

Schienenbonus, Schienen-"Rabatt",Bahnbonus

Eingeführt wurde dieser „Bonus“ in den 70er Jahren. Die Untersuchungen, die zur Einführung geführt haben, beziehen sich ausschließlich auf die Lästigkeitsempfindung bzw. -wahrnehmung. (Die Frage ist ob dabei jemals Menschen befragt wurden die zwischen einer vielbefahrenen Strasse und einer Bahnstrecke wohnen und deshalb zwischen Pest und Cholera entscheiden mussten, was nun angenehmer ist.) Der Schienenbonus ist definiert als Korrekturfaktor bei der Bildung des Beurteilungspegels. Begründet wird dies mit einer größeren „Akzeptanz“ für Geräusche der Eisenbahnen, da diese im Gegensatz zum Strassenverkehr wesentlich geringere und seltenere Schwankungen aufweisen. Auch die längeren Ruhezeiten, die im Bahnverkehr zweifellos auftreten, haben dazu geführt das ein Bonus von 5 dB(A) Einzug in die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) gefunden hat. Diese Arbeit fand übrigens unter maßgeblicher Mitarbeit der Deutschen Bundesbahn statt, die damit sehr viel Geld gespart hat. 1990 fand sich dieser Wert dann Eingang in die sog. „Schall 03“ (bzw. in das 16. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung). In Anlage 2 zu § 3 des Gesetzes „Berechnung der Beurteilungspegel“ wurde ein Korrekturwert S eingefügt, der besagt: S... „[Bei der Bemessung des Beurteilungspegels erfolgt] zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms eine Korrektur um minus 5 dB(A) “. Nur zum Verständnis: nach der Immissionsschutz-Verordnung ist bereits eine Änderung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) eine wesentliche Änderung der Situation, die den Lärmverursacher zu Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet. Eine Erhöhung des Lärms um 3 dB(A) wird als „Verdoppelung“ des störenden Lärms empfunden.

Der Bahnbonus ist nicht mehr zeitgemäß!

10 Gründe weshalb der Bahnbonus abgeschafft werden muss:

1. Die Untersuchung, die seinerzeit zur Einführung geführt hat, wird wissenschaftlich stark kritisiert. Auch das Umweltbundesamt hält den Bahnbonus für nicht haltbar.
2. Die Umgebung der Lärmquelle wird nicht berücksichtigt. (Stadtbebauung, Tunnel, Umgebungslärm, Gesamtsituation muss betrachtet werden: Fluglärm, S-Bahn, Straße, etc.)
3. Die in der Begründung angeführte „Gleichmäßigkeit“ des Vorbeifahrpegels der Bahn ist nicht gegeben:
4. Jede Bahn hat ihre eigene (un-) melodische Musik. Lärm-Schwankungen von 10 dB(A) innerhalb eines Zuges sind keine Seltenheit.
5. Für dicht bebaute Stadtquartiere wie bei uns gelten andere physikalische Tatsachen: Das Lärm-Ereignis kann plötzlich auftreten, wenn ein Zug hinter einer Häuserfront erscheint oder über eine dröhnende Brücke fährt.
6. Die Gesundheitsgefährdung geht nicht vom durchschnittlichen Beurteilungspegel, sondern von der Häufigkeit der einzelnen Spitzenpegel aus.
7. In der EU – Umgebungslärmrichtlinie gibt es keinen Bahnbonus! Die EU-Richtlinie wird demnächst auch in Deutschland geltendes Recht.
8. Es ist ein Unding, dass der Verursacher einer Gefährdung (hier die Bahn) sich seine Unbedenklichkeit selbst bescheinigt. (Es ist fast so, als wenn sich jeder Kraftfahrer seine eigene TÜF-Plakette ausstellt.)
9. Die Bevorzugung eines einzelnen Verkehrsträgers ist nicht mehr haltbar. Auch die Bahn ist ein privates Unternehmen, das sich ohne nationalen Schutz gegenüber der Konkurrenz behaupten muss.
10. Da die Bahn ein privates Unternehmen ist, gelten auch für sie die Regeln des Bürgerlichen Gesetzbuches in ihrem Verhalten den Bürgern gegenüber. Wenn die Bahn als „Störer“ auftritt, haben die Bürger Abwehransprüche aus den Paragrafen 906 und 1004 BGB. Hierbei spielt ein Bahnbonus ohnehin keine Rolle.

Wir fordern deshalb den Senat auf, die Bundesregierung mit Nachdruck zu veranlassen, den Bahnbonus sofort abzuschaffen.