



BIN gegen Bahnlärm VG Linz e.V. Bürger-Initiativen-Netzwerk

Es schreibt Ihnen:
Ewald A. Hoppen
Asbacher Str. 17
53562 St. Katharinen-Strödt

Tel.: 02645 – 2422
Fax: 02645 – 97 37 40

04. Januar 2017

Mitgliederbrief

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder und Mitstreiter,

wir nehmen den Jahreswechsel zum Anlass, den Stand der Aktivitäten und Ergebnisse einmal so kurz wie möglich zusammenzufassen. Grundsätzlich machen wir aber nochmals auf die Veröffentlichungen auf unserer Website

www.bin-gegenlaerm-vg-linz.de

aufmerksam, bei denen Sie das Wesentlichste jeweils aktuell finden, u.a. unter „Aktuelles“ und „Presse“.

Im Prinzip ist durch die Aktivitäten der Bürgerinitiativen und der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. (www.schienenlaerm.de) vieles erreicht worden. Der Kern ist die Sensibilisierung aller bedeutenden und wichtigen Stellen in der Republik und in Europa – Brüssel. Nahezu kein Bürger mehr, kein Politiker von Kommunen, Kreise über Landes- bis Bundes- und Europaebene, keine lokalen, regionalen und nationalen Medien mehr, die sich nicht mit den Bahnlärm- und Erschütterungsproblemen, aber auch dem Missmanagement der Bahn befassen.

Auch bei der Bahn selbst hat es laut geklingelt mit dem klaren Eingeständnis, dass es ohne die Akzeptanz der Betroffenen nicht mehr geht. Und wenn selbst der Bundesminister für Verkehr einen (Marketing-) Flyer herausgibt unter dem Titel „Mehr Mobilität – weniger Lärm an der Schiene“, dann sind unsere Botschaften zweifellos angekommen (siehe auch Internet-Auftritt „Lärmschutz im Schienenverkehr“).

Dennoch sind wir alles andere als zufrieden. Die Mühlen mahlen viel zu langsam. Und es fehlt in Deutschland der Politik und dem Bahnsektor an einem schlüssigen Verkehrs-Konzept. Man kann nicht ständig davon reden, mehr Güterverkehr (um den geht es hier!) von der Straße auf die Schiene holen zu wollen, ohne konkret zu wissen wie, und ohne einen – auch endlich innovativen – Plan zu haben.

Denken Sie nur an die Fertigstellung des St. Gotthard-Basistunnels, an dem die Schweizer 17 Jahre perfekt gearbeitet haben, der bis zu 70 % mehr Gütertransport von der uns tangierenden Transitstrecke Rotterdam – Genua aufnehmen soll, aber Deutschland die Lösung verschlafen hat, die Voraussetzungen für den Transit zu schaffen. Erst jetzt bemerkt man (so z.B. die Kanzlerin bei ihrer Rede zur Eröffnung des Tunnels), dass da in Deutschland „was fehlt“.

Vorstand:
Ewald A. Hoppen (Vors.)
Heiko Martin (stv. Vors.)
Rolf Geller (Finanzen)

Sitz:
53545 Linz am Rhein
Linzhausenstraße 38
Gemeinnützig
FA Neuwied
Nr. 32/661/5358/0

Konto
Sparkasse Neuwied-Linz
BLZ: 574 501 20
Nr.: 302 39 099

E-Mail
Mail@bin-gegenlaerm-vg-linz.de
<http://www.bin-gegenlaerm-vg-linz.de>

Eintragung:
AG Montabaur VR 20784



BIN gegen Bahnlärm VG Linz e.V. Bürger-Initiativen-Netzwerk

2

Unsere Vorschläge (eine Idee des Herrn Dr. Niemeyer Bonn) für einen Tunnel zwischen Troisdorf und Bischofsheim wurden lange Zeit als illusionär angesehen, im Bundesverkehrswegeplan (30 Jahre-Plan!) wurde er als „möglicher Bedarf“ erwähnt, aber erst jetzt soll eine Machbarkeitsstudie zeigen, ob ein solcher Tunnel zur Entlastung des Rheintals in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden kann.

Der Buchautor Ilgmann (siehe Presse FAZ Website) schreibt richtig in einem größeren Artikel als Fazit:

„Die Lage des Güterverkehrs auf der Schiene ist prekär. Statt des gewünschten Wachstums zu Lasten der LKW's ist ein Niedergang absehbar, weil die Korrekturen, seien sie institutionell oder investiv, erst nach vielen Jahren wirken können. Aber ohne sie gibt es nicht einmal Hoffnung“.

Wesentliches Aktivitäts-Ergebnis für die vernetzten Bürgerinitiativen ist, dass jetzt in der zu Ende gehenden Legislaturperiode die Vereinbarung im Koalitionsvertrag realisiert wird, bis Ende 2016 die Hälfte der lauten Güterwaggons umzurüsten (wir berichteten) und bis Ende 2020 laute Güterwagen zu verbieten. Ob dadurch die Verringerung (sogenannte Lärm-Halbierung) um 10 dBA effektiv eintreten wird, bleibt abzuwarten, zumal ein einwandfreier Schienenzustand Voraussetzung ist.

Das Gesetz eines Verbots ab 2020 soll kurzfristig verabschiedet werden, aber unsere Verbesserungs-Vorschläge bleiben größtenteils unberücksichtigt und es wurden „Weichklopfer“, d.h. Ausnahmen, eingebaut, die Sie im Detail in der Presse nicht lesen (!).

Eine BI bei München (Dr. L. Steininger) und die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. Berlin (BVS) haben sich damit befasst; lesen Sie nachstehend:

Der vom Kabinett beschlossene Entwurf des Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (GG-Verbotsgesetz) wurde am 30.12.2016 dem Bundesrat übermittelt.

Beiliegend die Fassung, die an den Bundesrat übermittelt wurde (BR-Drs. 803/16) und der Entwurf, der in der Verbändeanhörung war.

Gegenüber dem Entwurf aus der Verbändeanhörung gab es neben sprachlichen und fachlichen Klarstellungen im Wesentlichen folgende Änderungen:

a) Das GG-Verbot soll jetzt nicht mehr auf allen deutschen Gleisen gelten, sondern nur noch auf dem öffentlichen Normalspur-Eisenbahnnetz, einschließlich der Anschlussbahnen (§1), d.h. es gibt kein GG-Verbot bei Industrie-, Werks- und Hafen-Bahnen ! Entsprechend wurde auch der bisherige §5 Abs. 1 Nr. 2 gestrichen



BIN gegen Bahnlärm VG Linz e.V. Bürger-Initiativen-Netzwerk

3

b) Für die Einstufung als leiser Güterwagen ist nicht mehr die Erfüllung von Emissionskriterien bei der Zulassung entscheidend, sondern bei der Inbetriebnahme (§3 Abs. 2).

c) Die Befreiung vom Verbot der Betriebs lauter Güterwagen gilt in den Fällen, in denen keine Umrüsttechnik zur Verfügung steht, nunmehr 5 Jahre (bisher 1 Jahr), kann aber vorzeitig widerrufen werden, sobald solche Technik verfügbar ist (§5 Abs. 2).

d) Die Überwachung durch das EBA erfolgt weiterhin vierteljährlich, die Überwachung der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen erfolgt aber nur noch 1x jährlich durch die zuständige Länderbehörde (§10 Abs. 3).

Neu in die Begründung aufgenommen wurde folgende Erläuterung zur umweltbezogenen Staffelung von Trassenpreisen:

"Die Einführung umweltbezogener Entgeltbestandteile ist zudem Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Soweit diese privatwirtschaftlich verfasst sind, ist die Entgeltgestaltung unternehmerische Aufgabe, die frei von staatlicher Einflussnahme erfolgt und lediglich der Aufsicht durch die Regulierungsbehörden unterliegt."

Umweltbezogene Trassenpreise wurden erst durch eine EU-RL ermöglicht; es darf begründet bezweifelt werden, dass das BMVI verfassungsrechtlich befugt ist, sich durch Untätigkeit der (staatlichen) Aufgabe des Umweltschutzes zu entledigen.

In der weiteren Gesetzesbegründung macht das BMVI nun noch ausführlichere Angaben zu den Kosten für die Verkehrswirtschaft und die Verwaltung des Bundes.

Das Gesetz soll spätestens 5 Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert werden. "Dabei wird die Bundesregierung in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob und inwieweit die beabsichtigte Reduktion von Schallemissionen erreicht worden ist."

Das BMVI bleibt aber weiterhin jede Erklärung schuldig, weshalb das GG-Verbot nicht unmittelbar bereits 2017 in Kraft tritt, obgleich das Verbot selbst mit der Minderung der Gesundheitsgefährdung durch den Schienenlärm begründet wird. Es verwundert daher auch nicht, dass keiner der Kritikpunkte der BVS aufgegriffen wurde.

Wer alle Änderungen herausfinden will, kann die beiden pdfs mit Hilfe des Programms DiffPDF <https://www.qtrac.eu/diffpdf.html> im Detail vergleichen (kostenlose Testversion verfügbar)



BIN gegen Bahnlärm VG Linz e.V. Bürger-Initiativen-Netzwerk

4

Die nächste Sitzung des BR-Verkehrsausschusses ist am 25.1. , die nächste Plenarsitzung des BR ist am 10.2.2017. Wann das Gesetz im BR behandelt wird, ist noch nicht bekannt.

Ein Vorstands-Mitglied der BVS, Dipl.-Ing. Ritterstaedt, Neuss, kommentiert dazu noch:

In § 4 (Ausnahmen) ist geregelt, dass auf Strecken, an denen die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, auch alte, laute Güterwagen verkehren dürfen. Ist denn den Leuten im Verkehrsministerium immer noch nicht klar, dass ein lauter Zug zur Nachtzeit, der über die Nacht gemittelt den Immissionsgrenzwert einhält, ausreicht, um eine Schlafstörung bzw. ein Aufwachen hervorzurufen? Also: Laute Güterzüge müssen ****grundsätzlich**** von deutschen Schienen verbannt werden!

Hier besteht also noch Verbesserungsbedarf!

Offen bleibt u.a. auch, wie die Gesetzeseinhaltung konkret kontrolliert werden soll, und mit welchen Sanktionen. Wenn z.B. eine in Leutesdorf existierende hochmoderne Kontroll-Messstelle (wir berichteten) nun plötzlich von der DB entfernt werden soll, spricht das nicht gerade vom Kooperationswillen der Bahn.

Im „Klein-Klein“ (aber mit viel Pressewirbel der Bahn; die Bahn versucht dabei zu ihren Gunsten fehlendes Image aufzupolieren) haben sich auch einige Maßnahmen ergeben, die aber vorwiegend das Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal betreffen (kürzlich in der RZ aufgelistet).

Ein sogenannter Projekt-Beirat, in dem die Bahn bei über 20 Mitgliedern gerade mal 3 Vertreter von Bürgerinitiativen „zugelassen“ hat, aber irrigerweise von „Dialog mit den Bürgern“ spricht, hat über 4 Jahre gebraucht, um normale Verbesserungen zu diskutieren, über eine Machbarkeitsstudie zu ermitteln und die Finanzierung sicherzustellen.

Wer den Bahnsektor – auch technisch – kennt, kann leicht feststellen, dass jetzt „gut verkaufte“ Maßnahmen darunter sind, die die Bahn sowieso hätte realisieren müssen. Manches davon wollen wir nicht kleinreden, aber die große Innovativ-Sensation ist das nicht und 4 Jahre..... na ja.

Es ist mehrfach zugesagt (wenn es nicht realisiert wird veröffentlichen wir die Entscheider-Personen der betreffenden Versprechungen), dass in einem zweiten (jetzt eigentlich anstehenden) Schritt auch für das untere Mittelrheintal (Koblenz-Bonn) ein gleiches Verfahren in Gang gesetzt wird. Nach vier Jahren Erfahrung müsste das ja dann schneller gehen.....

Zu guter Letzt:

- Vieles wurde erreicht, vieles ist positiv in Bewegung, bei vielem muss man sich aber auch immer noch „an den Kopf fassen“.
- **Alle** demokratischen Parteien auf allen Ebenen haben das Brandthema erkannt und sich mit Abgeordneten-Anfragen, Stellungnahmen etc. damit befasst.



BIN gegen Bahnlärm VG Linz e.V. Bürger-Initiativen-Netzwerk

5

- Leider sind viele Personen in den beteiligten Kreisen aber auch (Entschuldigung) „Sprücheklopfer“ und versuchen sich nur selbst darzustellen, ohne wirksam zu sein.
- Wenn wir aber zwei Politiker positiv herausstellen wollen, die ehrliche und ausdauernde Kämpfer in dieser Sache sind, dann als Beispiel MdB Erwin Rüdgel (CDU) und Norbert Neuser (SPD).

Rüdgel war Initiator einer überparteilichen Parlamentsgruppe in Berlin, die das Thema ebenfalls heiß hält, und Neuser arbeitet intensiv mit guter Kommunikation zu den Bürgerinitiativen bei den Stellen in Brüssel, die auch noch ein Wort mitzureden haben.

- Große Hoffnung setzen wir künftig in die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. (BVS), deren Mitglied wir sind. Hier hätte in den letzten 4 Jahren mehr an Aktivitäten laufen können, aber mit der Neuaufstellung des Vorstandes und einer völlig veränderten Konzeption kann der notwendige Paradigmenwechsel gelingen. Über die künftige Strategie und Neuausrichtung wird zurzeit beraten.

Mit freundlichen Grüßen

**BIN gegen Bahnlärm VG Linz e.V.
Bürger-Initiativen-Netzwerk**

Vorstand

Ewald A. Hoppen
Vorsitzender

Heiko Martin
stv. Vorsitzender

Rolf Geller
Finanzen