

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



*Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.
Informations- + Geschäftszentrum des ALD
Voltastraße 5; Gebäude 10-6
13355 Berlin*

*Tel. (030) 46 77 60 00
Fax (030) 46 06 94 70*

*ald@ald-laerm.de
www.ald-laerm.de*

Berlin, 31. Oktober 2012

Schriftliche Stellungnahme des ALD zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestags am 07.11.2012

- Gesetzesentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP
Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
Drucksache 17/10771
- Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP
Schienerlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten
Drucksache 17/10780

Zusammenfassung

Der ALD begrüßt die Absicht der Regierungskoalition, den so genannten **Schienerbonus** abzuschaffen, sieht aber die vorgeschlagene **Stichtagsregelung** sehr kritisch. Wir bitten deshalb die Regierungskoalition, den Stichtag deutlich vorzuziehen, vor allem für die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms.

Wir begrüßen grundsätzlich die im Antrag der Regierungskoalition genannten **Einzelmaßnahmen** für den Lärmschutz an Schienenwegen und danken dem BMVBS für ihre Durchführung. Die gültigen rechtlichen Regelungen und die genannten Programme sind allerdings für die Bestandssituationen unzureichend. Sie sind nicht geeignet, den grundgesetzlich garantierten **Schutz der körperlichen Unversehrtheit** zu gewährleisten. Nach wie vor gilt, was der Sachverständigenrat für Umweltfragen bereits 1999 kritisiert¹ hat: Eine Verkehrslärmschutzpolitik, die „fast völlig von fiska-

¹ Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (1999): Sondergutachten Umwelt und Gesundheit (31.8.1999).

Auszug aus der Kurzfassung:

„Im Gegensatz zu Anlagen, die dem Bundes-Immissionsschutzgesetz unterliegen (§§ 17, 25 BImSchG), sehen die gesetzlichen Regelungen eine Sanierung bestehender Verkehrsanlagen nicht vor....

Dieser Rechtszustand, der den Lärmschutz macht, ist auch unter dem Vorzeichen knapper gewordener Haushaltsmittel auf Dauer nicht akzeptabel. Die Verweigerungshaltung der Fiskalpolitik entfernt sich nicht nur von den individuellen Präferenzen einer Vielzahl der Bürger. Vielmehr gebietet auch die Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG ein angemessenes Vorgehen gegen Lärmbelastungen durch Altanlagen, jedenfalls soweit sie im Grenzbereich zur Gesundheitsgefährdung liegen, was bei langandauernden erheblichen Belästigungen im medizinischen Sinne zu erwarten ist. Da insbesondere sozial Schwächere von unzumutbarem Lärm betroffen sind, ist ein Abbau der Lärmbelastung auch ein Gebot des Sozialstaates.“

lischen Erwägungen abhängig“ ist, ist „auf Dauer nicht akzeptabel“. Wir fordern deshalb zum wiederholten Mal² ein, den Schutz vor Verkehrslärm auf eine **gesetzliche Grundlage** zu stellen, die vorrangig und kurzfristig die Vermeidung gesundheitlicher Risiken anstrebt und auch das bislang ungelöste Problem der Mehrfachbelastungen angeht. Wir halten es als ersten Schritt für erforderlich, dass die Bundesregierung unter Einbeziehung der Betroffenen ihre Lärmschutzziele überarbeitet (**Nationales Verkehrslärmschutzpaket III**) und absolute Ziele zum Schutz der Gesundheit und zur Vermeidung anderer schädlicher Umwelteinwirkungen durch Lärm formuliert. Bei der Einwirkung von mehreren Quellen sind die Schutzziele für die Gesamtlärmbelastung festzulegen. Hilfsweise ist das **Lärmsanierungsprogramm** deutlich zu verbessern (Senkung der Auslösewerte mindestens auf das Niveau der Werte im Lärmsanierungsprogramm für die Bundesfernstraßen). Die dazu erforderlichen Finanzmittel sind vor allem über die verursachergerechte Anlastung der volkswirtschaftlichen Kosten des Lärms bereit zu stellen.

Die Einführung der **lärmabhängigen Trassenpreise** als Anreizinstrument zur Umrüstung der Güterwagen mit Graugussklötzen wird ausdrücklich begrüßt. Damit das Instrument zum Ziel führt, sind allerdings zusätzlich ordnungsrechtliche Maßnahmen (Fahrverbot für diese Wagen spätestens ab 2020) erforderlich. Die Bundesregierung sollte sich deshalb für eine europäische **Betriebsbeschränkungsrichtlinie** stark machen. Die Umrüstung aktiviert zudem nur dann das optimale Minderungspotenzial³, wenn die Pflege der Schienen deutlich verbessert wird.

Wir fordern die Bundesregierung ferner auf, sich für eine anspruchsvolle Fortschreibung der **Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge** einzusetzen.

Einleitung

Es besteht weitgehend politischer Konsens, dass der Schienenverkehr aus gesamtgesellschaftlicher und Umweltsicht eine stärkere Rolle übernehmen soll: Die Europäische Kommission tritt dafür ein, bis 2030 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr zu verlagern, mehr als 50 Prozent bis 2050. Die Bundesregierung strebt an, den Anteil des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung im Inland bis zum Jahr 2015 auf 25 Prozent zu erhöhen. Der Schienenverkehr sollte zudem im Sinne der Daseinsvorsorge breiten Schichten der Bevölkerung Mobilität zu angemessenen Preisen ermöglichen. Die angestrebte Stärkung des Schienenverkehrs wird aber zunehmend durch die von ihm verursachten Lärmbelastungen gefährdet. Die Belastungen haben bereits jetzt - vor allem an den wichtigen Güterverkehrskorridoren mit ihren häufigen nächtlichen Transporten - ein Ausmaß erreicht, das das **Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit** erheblich verletzt. Dadurch sinkt auch die Akzeptanz der Bevölkerung für den Schienenverkehr in Besorgnis erregendem Maße. Daran hat auch die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms an den Schienenwegen des Bundes nichts Entscheidendes geändert, wie z. B. die Proteste und Untersuchungen⁴ im Mittelrheintal belegen. Erforderlich sind deshalb verstärkte Anstrengungen – auch angesichts des angestrebten Verkehrsmengenwachstums - den Lärmschutz deutlich zu verbessern. Dem Gesetzgeber kommt dabei die Aufgabe zu, das bislang nicht ausreichende Verkehrslärmschutzrecht zu einem effektiveren Instrument umzugestalten und die erforderlichen Finanzmittel bereit zu stellen. Der umgehenden Reduktion von Belastungen, die das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit verletzen, kommt dabei höchste Priorität zu. Unter dieser Prämisse bewerten wir die Initiativen der Regierungskoalition.

² Siehe z. B. die Schriftliche Stellungnahme des ALD zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestags am 14.12.2012 zu den Anträgen der Fraktionen der SPD und von Bündnis 90/Die Grünen.

http://www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse17/a15/Oeffentliche_Anhoerungen/Archiv/Verkehrslaerm_14_12_2011/Stellungnahmen/A-Drs_17_15_304-D.pdf

³ das sind die im Antrag genannten 10 dB(A)

⁴ siehe z. B. ZEUS GmbH (2011): Belästigung durch Bahnlärm im Mittelrheintal und im Rheingau/Rheinhausen. Endbericht. http://www.mulewf.rlp.de/fileadmin/mufv/img/inhalte/laerm/Belaestigung_durch_Bahnlaerm-Endbericht_Schreckenberger.pdf

Zum Gesetzesentwurf

Der ALD begrüßt die Absicht der Regierungskoalitionen, den so genannten Schienenbonus abzuschaffen⁵. Das Schutzniveau wird dadurch deutlich verbessert.

Wir bewerten allerdings die vorgesehene **Stichtagsregelung** sehr kritisch:

- Sie bedeutet faktisch, dass der Wegfall des Bonus erst für Neu- und Ausbauprojekte wirksam wird, die **deutlich nach 2017** realisiert sein werden. Alle laufenden Planfeststellungsverfahren und noch vor dem Stichtag eröffnete Verfahren sehen nach wie vor Schutzregelungen unter Einrechnung des Bonus vor. Besonders problematisch ist die vorgeschlagene Stichtagsregelung bei der Lärmsanierung, da ihre aktuell gültigen Auslösewerte für Wohngebiete⁶ mit Mittelungspegeln von 75/65 dB(A) tags/nachts (Außenpegel) deutlich über dem liegen, was vom Umweltbundesamt⁷ und von der WHO⁸ aus Gründen des **Gesundheitsschutzes** für erforderlich erachtet wird (kurzfristig 65/55 dB(A) tags/nachts, WHO langfristig 40 dB(A) nachts).
- Die Stichtagsregelung entspricht damit auch nicht den **Erwartungen der Bürger**. Bei den Planfeststellungsverfahren bei dem Streckenausbau der Rheintalbahn zwischen Ofenbourg und Basel haben Bürger und Gemeinden erreicht, dass ein „verbesserter“ Lärmschutz“ - d. h. bei Wegfall des Schienenbonus - umgesetzt und finanziert wird. Der Bund wird sich an der Finanzierung der erwarteten Mehrkosten beteiligen⁹. Bürgerinnen und Bürger dürfen in anderen laufenden Planfeststellungsverfahren nach dem **Grundsatz der Gleichbehandlung** gleiches Schutzniveau erwarten.
- Eine Mittelerhöhung für die Projekte der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung ist nicht vorgesehen. Die Regierungskoalition setzt offensichtlich darauf, dass bei Planfeststellungsverfahren und Lärmsanierungsprojekten, die nach dem Stichtag eröffnet bzw. eingeleitet werden, von einer 80%igen Umrüstung der graugussklotzgebremsten Güterwagen (GG-Wagen) ausgegangen werden kann. Allerdings führt nur eine **vollständige** Umrüstung¹⁰ - nach dem Entwurf der Schall 03 von 2006 auf normal gepflegtem Gleis - zu einer Emissionsreduktion um 5 dB(A) auf Strecken mit nahezu reinem Güterverkehr. Eine Kompensation ist deshalb nur für diese Betriebsprogramme möglich; eine Steigerung der Verkehrsmengen des Güterverkehrs wird damit nicht ausgeglichen. Bei einer Verdopplung des Güterzugverkehrs und einer Umrüstquote von 8 % würden vom Umrüstungseffekt nur 0,5 dB(A) erhalten bleiben. Zudem ist der Erfolg des Umrüstprogramms noch nicht garantiert (siehe dazu den Abschnitt „Lärmabhängige Trassenpreise“).

Wir bitten deshalb die Regierungskoalition, den **Stichtag deutlich vorzuziehen**, besonders für die kritischen Fälle der Bestandsstrecken (Lärmsanierung). Eine **Mittelerhöhung** für die Lärmsanierung ist erforderlich (siehe dazu auch den Abschnitt „Lärmsanierungsprogramm“). Übergangsregelungen und Zwischenlösungen sind zu entwickeln. Dazu bieten sich besonders die Maßnahmen an den Gleisen¹¹ an (z. B. verbesserte akustische Schleifprogramme (als High Speed Grinding von unübertroffener Kosten-Wirksamkeit), Schienenstegabsorber oder -abschirmungen).

⁵ siehe dazu auch unsere Stellungnahme, Fußnote 2

⁶ Für Dorf-, Kern- und Mischgebiete liegen die Auslösewerte sogar noch 2 dB(A) höher.

⁷ UBA Jahresbericht 1999

⁸ WHO (2000): Executive Summary of the Guidelines for Community Noise. Genf.

<http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>.

WHO/Europe (2009): Night Noise Guidelines for Europe. Copenhagen.

http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/Catalogue/20090904_12

⁹ Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden Württemberg 2012): Pressemitteilung PM_20120305_2 " Verkehrsminister Winfried Hermann: Durchbruch beim Ausbau der Rheintalbahn"

<http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/106958/>

¹⁰ Die im Antrag genannte Umrüstquote von 80 % würde die Kompensation auf 3,5 dB(A) schrumpfen lassen

¹¹ DB Netze (2012: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg. Schlussbericht vom 15.06.2012

http://www.deutschebahn.com/site/dbnetz/zubehoer_assets/de/migrationsvorbereitung/schlussbericht_konjunkturprogramm_2011.pdf

Zum Antrag

Grundsätzliche Anmerkungen:

Der Antrag unterschätzt die Beeinträchtigungen durch Lärm in Folge des Schienenverkehrs, wenn er von den „Vorbehalten“ gegen den Schienenverkehr spricht, „wo sich Menschen vom Güterverkehr, insbesondere in der Nacht, **gestört** fühlen“. Es sind die **gesundheitlichen Risiken**, die die Belastungssituationen besonders problematisch machen. Die CDU selbst drückt es so aus: „Denn wir wissen alle: Lärm macht krank“¹². Vorrangige Aufgabe eines Lärmreduzierungskonzepts im Schienenverkehr wäre deshalb die Identifizierung von **Lärmschutzziele**, die die **körperliche Unversehrtheit garantieren** und ihre Umsetzung in einem abgestimmten **Gesamtkonzept**. So sehr wir die im Antrag aufgeführten Einzelmaßnahmen wie

- das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“¹³¹⁴
- das Lärmabhängige Trassenpreissystem
- das Lärmsanierungsprogramm von 1999
- die innovativen Maßnahmen am Fahrweg
- das Projekt „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen“

begrüßen – und für die erfolgreiche oder verbesserte Weiterführung dieser Aktivitäten plädieren -, so vermissen wir doch ein **strategisches Konzept**, um die am Gesundheitsschutz orientierten Schutzziele alsbald zu realisieren. Das Nationale Verkehrslärmschutzkonzept II des BMVBS hat durchaus Elemente eines derartigen Konzepts, formuliert aber nur **relative** Minderungsziele (umgesetzt in dB(A) ist dieses eine Minderung um 10 dB(A) bis 2020 gegenüber 2008). Ein Blick auf die aktuell bestehenden Belastungen an den "hot spots", den Belastungsschwerpunkten, zeigt, dass dieses Minderungsziel unzureichend ist: An den hoch belasteten Strecken des Schienenverkehrs wie dem Mittelrheintal, die durch starken Güterverkehr in der Nacht mit Außenpegeln bis über 80 dB(A) gekennzeichnet sind, müssen Minderungen des Mittelungspegels von bis zu 25 dB(A) erzielt werden, um das kurzfristige Schutzziel der Vermeidung gesundheitlicher Risiken von 55 dB(A)¹⁵ nachts einzuhalten. Für den Abbau erheblicher Belästigungen sind sogar 35 dB(A) Minderung erforderlich.

Die Umsetzung der Schutzziele sollte nicht in das Belieben der verfügbaren Mittel gestellt, sondern durch ein seit langem von verschiedener Seite gefordertes „Verkehrslärmschutzgesetz“ realisiert werden.

Wir fordern deshalb zum wiederholten Mal² ein, den Schutz vor Verkehrslärm auf eine gesetzliche Grundlage zu stellen, die vorrangig die Vermeidung gesundheitlicher Risiken anstrebt und auch das bislang ungelöste Problem der Mehrfachbelastungen angeht¹⁶.

Die dazu erforderlichen Finanzmittel sind vor allem über die verursachergerechte Anlastung der volkswirtschaftlichen Kosten bereit zu stellen. Damit der Schienenverkehr seine verstärkte Rolle für eine nachhaltige Mobilität wahrnehmen kann, ist das Instrument der Internalisierung externer Kosten auf alle Verkehrsarten anzuwenden.

Im Folgenden nehmen wir zu einigen Aktivitäten der Bundesregierung Stellung und schlagen ergänzende Aktivitäten vor (Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge):

¹² Daniela Ludwig, MdB der CDU in der 195. Sitzung des Deutschen Bundestags, 27.09.2012

¹³ bereits in der vorhergehenden Legislaturperiode konzipiert

¹⁴ ebenfalls im Rahmen des Pilotprogramms bereits in der vorhergehenden Legislaturperiode konzipiert

¹⁵ Bei gesundheitsgefährdenden Belastungen ist die Annahme eines Schienenbonus nicht gerechtfertigt.

¹⁶ Jüngere Untersuchungen (siehe Literaturhinweise in unserer Stellungnahme, Fußnote 2) haben gezeigt, dass die Formulierung von Schutzziele allein in Form von Mittelungspegeln unzureichend ist. So werden z. B. Aufwachreaktionen durch **Einzelschallereignisse** verursacht. Die Untersuchungen im Mittelrheintal zeigen, dass bei trassennahen Wohngebäuden Spitzenpegel bis über 100 dB(A) auftreten können.

Lärmsanierungsprogramm

Für Strecken des Bestands (vor 1974 gebaut oder plangenehmigt) existieren keine Grenzwerte, sondern nur das **freiwillige Lärmsanierungsprogramm** an Schienenwegen des Bundes (ab 1999). Zurzeit werden im Bundeshaushalt¹⁷ 100 Mio. €/Jahr bereit gestellt, vor allem für sekundäre Maßnahmen. Die Auslösewerte für die Aufnahme von Strecken in das Programm sind Mittelungspegel L_m über 75/65 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete. Für das entsprechende Bundesprogramm an Fernstraßen betragen seit 2010 die Schwellenwerte 67/57 dB(A) tags/nachts. Die Differenz von 8 dB(A) setzt sich zusammen aus dem Schienenbonus von 5 dB(A) und der für die Schienen nicht nachvollzogenen Senkung der Schwellenwerte für die Bundesfernstraßen um 3 dB(A). Bundesregierung und Parlament sollten die Schwellenwerte senken (Abschaffung des Schienenbonus und zusätzliche Senkung um mindestens 3 dB(A)). Dazu sind die Lärmsanierungsmittel für die Schiene zu erhöhen, damit die Umsetzung des Programms nicht verzögert wird.

Neben der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes ist die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken und in Ballungsräumen im Rahmen der Richtlinie zum Umgebungslärm ebenfalls ein Instrument zur Minderung der Belastungen auf den Bestandsstrecken. Lärmsanierungsprogramm und Lärmaktionsplanung sind bislang nicht koordiniert worden. Das sollte so rasch wie möglich geschehen. Dem Eisenbahnbundesamt sollte die Zuständigkeit für das koordinierte Programm übertragen werden, da die Gemeinden an Haupteisenbahnstrecken außer passiven Maßnahmen kaum über Möglichkeiten und finanzielle Mittel zu lärm mindernden Maßnahmen verfügen. Mit dem Siebten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. Juni 2012 werden die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe der Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr mitzuwirken. Wir sehen darin die große Chance, die wünschenswerte Harmonisierung von Lärmaktionsplanung und Lärmsanierung konkret anzugehen.

Im Rahmen der verbesserten Lärmsanierung sollten die innovativen Maßnahmen an den Schienenwegen umgesetzt werden.

Besser noch als die Fortführung des Lärmsanierungsprogramms mit verbesserten Auslösewerte wäre eine Integration in eine gesetzliche Regelung.

Lärmabhängige Trassenpreise

In Deutschland werden lärmabhängigen Trassenpreise ab Ende 2012 eingeführt. Das Instrument soll eine Umrüstung fast aller in Deutschland verkehrenden Güterwagen bis 2020 bewirken. Die Einführung wird als wichtiger Schritt begrüßt. Sie enthält allerdings einige Unsicherheiten. Es ist vor allem nicht sichergestellt, dass die Anreize – speziell für die ausländischen Güterwagenhalter – ausreichend hoch sind. Das Instrument sollte deshalb zum einen mit dem Bemühen der deutschen Bundesregierung um eine verbindliche europäische Regelung verbunden werden. Die Revision der Wegekostenrichtlinie („Recast“) sieht bislang nur eine freiwillige Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen vor. Die Bundesregierung hat sich nach unserem Kenntnisstand im Rat nicht für eine verpflichtende Einführung stark gemacht. Zum anderen sollten ordnungsrechtliche oder ökonomische Instrumente ab 2020 den Einsatz lauter Güterwagen in Deutschland unterbinden. Die Bundesregierung sollte für die Entwicklung des ordnungsrechtlichen Instrumentariums - z. B. Betriebsbeschränkungen für laute Schienenfahrzeuge bis hin zu Fahrverboten - so rasch wie möglich die Initiative für eine europäische Betriebsbeschränkungsverordnung im Schienenverkehr ergreifen.

Die lärmabhängigen Trassenpreise sind zudem fortzuentwickeln. Mit dem Trassenpreissystem ab 2014 sollten Anreize für Güterwagen eingeführt werden, die die Grenzwerte der TSI Noise deutlich unterschreiten, um weitere Innovationen zu stimulieren. Der Aufwand an zusätzlichen Transaktionskosten wird als gering eingestuft. Lärmabhängige Trassenpreise sind als Instrument der verursachergerechten Anlastung externer Lärmkosten mittelfristig für den gesamten Schienenverkehr einzuführen.

¹⁷ Bundeshaushalt 2012, Kapitel 1222, Titel 89105

Die Umrüstung der Güterwagen von Graugussklotzbremsen auf Kompositklötze führt bei sehr glatten Schienen zu besonders hohen Minderungen: Auf dem deutschen Schienennetz erhöht sich die Reduktion der Emissionen um 3 dB(A) auf 8 dB(A) gegenüber durchschnittlich gepflegtem Gleis (Daten nach dem Entwurf der Schall 03 von 2006). Die Schweizer Daten zeigen noch weit höhere Minderungspotenziale von 6 dB(A) durch verbesserte Gleispflege (Quelle: sonRail-Daten). Das Konzept der Umrüstung muss deshalb ergänzt werden durch Vorgaben für die akustische Qualität der Schienenauflflächen.

Infrastrukturaus- und -neubau

Der Ausbau der Infrastruktur sollte stärker unter dem Aspekt der Lärminderung betrieben werden. Langfristig sind z. B. bestimmte Problemstrecken wie das Mittelrheintal durch Neu- und Umbaumaßnahmen zu entlasten. Hier ist zu prüfen, ob dies besser durch lokale Maßnahmen (z. B. Multitunnel-Konzept), durch Ertüchtigung alternativer Strecken oder durch einen Streckenneubau (und die Kombination dieser Maßnahmen) geschieht. Der ALD begrüßt deshalb die Ausschreibung einer Studie, die verkehrliche Konzepte zur Entlastung des Rheintals entwickeln soll. Grundsätzlich sollte der Güterverkehr - auch aus Gründen der Sicherheit (z. B. bei Gefahrguttransporten) - auf ortsfernen Trassen abgewickelt werden.

Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge

Für **neue** und wesentlich geänderte, interoperable¹⁸ Schienenfahrzeuge hat die EU Geräuschgrenzwerte seit 2002 (Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs) und 2005 (konventionelle Fahrzeuge) in Form so genannter Technischer Spezifikationen für die Interoperabilität TSI eingeführt. Die Grenzwerte gelten für verschiedenen Betriebssituationen (Stand, Anfahren, Fahren). Wichtigste Auswirkung der Fahrgeräuschgrenzwerte für die konventionellen Fahrzeuge ist, dass Wagen mit Grauguss-Klotzbremsen (GG) faktisch nicht mehr zulassungsfähig sind, da sie diese Grenzwerte nicht einhalten können. 2011 wurde mit der Revision der Grenzwerte begonnen. Die europäische Eisenbahnagentur ERA hat dazu eine Arbeitsgruppe (AG) eingerichtet (ERA-WP TSI Noise). Deutschland ist in dieser AG durch das Umweltbundesamt vertreten. Wir fordern die deutsche Bundesregierung zum Einen auf, sich für eine anspruchsvolle Fortschreibung der Grenzwerte einzusetzen d.h. Senkung der Grenzwerte um mindestens 3 dB(A), zum Anderen die Anwendung der Geräuschgrenzwerte auch für die **Bestandsfahrzeuge** einzufordern, um so den Verkehr mit den lauten GG-Wagen zu unterbinden.

gez. M. Jäcker-Cüppers
Vorsitzender des ALD

¹⁸ Interoperabel sind Fahrzeuge, wenn sie auf dem transeuropäischen Eisenbahnnetz verkehren können.