

So präsentiert sich der  
Knoten Mannheim in der  
Lärmkarte EBA:

rechts oben: Main-Neckarbahn  
Mitte oben: Riedbahn (West/Ost)  
links oben: Wormser Strecke

Mitte unten: Fortsetzg. bis Molzau  
über Friedrichsfeld,  
Schwetzingen,  
Hockenheim ...



# Erster Schritt: Ist-Zustand

Die BI „Binobl“ hält es für unabdingbar eine belastbare Ist-Analyse durch externe Gutachter in Auftrag zu geben. Diese Ist-Analyse soll die momentane gesundheitliche Belastung und eine Immobilienbewertung umfassen. In einem zweiten Schritt geht es um die Prognose der zukünftigen gesundheitlichen Belastungen und dem drohenden Wertverlust der Immobilien.

# Forderung 1: Messstellen

Eine hohe Anzahl von Messstellen in den Verdichtungsbereichen, die in Ihrer Quantität und Qualität wissenschaftlichen Ansprüchen genügen. Während Quantität sich nur auf die Anzahl der Ereignisse bezieht, sollte die Qualität auch noch die Dauer und Intensität der Ereignisse umfassen. In diesem Zusammenhang halten wir die Ausschreibung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 3.2.2017 für die "Errichtung und den Betrieb eines deutschlandweiten Messstellennetzes" mit einer Anzahl von lediglich 17 Messstellen für völlig unzureichend. Nur eine hohe Anzahl von Messstellen wie sie bei der BETUWE-Linie in den Niederlanden geplant ist, stellt sicher, dass sich die Lärmbelastung differenzieren lässt.

# Ansprüche an die Messung von Lärmereignissen, die durch Zuglärm verursacht werden

- -Untergrund (Geologie, Bodenbeschaffenheit)
- -Exposition (z.B. Tal- oder Dammlage)
- -Tragwerkskörper (z.B. Brücken oder Weichen)
- -Hauptwindrichtung
- -Weitere Lärmquellen (z.B. Verstärkung von Strassen- oder Fluglärm)
- -Demographische Zusammensetzung der Bevölkerung (Jung, Alt, Gesundheitszustand)
- -Bebauung (Echoeffekte)
- -Fahrweg (Kurvig oder Geradeaus)
- -Zugfrequenz
- -Zuggeschwindigkeit
- -Zuglänge
- -Zugwaggons (leise, laut, alt, neu)
- -Ladegut (z.B. Beschaffenheit)

# Lärmmedizinische Stellungnahme

Auf Grundlage der als dauerhafte Einrichtung zu erstellenden Messstellen soll eine lärmmedizinische Stellungnahme angefertigt werden. In Frage kommt z.B. die Charite in Berlin ( Interdisziplinäres Schlafmedizinisches Zentrum, Charité – Universitätsmedizin Berlin) oder Prof. Dr. med. K. Scheuch von der TU Dresden.

# Lärmbedingte Gesundheitsschäden

Zur Erinnerung und zur Einschätzung der externen Kosten hier ein Auszug aus einer Studie des schweizerischen Bundesamt für Umwelt (BAFU):

## „Lärmbedingte Gesundheitsschäden“

- Zusätzlich verursacht übermässiger Verkehrslärm schweizweit jährliche Gesundheitsschäden von über 740 Millionen CHF. Berücksichtigt sind dabei unter anderem folgenden Kosten:
- Medizinische Behandlung von Herz-Kreislauf-Krankheiten
- Arbeitsausfälle, Versicherungsausgaben
- Kuraufenthalte, um lärmbedingten Gesundheitsschäden vorzubeugen
- Immaterielle Kosten durch den Verlust an Wohlbefinden sowie durch Schmerz und Leid von Erkrankten und ihren Angehörigen.

# Identifizierung von Belastungsschwerpunkten und Erstellung einer Kosten-Nutzen Rechnung

Eine Abschätzung des volkswirtschaftlichen Schadens durch die gesundheitlichen Belastungen soll dann in die noch zu erstellende Kosten-Nutzen Rechnung der AG 2 Verkehrskonzeption mit einfließen.

# Forderung 2: Immobilienbewertung

- Die zweite Forderung resultiert ebenfalls aus einer Schweizer Studie:
- „Die Zürcher Kantonalbank (ZKB) hat in Zusammenarbeit mit dem BAFU eine Methode entwickelt, die präzise die Wertverminderung bei Miet- und Eigentumsliegenschaften durch Lärm ermittelt. Die Studie der ZKB zeigt, dass sich die Art des Verkehrslärms und das Eigentumsverhältnis unterschiedlich auf den Wert der Liegenschaften auswirken:
- Die Lärmeffekte im Eigentumssegment fallen deutlich höher aus als im Mietsegment.
- Eisenbahnlärm führt bei Mietliegenschaften zu einem stärkeren Preisabschlag als Strassenverkehrslärm.



# Wertverlust

Auf der Basis dieser Studie ergibt jedes zusätzliche Dezibel Verkehrslärm über dem Schwellenwert von 40 dB nachts bzw. 50 dB tags einen Preisabschlag:

	Mietliegenschaften	Stockwerkeigentum
Strassenverkehrslärm	-0.19%	-0.59%
Eisenbahnlärm	-0.26%	-0.47%
Fluglärm	-0.11%	Nicht erhoben

Für die Bestandsstrecken fordern wir eine sinngleiche Studie, deren Prognosewerte ebenfalls dann in die noch zu erstellende Kosten-Nutzen Rechnung der AG 2 Verkehrskonzeption mit einfließen soll.

# Freiwillige Lärmsanierung

Die Bundesmittel für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen halten wir mit 150 Millionen Euro für viel zu gering, zumal von diesem Betrag noch Mittel zur Technologieförderung abgezweigt werden dürfen. In der Zeit von 1999 bis zum 31.10.2012 wurden von den als belastend eingestuften 3.700 km lediglich 1034 km „freiwillig“ lärmsaniert (Gesamtkonzept Lärmsanierung BVMI, 2013). Die Methodik der Festlegung von belastenden Strecken genügt dabei nicht den o.g. Ansprüchen.

# Betrieb lauter Schienengüterwagen

Wir halten das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Schienengüterwagen für reine Augenwischerei. So ist offen wie dieses Gesetz an ausländischen Wagen angewandt werden kann, die ca. die Hälfte der Güterwagen ausmachen. Hintergrund ist die ablehnende Haltung der EU und der OTIF („Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires“), die regelt wer mit welchen Güterwagen auf welche Gleise zu welchen Bedingungen fahren darf (Studie „Güter gehören auf die Bahn“, 2016). Die Durchführung von Kontroll- und Verbotmaßnahmen ist unklar (Fragen von MdB Gastel am 18.1.17 an die Bundesregierung).

# Gefahrguttransporte

Bislang werden Gefahrguttransport ohne besondere Wegführung und anderweitigen Maßnahmen durch dicht besiedelte Wohngebiete geführt. Hier wünschen wir uns eine gesonderte Wegführung und die Offenlegung von Notfallplänen und besondere Vorkehrungen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Kreuzungsfreie Verkehrsführung).

Mannheimer Zugunglück vom 2.8.2014

# Mythos Verkehrsverlagerung

Der Mythos Verkehrsverlagerung wird von den Subventionen für die Lkw-Lobby konterkariert. Wie das Statistische Bundesamt am 13.02.17 mitteilt, stagniert die Verkehrsleistung beim Schienengüterverkehr, während sie gleichzeitig beim LkW-Verkehr um 3,1 Prozent zunahm. Die Zulassung von Megalinern im Straßenverkehr zeigt an, dass der Schienengüterverkehr keine Priorität besitzt. Dieser Mythos wird regelmäßig als Gegenargument bei der Forderung nach Geschwindigkeitsbeschränkungen eingesetzt.

# Fazit

- -keine Gefahrguttransporte durch dicht besiedelte Gebiete
- -Geschwindigkeitsbegrenzungen für laute Güterwagen ohne Ausnahme

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit !

