterverkehr auf der Schiene zu erreichen, muss der Schienengüterverkehr deutlich leiser werden.

### *Lärmschutz ist ungenügend rechtlich geregelt*

Während für Neu- und Ausbau von Schienenwegen ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge bei einem Grenzwert in Wohngebieten von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts besteht, haben Bürgerinnen und Bürger entlang von bestehenden Bahnstrecken keinen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung. Lediglich über das Lärmsanierungsprogramm des Bundes wird die Sanierung der lautesten Strecken ab 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts gefördert. Dafür stehen jährlich gerade einmal 100 Mio. Euro zur Verfügung. Unter diesen Rahmenbedingungen für die Lärmsanierung würde es noch mindestens 20 Jahre dauern, bis die letzten besonders lauten Streckenabschnitte im Elbtal lärmsaniert sind.

Deshalb wollen wir die Mittel verdoppeln und einen verbindlichen Anspruch auf Absenkung des Schienenlärms auf 65 dB (A) tags bzw. 55 dB (A) nachts für Gebiete mit Wohnnutzung schaffen. Betroffene sollen dazu das Recht auf Ausweisung eines Lärmsanierungsgebiets erhalten, in welchem verbindlich Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt werden müssen.

### *Lärm wirksam an der Quelle bekämpfen*

Der aktive Lärmschutz an der Quelle ist besonders wichtig. Um die lauten Güterwagen leiser zu machen, müssen vor allem die Bremssohlen ausgetauscht werden. Wir brauchen ein europaweites Verbot der lauten Grauguss-Bremsen ab 2020. Stattdessen sollen lärmarme K- oder LL-Sohlen aus Kompositwerkstoffen zum Einsatz kommen.

In Deutschland besteht für die Bahnunternehmen jedoch wenig Anreiz für aktiven Lärmschutz an der Quelle. Die von der schwarz-gelben Bundesregierung und der Deutschen Bahn beschlossene Förderung der Umrüstung von Güterwagen und die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise sind wenig überzeugend. Seit Dezember 2012 erhalten Wagenhalter eine Vergütung, wenn die Wagen mit lärmgeminderter Bremstechnologie ausgerüstet sind. Das neue Trassenpreissystem bietet zu wenig Anreize für eine zügige Umsetzung. Nur mit einer stärkeren Spreizung der Trassenpreise lassen sich die höheren Kosten für die Umrüstung lauter Wagen auf leisere Bremsen finanzieren.

Neben leiseren Bremsen kann Bahnlärm durch bessere Gleispflege (Schienenschleifen), Schienenstegdämpfer, Radschallabsorber und lärmärmere Lokomotiven reduziert werden. Alle diese Möglichkeiten müssen im Elbtal

ausgeschöpft werden. Darüber hinaus sollten die Deutsche Bahn und ihre Wettbewerber in den sensiblen Abschnitten auf das Fahren mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bei Güterzügen verzichten und freiwillig das Tempo reduzieren.

*Grüner Erfolg: Schienenbonus wird früher abgeschafft*

Beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken gibt es bisher eine Art Lärmprivileg, den sogenannten Schienenbonus. Dieser besagt, dass 5 dB (A) vom ermittelten Schallpegel abgezogen werden. Diese Regelung ist nicht mehr zeitgemäß, wir wollen den Schienenbonus abschaffen. Auf unser Drängen konnten wir durchsetzen, dass nicht – wie von der schwarz-gelben Regierungskoalition angestrebt – das Privileg erst in ferner Zukunft abgeschafft wird. Jetzt steht fest: Ab 1. Januar 2015 fällt das Privileg.

*Zusammengefasst - unsere Forderungen:*

- ⌚ Rechtsanspruch auf Lärmsanierung an bestehenden Bahnstrecken schaffen.
- ⌚ Mittel für das Lärmsanierungsprogramm des Bundes auf 200 Mio. Euro verdoppeln.
- ⌚ Neufassung und starke Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise, damit die alten Güterwagen zügig umgerüstet werden.
- ⌚ Europaweites Verbot von Graugussbremsen ab dem Jahr 2020.
- ⌚ Regelmäßiges Schienenschleifen und Einbau von Schienenstegdämpfer im Elbtal.
- ⌚ Freiwillige Temporeduzierung bei Güterzügen der Deutsche Bahn und ihrer Wettbewerber bei der Fahrt durch sensible Abschnitten im Elbtal.