



Pressemitteilung

zum
Bundestagsbeschluss des Dritten Gesetzes zur Änderung des
Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 02. Dezember 2016

02. Dezember 2016

110 Mrd. EUR für den Ausbau des Schienennetzes bis 2030:

Energiewende und Klimarettung zu Lasten der Bahnanlieger? Ausbau und Neubau der Schiene nur mit nachhaltigem Lärm- und Erschütterungsschutz

Heute hat der Bundestag mit dem Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beschlossen, dass das Schienennetz bis 2030 massiv ausgebaut werden soll. Dafür will der Bund rund 110 Mrd. EUR ausgeben und obwohl damit der Schienenverkehr - bezogen auf die Verkehrsleistung - ein Vielfaches an Mitteln im Vergleich zu Bundesfernstraßen erhält, war dies den Grünen und den Linken immer noch nicht genug.

Ob es angesichts der rasanten technologischen Entwicklung bei der Elektrifizierung des Straßen(güter)verkehrs volkswirtschaftlich sinnvoll ist, Finanzmittel in einem derartigen Umfang in den Ausbau eines Verkehrssystems zu lenken, das sich gegenüber Innovationen so sperrt wie die Eisenbahn, darf bezweifelt werden. Während die Bundesregierung selbst davon ausgeht, dass nach 2030 nur noch elektrische Straßenfahrzeuge zugelassen werden und dann innerhalb einer Autogeneration von rund 10 Jahren die Elektrifizierung auf der Straße weitgehend abgeschlossen sein wird, werden dann weiterhin die gleichen Lokomotiven und Waggons wie heute auf deutschen Schienen verkehren und den gleichen gesundheitsschädlichen Lärm sowie auf den großteils nicht elektrifizierten Strecken ungefilterte Dieselabgase produzieren wie heute, denn die Nutzungsdauer von Schienenfahrzeugen beträgt im Regelfall 40-50 Jahre.

Trotz dieses massiven Mitteleinsatzes beim Ausbau der Schiene bleiben die Ergebnisse in Bezug auf Energieeinsparung und Klimaschutz doch sehr mager und wenden sich durch die Zehnttausenden von zusätzlichen Bahnlärmtoten und noch mehr Erkrankten weit ins Minus. Denn an der „Achillesferse“ der Eisenbahn, nämlich dem gesundheitsschädlichen Lärm, den Erschütterungen, den Fein- und Asbeststaubemissionen, wird sich trotz vieler Worte „der Politik“ nichts ändern, denn die gleiche „Diktatur der Mehrheit“, die nun beschloss, dass nun noch mehr Güter- und Hochgeschwindigkeitszüge an den Schlafzimmern am Mittelrhein, durch die Ballungsräume in NRW samt der BETUWE-Linie, im Elbtal, im Inntal und am Oberrhein tags und nachts vorbeidonnern sollen, verweigert seit Jahrzehnten die Finanzierung des Lärmschutzes und der Lärmsanierung an den Eisenbahnstrecken des Bundes.

.../2

Zwar versprach der Bundestag im Januar 2016 im sog. TEN-T-Beschluss dem Anwohnern der Hauptverkehrsstrecken einen Lärmschutz über die gesetzlichen Regelungen hinaus – allein der Bundestag verweigerte sich vor wenigen Tagen, im Haushalt 2017 und folgende Jahre auch die entsprechenden Mittel dafür anzusetzen.

Das Elend der Bahnanlieger passt nicht ins Bild von der angeblich umweltfreundlichen Eisenbahn, weder die entschädigungslose Enteignung ihrer Immobilien durch den Lärm und andere Immissionen, noch die Vertreibung ihrer Bewohner und der Leerstand von bahnnahe Häusern, schon gar nicht Krankheit und Tod, die durch den 24-stündigen Bahnlärm an 7 Tagen in der Woche verursacht werden.

Da weder „die Politik“ noch die Eisenbahnlobby mit diesem Elend konfrontiert werden will, werden Interessenvertreter der Bahnanlieger auch konsequent aus den diversen Beratungsgremien des BMVI, des EBA, des BMUB und der ERA und Infrastrukturbündnissen ausgeschlossen. Seien es Lenkungs-kreise, Spiegelgruppen, Jour Fixe oder Runde Tische. Beim Schienenverkehr treffen sich darin nur die Lobbyvertreter der Eisenbahnindustrie und der Verkehrsunternehmer mit den Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung, aber diejenigen, über deren Schicksal entschieden wird, werden gar nicht erst eingeladen und Information über die Teilnehmer und Inhalte werden ihnen verweigert (aktuelles Beispiel: Bündnis für Infrastruktur des Landes NRW)

Nicht anders verlief es auch bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans und in den Anhörungen zur Änderung des BSchWAG: auch hier kamen nur die Interessenvertreter der Bahnlobby zu Wort, kein einziger der Betroffenen wurde eingeladen.

Daher verwundert auch nicht, dass im nun beschlossenen Gesetz auf die Belange der Anlieger von Bestandstrecken keinerlei Rücksicht genommen wird und deren Lärmbelastung, die wegen der verschleppten Lärmsanierung weit über den grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen liegt, noch weiter erhöht werden soll. Dies ist nach Auffassung der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. verfassungswidrig und daher wird nun geprüft, wie dieses Gesetz einer Prüfung durch das Bundesverfassungsgericht zugeführt werden kann.

Der 1. Vorsitzende der BVS, Alexander Führer: „Wir werden uns entschieden dafür einsetzen, dass dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen der Spediteure und der DB AG eingeräumt wird. Wir wollen uns bundesweit dafür einsetzen, dass die Eisenbahn-Infrastruktur menschen- und ortsverträglich umgebaut wird. Die Beförderung von Personen und Gütern, ganz gleich ob auf der Schiene, der Straße oder in der Luft, darf nicht weiter zu Lasten des Lebens und der Gesundheit der Anwohner geschehen, so wie dies mit dem heute beschlossenen Gesetz weiter geschieht. So wie heute Ortsumfahrungen von Straßen selbstverständlich sind, müssen künftig auch Eisenbahntrassen um Orte und Städte herum gebaut werden.“

Wir werden uns entschieden dagegen wehren, dass der Schutz vor Immissionen des Bahnverkehrs mit Verweis auf den Klimaschutz als nachrangig eingestuft oder gar unterlassen wird. Eine weitere Verlagerung der Verkehre auf die Schiene ist nur mit mehr und nicht mit weniger Immissionsschutz durchsetzbar.“

Die BVS setzt sich seit über 20 Jahren gemeinsam mit ihren über 5.000 Mitgliedern für eine Verbesserung des völlig ungenügenden Schutzes der Anwohner von deutschen Bahngleisen vor Lärm, Erschütterungen und anderen Immissionen ein.