

Bahn Mat

Ergebnisse Bundestagswahl 2017

Güterschienenlärm:
Positionen der Parteien und Bürgervotum im Vergleich

Projektverantwortlicher

Bi Bahnemission-Elbtal e. V.

Anne-Frank-Weg 38

01640 Coswig

Vorwort
Seite 5

Förderung
Seite 5

Unterstützer des Bahn-o-Mat
Seite 6

Teilnehmende Parteien
Seite 6

Ergebnisse der Thesen
Seite 7

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiativen in Deutschland haben das Ziel unsere lebenswerte Heimat zu erhalten. Darum setzen wir uns gemeinsam für einen leisen Güterverkehr ein.

Viele Bürger*innen im Bundesgebiet sind von Verkehrslärm durch Güterzüge einem hohen gesundheitlichen Risiko ausgesetzt. Daher wurden alle Spitzenkandidaten der demokratischen Parteien mit Thesen Rund um den Güterschienenlärm angeschrieben. Die Antworten darauf wurden dann in einem Bahn-o-Mat, der an den Wahl-o-Mat angelehnt ist, den Bürger*innen zur Verfügung gestellt. Die Nutzer hatten somit die Möglichkeit die Positionen der Parteien mit den eigenen Standpunkten abzugleichen. Damit wurden die Orientierung und die Entscheidungsfähigkeit der Wähler beim Thema Güterschienenlärm gestärkt. Der Bahn-o-Mat dient als Motivator zur politischen und demokratischen Beteiligung, sowie zur Stärkung des bürgerlichen Engagements. Der Bahn-o-Mat ist ein Online-Produkt und wurde von mehreren Vereinen unterstützt.

Der Bahn-o-Mat ist ein gelungenes Instrument, Bürger*innen an der politischen Willensbildung zu beteiligen. Zugleich motiviert er die Bürger*innen von ihrem Wahlrecht Gebrauch zu machen. Mit den Ergebnissen dieser Bürgerbeteiligung können alle Parteien auf allen politischen Ebenen einbezogen werden. Die Standpunkte der Bürger*innen kommen so direkt bei den Politikern an und regen die Bürger und Politiker zum demokratischen Handeln an.

Förderung

Gefördert vom
Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
im Rahmen des Bundesprogramms
Demokratie leben!
sowie vom Freistaat Sachsen
SACHSEN
Landespräventionsrat Sachsen
Einer mit Allen!
www.lpr.sachsen.de
Partnerschaft für Demokratie
Coswig, Diera-Zehren, Moritzburg, Niederau
Radebeul, Radeburg, Weinböhla

Unterstützer des Bahn-o-Mat

Durch die Bündelung des bundesweiten ehrenamtlichen Engagements zur Reduzierung von Güterschienenlärm wurden die Thesen des Bahn-o-Mat zur Bundestagswahl 2017 von Bürger*innen erarbeitet.

Wir danken den über 60 ehrenamtlichen Helfern für ihr Engagement und Unterstützung beim Projekt Bahn-o-Mat.

Das Projekt wurde unterstützt von:

Bahnsinn-Bamberg e. V.

Betuwe

Bi Bahnemission Elbtal e. V.

Bi Forchheim Nord

Bi Lärmschutz Nördlicher Güterring Leipzig

Bi Oberwesel 22 – Zukunft trotz Bahn e. V.

Bi Weinböhla e. V.

BIN gegen Bahnlärm Linz e. V.

BINO: Bi Berlin Nord Ost „Gesund leben an der Schiene“ e. V.

BISS – Bi Stille Schiene Hockenheim e. V.

BVS – Bundesvereinigung für Schienenlärm e. V.

Keine Stadtautobahn

Megaleise

Netzwerk Schienenlärm

Pro Rheintal e. V.

Teilnehmende Parteien

Alternative für Deutschland

Bündnis90/Die Grünen

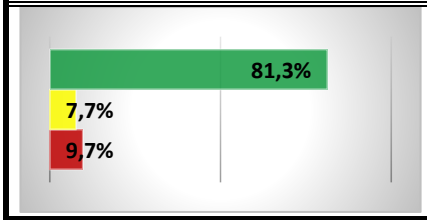
Christliche Demokratische Union

Die Linke

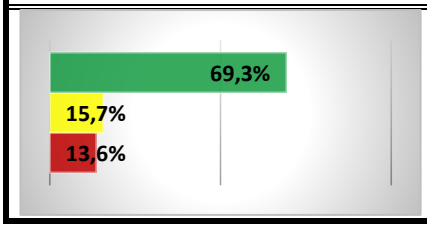
Freie Demokratische Partei Deutschland

Sozialdemokratische Partei Deutschland

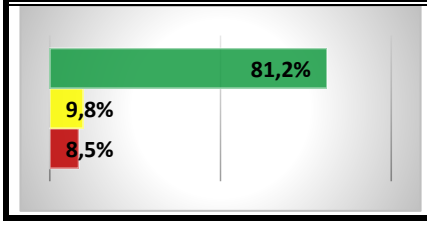
These 1: **Güterverkehr soll mehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	✓	✓

These 2: **Zunehmend mehr Menschen sind von Bahnlärm betroffen und mindert deren Lebensqualität.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	O	✓	✓	✓	✓

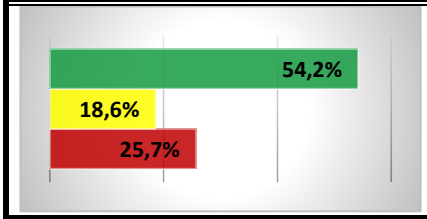
These 3: **Bürger*innen sollen bei der Planung von Verkehrsprojekten unter Berücksichtigung von Alternativen von Beginn an eingebunden und beteiligt werden.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	✓	✓

Anmerkungen zu These 3:

FDP: „Infrastrukturpolitik, ohne die Menschen vor Ort einzubinden, ist nicht nachhaltig. Dies gilt auch verkehrsträgerübergreifend z.B. bei Fragen des Lärmschutzes. Deswegen gestalten wir Verkehrspolitik gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern.“

These 4: **Durch zunehmenden Schienenlärm besteht bei den Bürgern keine Akzeptanz für den Güterverkehr auf der Schiene."**

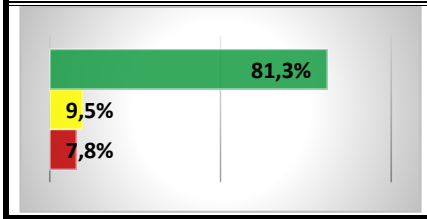
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	O	O	O	✓	O

Anmerkungen zu These 4:

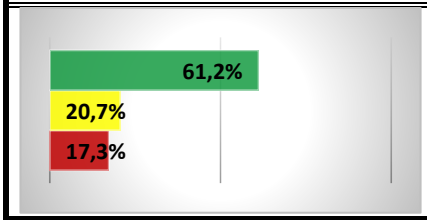
Die Linke: „Das ist individuell sehr unterschiedlich; generell muss aber unabhängig davon wesentlich mehr zur Bekämpfung des Schienenlärms getan werden."

Grüne: „Insgesamt gibt es eine starke Forderung, aus Gründen des Klimaschutzes mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und den Lkw-Verkehr mit seinen hohen Abgas- und Lärmemissionen zu vermindern. Voraussetzung ist aus grüner Sicht jedoch, dass auf der Schiene mehr Lärmschutz gewährleistet wird."

These 5: **Verkehrslärm soll als Gesamtlärmbelastung betrachtet werden.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	✓	✓

These 6: **Die Umrüstung auf leise Bremsen bis 2020 ist nicht ausreichend zur tatsächlichen Halbierung des Bahnlärms.**

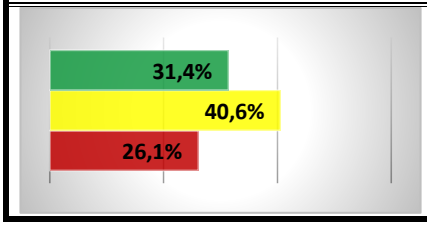
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	O	✓	✓	O	O

Anmerkungen zu These 6:

FDP: „Wir begrüßen die schrittweise Modernisierung der Bremssysteme hin zu der sogenannten Flüsterbremse. Allerdings bleibt es abzuwarten, wie sich die Praxis bewährt."

Grüne: „Mit der Umrüstung der Güterwagen auf leisere Bremssysteme bis 2020 ist eine erhebliche Lärmminderung zu erwarten. Ein wesentlicher Grundstein dafür ist das Schienenlärmschutzgesetz, das auf Druck von uns im Parlament verschärft wurde. Das ist aber erst ein erster, wenn auch wichtiger, Schritt auf dem Weg zur Halbierung des Bahnlärms."

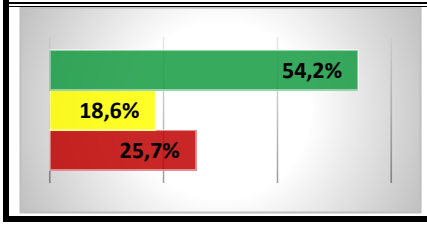
These 7: **Mit der Umrüstung aller lauten Waggons bis 2020 wird das WHO-Ziel von 40 dB(A) erreicht.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
					

Anmerkungen zu These 7:

FDP: „Details zu den Grenzwerten müssen im Gesetzgebungsverfahren durch Sachverständigengutachten geklärt werden."

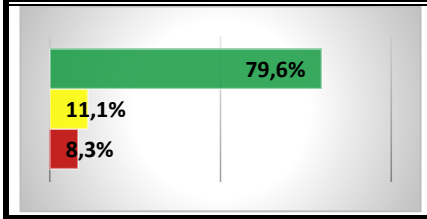
These 8: **Glattes Rad auf glatter Schiene reduziert den Lärm. Das akustische Schleifen soll in Ortslagen zum Standard werden.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
					

Anmerkungen zu These 8:

FDP: „Schutz vor Schienenlärm muss sich auch auf Bestandsstrecken beziehen. Wir wollen praktikable Maßnahmen schaffen, die den Herausforderungen der Bestandsstrecken gerecht werden und so die betroffenen Bürger entlastet."

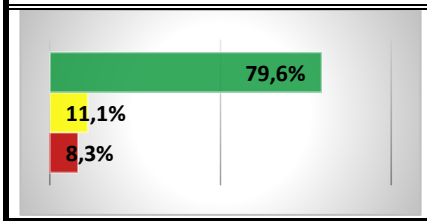
These 9: **Die Mittel für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm sollen von 150 Mio. EUR auf 500 Mio. EUR erhöht werden, um Anwohner schneller von Bahnlärm zu entlasten.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	✗	O

Anmerkungen zu These 9:

Grüne: „Wir wollen das Lärmsanierungsprogramm bei den bestehenden Strecken entlang eines bundesweiten Gesamtkonzepts vorantreiben und das Lärmsanierungs-programm finanziell besser ausstatten. Mehr Geld alleine genügt aber nicht, denn bislang werden die vorgesehenen Haushaltsmittel von 150 Mio. Euro nur zur Hälfte ausgeschöpft. Es braucht mehr Entschlossenheit und politischen Willen, das Problem anzugehen. „

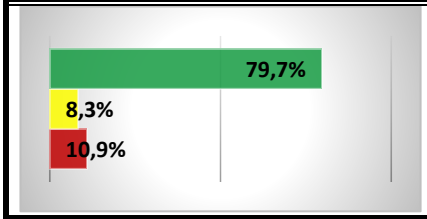
These 10: **Lärm macht krank. Daher ist das Gesundheitsministerium in Regelungen zur Lärmbetrachtung durch Stellungnahmen einzubeziehen.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✗	✓	✓	✓	✓

Anmerkungen zu These 10:

FDP: „Die Bekämpfung von Lärm durch Schienengüterverkehr ist eine ressortübergreifende Aufgabe, an der auch das BMG beteiligt werden muss.“

These 11: **Für Bestandsstrecken müssen die gleichen guten Lärmgrenzen gelten wie für Neubaustrecken.**

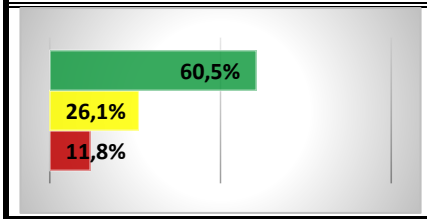
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✗	✓	✓	✗	✓

Anmerkungen zu These 11:

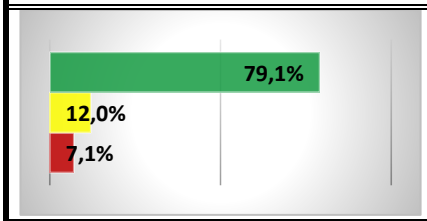
FDP: „Allerdings muss sich Schutz vor Schienenlärm auch auf Bestandsstrecken beziehen. Wir wollen praktikable Maßnahmen schaffen, die den Herausforderungen der Bestandsstrecken gerecht werden und so die betroffenen Bürger entlastet."

Grüne: „Die Menschen haben ein Recht auf ihre Gesundheit und effektiven Schutz vor Lärm. Das gilt sowohl für Neubau- als auch für Bestandsstrecken. Auch wenn sich der Lärmschutz hier nur schrittweise umsetzten lässt."

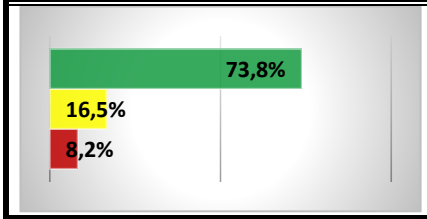
These 12: **Die beschlossenen Gesetze sind nicht ausreichend, um Bürger vor Bahnlärm zu schützen.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	O	✓	✓	O	✓

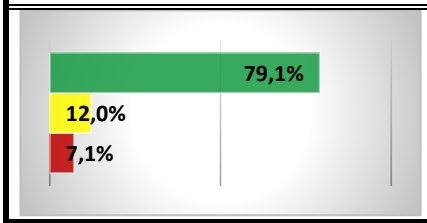
These 13: Das Zulassungsverfahren für innovativen Schallschutz soll beschleunigt werden, damit Anwohner von effektiven und/oder kostengünstigen Lärmschutz eher profitieren.

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	✓	✓

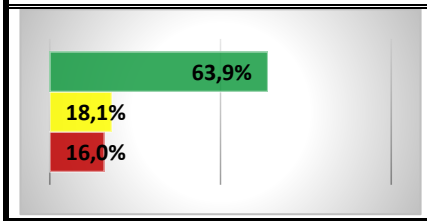
These 14: **Die DB AG und das EBA beschäftigen sich getrennt voneinander mit dem Umgebungslärm. Beiden sollen inhaltlich verknüpft werden.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	✗	✓

These 15: **Lärm soll an der Quelle bekämpft werden. Der Bund soll hierfür ein Förderprogramm auflegen, um die Entwicklung zu beschleunigen.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	O	✓

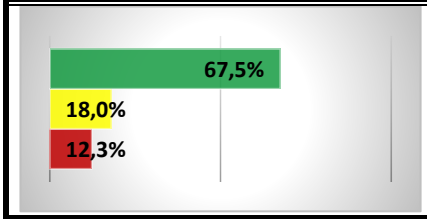
These 16: **Die Wahlprogramme der Parteien müssen konkrete Maßnahmen zur Reduzierung des Bahnlärms beinhalten.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	O	✓	✓	✗	✓

Anmerkungen zu These 16:

Die Linke: „Die kurzgefassten Wahlprogramme können nicht alles im Detail beinhalten, sonst wären sie kaum noch lesbar. Daher sollte es auch begleitende Detailprogramme geben wie diese von uns: https://www.linksfraktion.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Broschueren/170627_Bahn_web.pdf“

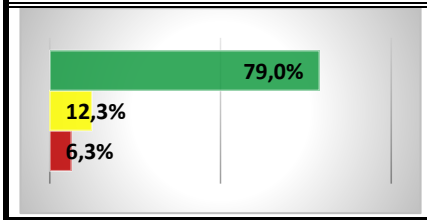
These 17: **Der WHO-Grenzwert für Bahnlärm von 40 dB(A) soll bis 2040 an allen Strecken erreicht werden. Bis dahin sollen Lärmwerte als Zwischenziele festgelegt werden.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
					

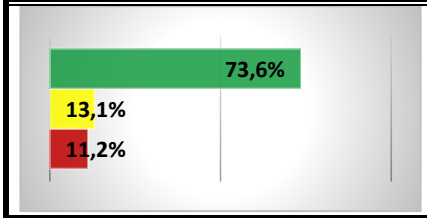
Anmerkungen zu These 17:

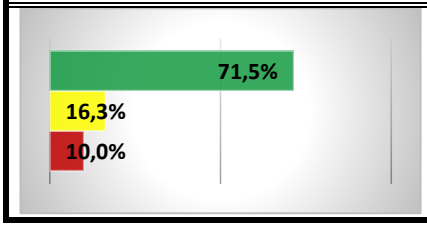
Grüne: „Wir sind für eine weitere merkliche Reduzierung der aktuell gültigen Grenzwerte - insbesondere in lärmsensiblen Gebieten, wie z.B. in der Nähe von Krankenhäusern oder in reinen Wohngebieten. Der WHO-Grenzwert dient dabei als Orientierung. Ob er in der Realität einzuhalten ist, muss erst geklärt werden."

These 18: **Wie im Koalitionsvertrag 2013 beschlossen sollen Regelungen für eine Gesamtlärmbetrachtung aller Verkehrsträger eingeführt werden.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
					

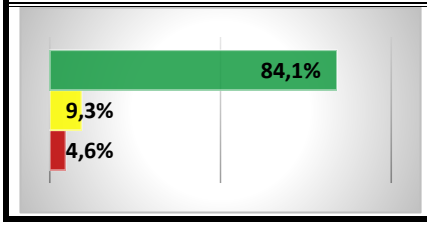
These 19: **Bahnlärm und Erschütterungen führen zu einem Wertverlust von Immobilien an Bahnstrecken.**

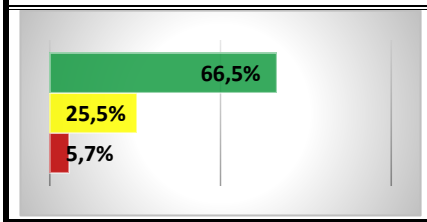
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
					

These 20: **Erschütterungen sollen im Schienenverkehrslärmgesetz berücksichtigt werden.**					
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	O	✓

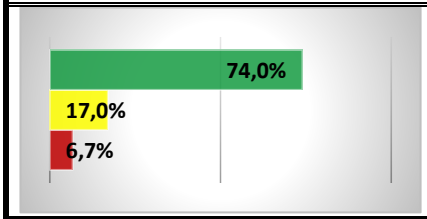
Anmerkungen zu These 20:

FDP: „Die Erschütterungsproblematik muss ausführlich beleuchtet und sachbezogen diskutiert werden. Blinden Aktionismus gilt es zu vermeiden.“

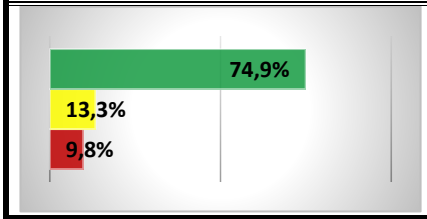
These 21: **Sind Schienen und Straße als Lärmquelle nebeneinander, sind gemeinsame Lärmschutzmaßnahmen zu legitimieren und verringern den finanziellen Aufwand.**					
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	O	✓

These 22: **Der erprobte Schallschutz im Konjunkturpaket II aus 2012 ist jährlich um die vom EBA zugelassenen innovativen Lärmschutztechniken zu ergänzen.**					
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	✗	✓

These 23: **Um Erschütterungen in Orten durch den Güterschienenverkehr zu reduzieren, sind bei Neubau und Sanierungen von Güterzugstrecken Unterschottermatten verpflichtend einzubauen.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	O	✓	✓	O	O

These 24: **Die Senkung der Trassenpreise fördert die Verlagerung der Güter auf die Schiene. Von der Senkung der Trassenpreise im Güterverkehr dürfen keine lauten Güterzüge profitieren.**

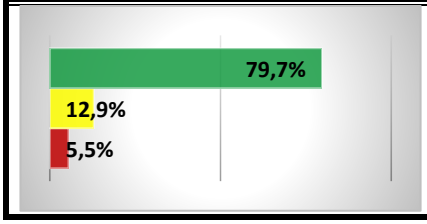
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	✓	✓

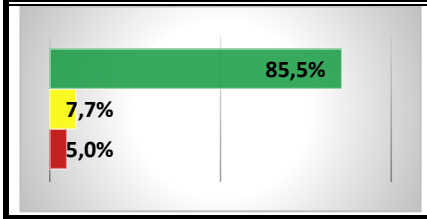
Anmerkungen zu These 24:

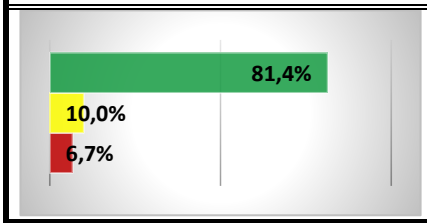
Die Linke: „Dazu muss das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) entsprechend ausgestaltet werden."

Grüne: „Wir wollen eine deutliche Differenzierung der Trassenpreise für Güterzüge, auch in Bezug auf die Lärmemission. Hier sind aber strenge europarechtliche Schranken gesetzt, die zu beachten sind."

These 25: **Messstationen schaffen Transparenz für Lärmminderungsmaßnahmen.**

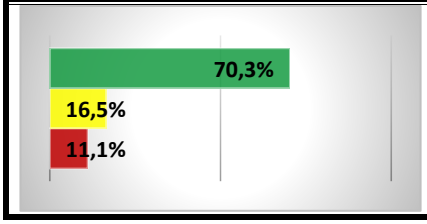
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	✓	✓

These 26: **Die Werte und Ergebnisse der geplanten Messstationen sollen öffentlich zugänglich sein.**					
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	O	✓

These 27: **Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken sind bei steigenden Zugzahlen zu prüfen und bei Überschreitung von Grenzwerten verbindlich zu regeln.**					
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	O	✓

Anmerkungen zu These 27:

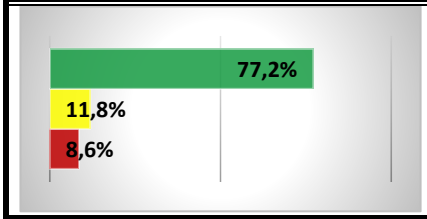
Grüne: „Dies ist allerdings abhängig von der Auslastung der jeweils betroffenen Strecke zu bestimmen.“

These 28: **In Planfeststellungsverfahren sind neben Schallgutachten auch Untersuchungen der gesundheitlichen Auswirkung verbindlich zu regeln.**					
Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✗	✓	✓	O	O

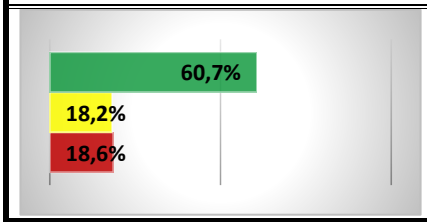
Anmerkungen zu These 28:

Grüne: „Erstes Kriterium sollte die Anwendung strenger Grenzwerte sein. Zudem braucht es klare Anforderungen an die Qualität von Gutachten.“

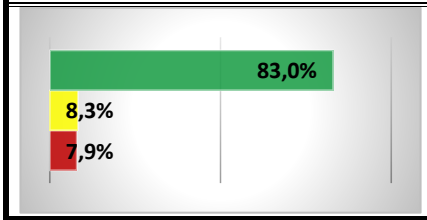
These 29: **Der Bund soll die Gesamtverantwortung für das Schienennetz behalten und bleibt alleiniger Eigentümer.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	✓	✓	✓	✓	✓

These 30: **Das Betreiben des Schienennetzes durch private Unternehmen ist ausgeschlossen.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	O	✓	✓	✗	✓

These 31: **Für den gesunden Nachtschlaf an Bahnstrecken sind maximale Lärmwerte einzuführen.**

Bürgervotum	AfD	Bündnis90 /Die Grünen	Die Linke	FDP	SPD
	O	✓	✓	O	O

Anmerkungen These 31:

Die Linke: „Es ist aber zu präzisieren, was mit „maximalen Lärmwerten“ gemeint ist; auch bei besten Technologien wird sich ein gewisser Lärm nicht vermeiden lassen; wir treten aber für eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene ein, und die Lärmbelastung muss gegenüber heute stark vermindert werden.“

Antwort der CDU

„Die Vorsitzende der Christlich Demokratischen Union Deutschlands, Frau Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, dankt Ihnen für die Übersendung des Bahn-o-Mat zur Bundestagswahl 2017. Sie hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Da viele Fragen in der konkreten Fassung nicht mit einem einfachen Ja oder Nein beantwortet werden können, übersende ich Ihnen im Fließtext unsere Position zum Bahnlärm.

Deutschland ist weltweit Vorzeigeland für seine Infrastruktur. Das ist die Grundlage unserer internationalen Spitzenposition bei Lebensqualität, Arbeit, Wachstum und Wohlstand. Wir wollen unsere Straßen, Schienen und Wasserwege daher weiter stärken und fit machen für die Verkehrszuwächse der Zukunft.

Wir haben in dieser Wahlperiode unsere Investitionen in die Infrastruktur um 40 Prozent auf Rekordniveau gesteigert. Diese hohen Mittel für Infrastruktur wollen wir mindestens verstetigen. Der neue Bundesverkehrswegeplan bietet eine hervorragende Grundlage für die weiteren Maßnahmen.

Auf dieser Politik bauen wir auf. Wir wollen, dass Züge pünktlicher ankommen und Menschen weniger im Stau stecken. Dadurch gehen auch Lärm- und Abgasbelastungen durch den Verkehr zurück. Die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger bietet hierfür großes Potenzial.

Unser Ziel beim Ausbau der Infrastruktur ist und bleibt: Mehr Mobilität bei weniger Lärm. Wir haben seit 2013 eine Rekordsumme in Lärmvorsorge und -schutz investiert. Das setzen wir fort. Beim Lärmschutz auf Bundesstraßen und Autobahnen haben wir durch die Errichtung von Lärmschutzwänden und den Einsatz von Flüster-Asphalt große Fortschritte gemacht.

Wir setzen einen klaren Investitionsschwerpunkt auf die Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Wir nehmen die berechtigten Belange der von Bahnlärm besonders betroffenen Menschen wahr. Unseren erfolgreichen Einsatz der letzten Jahre zur Reduzierung des Schienenlärms setzen wir deshalb fort.

Der Bund stellt seit 1999 jährlich Mittel für das Programm "Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes" bereit. Ursprünglich mit 50 Millionen pro Jahr stehen seit 2016 für die Lärmsanierung an Schienenwegen 150 Millionen Euro zur Verfügung. Für die Jahre 2018 bis 2021 stehen jährlich 196 Millionen Euro zur Verfügung. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner betroffen sind.

Mit der Verabschiedung des Schienenlärmschutzgesetzes wird ab 2020 durch das Verbot lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz der Schienenlärm halbiert. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird ein Schallemissionswert festgelegt, den nur leise Güterwagen einhalten können bzw. laute Güterwagen nur dann, wenn sie mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit fahren. Damit wird es wesentlich leiser auf den deutschen Schienenwegen. Für viele Betroffene wird das eine spürbare Entlastung bringen.

Dazu werden alle Güterwagen in Deutschland auf lärmarme Bremstechnik umgerüstet. Wir fördern die Umrüstung der Güterwagen auf lärmmindernde Technik mit bis zu 152 Millionen Euro, damit moderne leise Technik noch schneller genutzt wird. Der Lärmpegel soll laut Verkehrsministerium und Deutscher Bahn um zehn Dezibel sinken, was einer gefühlten Halbierung des Lärms für die Anwohner entspricht.

Das Eisenbahn-Bundesamt wird die Einhaltung der Vorschriften überwachen. Bei Verstößen gegen das Fahrverbot lauter Güterwagen werden bis zu 50.000 Euro Bußgeld fällig. Um die Fortschritte bei der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen zu messen und die Entwicklung des Schienenlärms zu dokumentieren, wird das Eisenbahn-Bundesamt ein bundesweites "Messstellennetz Lärm-Monitoring" errichten. Bis 2030 werden insgesamt 17 Lärmmessstellen an den Schienentrassen des Bundes aufgestellt.

Wir wollen die gesamte Bandbreite der zur Verfügung stehenden Maßnahmen nutzen, durch moderne Technik, durch aktiven und passiven Lärmschutz. Im Schienenverkehr wollen wir innovative Technologien testen und die Elektrifizierung der Bahnstrecken vorantreiben.

Auch das bereits eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem werden wir weiterentwickeln. Seit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 müssen laute Züge höhere Trassenpreise für die Nutzung von Schienenwegen zahlen, als leise Züge. Dieser Aufschlag wird zukünftig weiter steigen. Äußerst leise Güterwagen werden dagegen mit einer Innovationsprämie belohnt.

Wir werden auch die Investitionen für mehr Lärmschutzwände und innovative Techniken an bestehenden sensiblen Strecken erhöhen. Mit staatlich geförderten Forschungsprojekten für innovative lärmoptimierte Güterwagen gehen wir konsequent den Weg weiter, den Schienenlärm zu reduzieren.

Wir wollen Menschen und Umwelt mit leisen und emissionsarmen Autos, Zügen und Flugzeugen weiter von den mit dem Verkehr verbundenen Beeinträchtigungen entlasten. Die rechtlichen Rahmenbedingungen müssen mit den technischen Neuerungen Schritt halten. Anstatt auf Verbote setzen wir aber auf Technologieoffenheit und Förderung von Innovationen. Anstatt auf Subventionierung setzen wir auf Anreize und die Marktdurchsetzung neuer Technologien. Wir werden damit auch Deutschlands Vorreiterrolle in der Bahntechnologie stärken.“



Anschrift:

Bi Bahnemission-Elbtal e. V.
c/o Michael Krebs
Anne-Frank-Weg 38
01640 Coswig

Tel 03523 / 878 24 14
Fax 03523 / 234 99 99
Mail kontakt@bi-elbtal.de

www.bi-elbtal.de

Bürgerinitiative
Bahnemission
Elbtal e. V.