

# Strauch & Jung Anwaltskanzlei

Anwaltskanzlei Strauch & Jung, Schützenhofstraße 3, 65183 Wiesbaden

PRO RHEINTAL e.V.  
z.H.Herrn Frank Gross  
Simmerner Straße 12

56154B Boppard

info@pro-rheintal.de

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm  
z.H.Frau Sibylla Windelberg  
info(at)schienenlaerm.de

IGL Südbaden  
Johannes Baumgärtner  
Johannes.Baumgaertner@gmx.de

info@mut-im-netz.de  
Laerm@Laerm.com

## **Betr.:Aktuelles zu Eisenbahnlärm,insbesondere Schienenbonus,**

Sehr geehrter Herr Gross,

im Rahmen von Planfeststellungsverfahren habe ich Aktuelles zur Lärmwirkungsforschung und zum Schienenbonus recherchiert. Auf einige Dokumente, die Ihnen möglicherweise bereits bekannt sind, will ich hier hinweisen:

1.  
Entschließung Bundesrat vom 15.04.2011,( Drucksache 151/11 zur Verminderung des Bahnlärms).
2.  
Beschlussantrag und Beschluss des Deutschen Bundestages zur Abschaffung des Schienenbonus, Antrag vom 23.02.2011, (Drucksache 17/4861 und vom 16.03.2011, Drucksache 17/5091).
3.  
Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage "Stand der Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms" vom 20.09.2011, (Drucksache 17/7050).
4.  
Gesetzentwurf Bundesregierung, 5. Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Pressemitteilung Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung vom 24.08.2011, laufende Nummer 171/2011) und Stellungnahme des Bundesrates hierzu vom 14.10.2011, (Drucksache 527/11).

HILDEGARD STRAUCH  
Rechtsanwältin  
Mediatorin

GERHARD STRAUCH  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

JENS JOACHIM JUNG  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Dipl.-Verwaltungswirt

Schützenhofstr. 3 65183 Wiesbaden  
Telefon (0611) 3 98 55  
Telefax (0611) 3 98 58

E-Mail: kanzlei@strauch-jung.de  
Homepage: www.strauch-jung.de

**USt-IdNr.: DE233739001**

08.11.2011  
D13636

In dem zuletzt benannten Dokument ist von Interesse, dass eine Kompetenzerweiterung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden verlangt wird, damit diese alle erforderlichen Anordnungen treffen können zum Schutz "vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Geräusche, Erschütterungen, Luftverunreinigungen usw." (§ 5 a Absatz 2 a, Seite 4 der Drucksache).

In Dokument 4 teilt die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Schienenbonus als Antwort zu den Fragen 1 und 2 mit:

**"Die Bundesregierung hat die Absicht, den Schienenbonus im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel schrittweise zu reduzieren. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeitet derzeit den Entwurf einer Änderungsverordnung zur 16. BImSchV, der voraussichtlich bis Ende 2011 vorgelegt wird und danach innerhalb der Bundesregierung abzustimmen ist."**

Anhand dieser Erklärung wird neuerlich deutlich, dass noch Zeit vergehen wird, bis eine Änderung der 16.BImSchV verbindlich beschlossen ist und dass anstelle der Abschaffung des Schienenbonus eine äußerst "weichgespülte Lösung" vorgesehen ist. Es bedarf also weiter zahlreicher öffentlichkeitswirksamer Aktivitäten, um das Ziel der vollständigen Abschaffung des Schienenbonus zu erreichen.

Bezüglich der Güterverkehrsbelastungen sollte vor allem auch darauf hingewiesen werden, dass der Güterverkehr auch außerhalb der sogenannten Nachtstunden (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) erheblich verstärkt wird, vornehmlich in den Abendstunden vor 22.00 Uhr und dass diese Gesichtspunkte selbstverständlich bei der Abschaffung des Schienenbonus auch berücksichtigt werden müssen.

Bei Planfeststellungsvorhaben stelle ich vielfach fest, dass die Bahn vermehrt dazu übergeht, mehr Güterverkehr in die Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr zu verlagern und den Güterzugverkehr nachts in den Prognosen nur wenig ansteigen zu lassen. Ersichtlich strebt die Bahn damit an, Lärmfolgen durch aktiven oder passiven Schallschutz zu minimieren. Denn bekanntlich sind nach dem äquivalenten Dauerschallpegel tagsüber um 10 dB(A) höhere Lärmbelastungen nach der 16.BImSchV zulässig.

Bedeutsam scheint mir, zumindest für Planfeststellungsverfahren auch eine im Text des Antrages vom 23.02.2011, Seite 2 (Bundestagsdrucksache 17/4861) wiedergegebene Aussage zu sein:

**"Jetzt sollen die beantragte und die alternative (autobahnparallele) Trasse von Offenburg bis Riegel miteinander verglichen und Lärmemissionen beider Trassen sowohl mit als auch ohne Schienenbonus berechnet und gegenübergestellt werden. Dazu haben Bahn und Bund zugestanden, dass bei diesen Untersuchungen nicht nur die prognostizierten Zugzahlen für 2025, sondern auch die maximalen Kapazitäten der Streckenleistung zugrunde gelegt werden".**

Es geht bekanntlich um den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn.

Wenn Sie aktuelle und für mich wichtige Erkenntnisse vorliegen haben, wäre ich ebenso für eine Übermittlung dankbar. Beispielsweise liegen mir wesentliche Ergebnisse des Symposiums gegen Bahnlärm vom 27.04.2011 nicht vor.

Mit freundlichem Gruß

Gerhard Strauch  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht