

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 17/2321

Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung
Birkenallee 62
23669 Timmendorfer Strand
www.allianz.beltquerung.info

Bearbeiterin:
Frauke Redderberg
Kattenhöhlener Weg 18
23683 Scharbeutz

1. Vorsitzende der Bürgerinitiative Tourismusort statt Transitort (TsT), Timmendorfer Strand
Pressesprecherin der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung

An den
Schleswig-Holsteinischen Landtag
Wirtschaftsausschuss
z.Hd. Manfred Neil
Ihr Zeichen: L21
Ihre Nachricht vom 31.03.11

Scharbeutz, den 26.04.11

Sehr geehrter Herr Neil,

ich beziehe mich auf Ihr Schreiben vom 31.03.11 an Malte Siegert (NABU e.V., Wasservogelreservat Wallnau, Fehmarn). Herr Siegert hat Ihr Schreiben an mich als eine der PressesprecherInnen der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung weitergeleitet, verbunden mit der Bitte um Bearbeitung, da ich zugleich auch Ansprechpartnerin für Fragen des Schienenlärms in der Allianz bin.

Wie ich Herrn Arp in meinem Schreiben vom 13.10.10 bereits mitteilte, haben Vertreter der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung am 13./14.11.10 am 1. Internationalen Bahnärmkongress in Boppard/Rhein teilgenommen, der unter dem Motto stand: „Bahnärm macht krank.“ Veranstalter waren die Bundesvereinigung gegen Schienenärm und die angeschlossenen großen Initiativen aus ganz Deutschland, der Schweiz sowie aus Österreich und Italien. Auch die 10 Bürgerinitiativen der Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung gehörten zu den beteiligten Initiativen. Siehe auch: www.ibk2010.de/initiativen_d_i_norddeutschland.html

Zu weiteren Einzelheiten dieses Kongresses siehe auch: www.ibk2010.de

Die Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung ist außerdem Mitglied in der „European Railnoise Federation“ (ERNF), der zur Zeit Initiativen aus Deutschland, Italien, der Schweiz sowie den Niederlanden angehören, um dem Problem Schienenärm auch auf europäischer Ebene von Seiten der Initiativen angemessenen Nachdruck zu verleihen.

Wir stehen in regelmäßigem Informationsaustausch mit den Veranstaltern des Internationalen Bahnärmkongresses, darüber auch zu vielen Experten zum Thema Schienenärm und können Ihnen somit folgende Informationen für die Beratungen des schleswig-holsteinischen Wirtschaftsausschusses zum Antrag der Fraktionen von CDU und FDP „Lärmschutz im Schienenverkehr“ Drucksache 17/1274 anbieten:

I. Informationen zum Thema Entstehung des Schienenbonus und seine Begründung

- Hierzu finden Sie zahlreiche Informationen und Links auf der Homepage der Bundesvereinigung gegen Schienenärm e.V. : www.schiennenlaerm.de
Ferner bietet sich auch dazu die beigefügte PDF-Datei UMMLDS 10 ZFL5(2) an.

- Die Argumentation der Bahn zum Schienenbonus ist nachzulesen unter:
www.deutschebahn.com/site/bahn/de/nachhaltigkeit/umwelt/laermminderung/mobil-gegen-laerm/mobil-gegen-laerm.variant=printPopup.html

Darin heißt es:

1. Im Gegensatz zum Straßenverkehrslärm werden Schienenverkehrsgeräusche durch lange Geräuschpausen unterbrochen, wodurch sie als weniger lästig empfunden werden.
 2. Schienenverkehrslärm tritt nach Fahrplan auf. Es ist medizinisch nachgewiesen, dass diese Regelmäßigkeit eine bessere Gewöhnung an die Geräusche zur Folge hat, so dass sie zum Beispiel nachts nicht mehr zum Aufwachen führen.
 3. Die von einer Schienenstrecke ausgehenden Geräusche sind im wesentlichen etwa gleich laut und haben den gleichen Klangcharakter, wohingegen die Geräusche des Autoverkehrs je nach Fahrzeugtyp und Fahrweise erheblich differieren können.
- Inzwischen gibt es detaillierte Untersuchungen zum Wesen und der Besonderheit des Schienenlärms, die belegen, dass die Annahmen der Deutschen Bahn falsch sind und somit die Abschaffung des Schienenbonus gerechtfertigt ist. Auch hierzu findet man zahlreiche Veröffentlichungen auf der Homepage der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. Außerdem liefern die beigefügten Dateien dazu Informationen. (siehe auch unter II/3!)

II: Informationen zur Klärung der Frage, ob der Schienenbonus noch ein gerechtfertigtes Instrument im Rahmen der Immissionsschutzgesetze darstellt:

- Zunächst ist festzustellen: Die Diskussion um Schienenbonus und lärmabhängige Trassenpreise ist eigentlich längst geführt:
 1. Die schrittweise Abschaffung des Schienenbonus steht im Koalitionsvertrag. www.edu.de/doc/pdf/091026-koalitionsvertrag-cducsu-fdp.pdf, hier S.33: Immissionsschutz und Stoffpolitik, Absatz 2
 2. Die Bundesländer haben im Bundesrat eine EntschlieÙung zu den lärmabhängigen Trassenpreisen verabschiedet.

http://www.pressrelations.de/new/standard/result_main.cfm?r=449038&sid=&aktion=journal_pm&print=1&pdf=1

sowie die PDF Datei „Bonus für leise Güterwagen“

3. Sämtliche jüngere Studien z. B. von Griefahn oder jetzt vom DLR belegen, dass Bahnlärm zu höheren Aufweckreaktionen führt als Straßenlärm. (Siehe auch die beigefügte Datei sowie http://www.uniklinik-freiburg.de/iuk/live/Aktuelles/IUKFreiburg2010_SchienenlaermBericht.pdf, unter Prof. Griefahn)

Besonders hervorzuheben sind hierbei folgende Erkenntnisse:

- Das Sinnesorgan Ohr hat die Aufgabe eines Warnsystems für den menschlichen und tierischen Organismus und schläft daher nie.
- Im Schlaf führen Geräusche (über das wache Ohr) zur Ausschüttung von Stresshormonen (Adrenalin und Cortisol), was zunächst nicht zu Aufweckreaktionen führen muss.
- Aufweckreaktionen treten erst bei einem ausreichenden Hormonspiegel im Blut ein.
- Der Organismus ist aber bereits durch die niedrigeren Hormonmengen im Blut unter Stress, was zu schädigenden Herz-Kreislaufreaktionen (vergleichbar mit denen durch Schreck) bei Langzeitbelastungen durch nächtlichen Lärm führt, obwohl der Geschädigte schläft.
- Schienenlärm setzt intensiver und schlagartiger ein und führt daher öfter zu Aufweckreaktionen, als Straßen- oder Fluglärm.

4. Das Umweltbundesamt hat deshalb eine umfassende Verkehrslärmstudie in Auftrag gegeben.

Siehe dazu auch:

<http://www.kreiszeitung.de/nachrichten/bremen/erhoeht-fluglaerm-infarkttrisiko-1162349.html> sowie die PRT der Bürgerinitiative pro rheintal

- Dennoch gelingt es immer wieder, von der Dringlichkeit abzulenken, zu einer Novellierung der Immissionsschutzgesetze zu kommen, durch Thesen wie diese, die nachweislich falsch sind:

- "Lärm ist lästig, aber nicht wirklich schädlich."
- "Lärm wird individuell empfunden"
- „An Lärm kann man sich gewöhnen.“

Und:

- "Lärmschutz ist gar nicht zu bezahlen!"

Dazu folgende Hinweise:

- Der Staat hat zwischen 1999 und 2009 lediglich 730 Millionen Euro für Lärmschutz an Bahnstrecken bereit gestellt. Davon hat die Bahn 250 Millionen wieder zurück geschickt, weil es nicht möglich war, diese Gelder zu verbauen. Bleiben 480 Millionen Euro. Gerechnet auf 10 Jahre und 16 Bundesländer bedeutet das 3 Millionen Euro pro Jahr und Bundesland für die Lärmsanierung bestehender Eisenbahntrassen. Von diesem Geld könnte nicht einmal ein Ort vernünftig saniert werden.
- Betrachtet man die Dichte der bundesdeutschen Schienennetze insgesamt, muss man feststellen, dass die betroffene Bevölkerung den Lärmimmissionen kaum ausweichen kann und zudem viele Wirtschaftsschwerpunkte, darunter auch Tourismusgebiete, in der Bundesrepublik nachhaltig geschädigt und entwertet werden. Dieser volkswirtschaftliche Verlust sollte, genau wie die steigenden sozialen Kosten (Arbeitsplatzverluste, höhere Belastungen des Gesundheitswesens durch Folgeerkrankungen), in die Gesamtschau der entstehenden Kosten mit einbezogen werden.

- Der aus umweltpolitischer Sicht positiv zu bewertende Schienengüterverkehr wird ohne grundlegende und effiziente Behebung des Lärmproblems in der Öffentlichkeit immer mehr an Akzeptanz verlieren.

Richtig sind daher vielmehr diese Thesen:

- „Lärm, auch Bahnlärm, macht krank!“
- „Menschen haben ein Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit in ihrem Lebens- und Arbeitsbereich.“
- „Aktiver und passiver Lärmschutz müssen daher bezahlbar sein!“

III: Die Empfehlung an die Mitglieder des schlesw.-holst. Wirtschaftsausschuss lautet daher:

1. Schließen sie sich der Entschließung im Bundesrat an und drängen Sie bei der Bundesregierung darauf, dass die angekündigte Abschaffung des Schienenbonus jetzt stattfindet. Vor allem sollte der Wirtschaftsausschuss darauf drängen, dass die Auslegung von Neubauprojekten ohne Schienenbonus erfolgt, weil die neuere Lärmforschung dafür keine Berechtigung mehr sieht. (siehe die beigegefügte Dateien!)
2. Die Diskussion über den Schienenbonus allein wird keinen Schritt weiterführen, da die Deutsche Bahn bzgl. Lärmschutz keine wirklich wirksamen gesetzlichen Auflagen erfüllen muss.
Der schleswig-holsteinische Landtag sollte sich daher besonders für eine Novellierung des Immissionsschutzgesetzes insgesamt einsetzen. Menschen an Bahntrassen leben in einem gesetzlosen Zustand. Sie haben kein Recht auf Lärmschutz und können ihrer Gesundheit und ihres Eigentums beraubt werden, ohne dass sie eine Chance haben, vor Gericht Anerkennung zu finden.
3. Es werden ferner mindestens 250 Millionen Euro pro Jahr für die Lärmsanierung bestehender Trassen gebraucht.
4. Ferner geht es darum, sofort ein Nachtfahrverbot für nicht TSI-konforme Güterwagons auszusprechen.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Informationen behilflich sein zu können und stehen jeder Zeit für weitere Anfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Frauke Redderberg
Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung

Kontakt:

Malte Siegert, malte.siegert@nabu-wallnau.de, 0173 / 937 32 41

Frauke Redderberg, redderberg@tst-ev.de, 01577 / 153 44 29

Peter Ninnemann, modeagentur.ninnemann@t-online.de, 0171 / 892 60 52

Ulrike Pennings, info@u-pennings.de, 0171 / 543 87 88