

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



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

Positionen des ALD zur Bundesvorstandssitzung der EVG zum Thema "Schienenverkehrslärm"

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

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

18.09.2012, Potsdam

1. Der ALD dankt der EVG für die Einladung und begrüßt sehr, dass die wichtigste deutsche Gewerkschaft im Bereich des Schienentransports sich der Lärmthematik annimmt und in einer Vorstandssitzung auch die Betroffenen zu Wort kommen lässt. Wir sehen drei gute Gründe für diese Notwendigkeit, sich als Beschäftigte des Eisenbahnsektors mit dem Lärm zu befassen:
 - Die Minderung der Geräuschbelastung ist wichtig für die Qualität der Arbeitsplätze bei der Bahn (Soziales);
 - Eine leisere Bahn entspricht dem Gebot der Nachhaltigkeit (Ökologie), der sich ja alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen verpflichtet haben;
 - Die aktuellen Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm gefährden zunehmend das Geschäftsmodell der Eisenbahnen, vor allem im Güterverkehr (Ökonomie).
2. Der ALD befürwortet aus Gründen des Klimaschutzes die **Verlagerung** des Straßen- und Luftverkehrs auf den „umweltfreundlichen“ Schienenverkehr (bezüglich Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Flächenverbrauch etc.). Der Schienenverkehr sollte zudem im Sinne der **Daseinsvorsorge** breiten Schichten der Bevölkerung Mobilität zu angemessenen Preisen ermöglichen. Dies darf aber nicht zu Lasten der Anwohner an den Schienenwegen gehen.
3. **Beeinträchtigungen** durch Schienenverkehrslärm:
Die Belastungen an den wichtigsten Korridoren des Schienenverkehrs liegen weit über dem, was die WHO und das deutsche Umweltbundesamt (UBA) als kurzfristige Ziele zum Schutz der **Gesundheit** für erforderlich halten (Mittelungspegel außen unter 65/55 dB(A) tags/nachts). So betragen die **nächtlichen Belastungen** im Mittelrheintal schon heute - d. h. ohne die politisch gewollte Zunahme des Schienenverkehrs - bis zu 80 dB(A). Direkte gesundheitliche Folgen hoher Lärmbelastung sind u. A. Schlafstörungen und Stressreaktionen. Langfristig führen sie zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Bluthochdruck. Aber auch unterhalb der gesundheitsrelevanten Schwelle führt der Schienenverkehrslärm zu erheblichen Belästigungen, deren Vermeidung das Ziel deutscher Umweltpolitik ist (vgl. Bundes-Immissionsschutzgesetz). Etwa 22 % der Bevölkerung fühlen sich nach aktuellen Umfragen (2010) durch Schienenverkehrslärm gestört, davon 2 % äußerst und stark gestört. Das ist zwar deutlich weniger als beim Straßenverkehr (hier sind es 55 bzw. 11 %), allerdings ist auch die Verkehrsleistung im Schienenverkehr viel geringer. Gemäß der ersten Stufe der Lärmkartierung nach europäischem Recht - also noch keine vollständige Erfassung der Belastungen - sind 1,4 Mio. Einwohner in Deutschland nachts mit den gesundheitsrelevanten Pegeln über 55 dB(A) belastet, beim Straßenverkehr sind dies 2,1 Mio.
4. **Ziele** des Lärmschutzes:
Die bislang von der deutschen Bundesregierung und der DB AG formulierten Minderungsziele (minus 10 dB(A) bis 2020 gegenüber 2008 bzw. 2000) reichen nicht aus, die Gesundheitsrisiken durch Schienenverkehrslärm abzubauen. Wir begrüßen deshalb die Überlegungen der DB, die Lärmschutzziele im Rahmen der Konzernstrategie DB 2020 zu überarbeiten. Lärmschutzziele sollten in einem offenen Dialog mit den Betroffenen diskutiert werden, sie sind als absolute Werte zu formulieren.

5. Zur Umsetzung anspruchsvoller Minderungsziele ist eine **integrierte Lärminderungsstrategie** erforderlich:
 - Alle **Akteure** und die Betroffenen sind in diese Strategie einzubeziehen: Politik, Eisenbahnsektor und Wissenschaft. Neben der nationalen Lärmschutzpolitik kommt dabei der Europäischen Union eine zunehmende Bedeutung zu.
 - Maßnahmen an den **Fahrwegen** und an den **Fahrzeugen** sind zu integrieren, damit das volle Minderungspotenzial ausgeschöpft werden kann (Stichwort "Glatte Räder auf glatter Schiene")
 - Auch der **Infrastrukturaus-** und **-neubau** kann zur Lärmentlastung beitragen.
 - Die Steigerung der **Produktivität** - mehr Verkehrsleistung bei gleichem Transportaufwand - stärkt nicht nur die Konkurrenzfähigkeit der Bahnen, sondern trägt auch zur Verringerung der spezifischen Lärmbelastung bei.
6. Die technischen Lösungen für eine deutliche Senkung der Belastungen stehen zur Verfügung:
 - Schienenfahrzeuge können leiser werden. Besonders die lauten Güterwagen mit Graugussklotzbremsen sind mittelfristig aus dem Verkehr zu ziehen. Der ALD unterstützt das Ziel der deutschen Bundesregierung, spätestens ab 2021 keine Wagen mit dieser Bremstechnik auf dem deutschen Netz zuzulassen und die Umrüstung der Güterwagen zu fördern. Die auf europäischer Ebene festgelegten Geräuschgrenzwerte für neue Schienenfahrzeuge sind weiter zu senken. Die ab Ende 2012 vorgesehenen lärmabhängigen Trassenpreise sind ein richtiger und wichtiger Anreiz zur Umrüstung der Güterwagen auf alternative Bremssysteme. Sie sollten aber fortentwickelt werden, um weitere Anreize zu Innovationen zu geben.
 - Auch fahrwegseitig stehen verschiedenen Maßnahmen zur Verfügung. Vorrangig sollte die Pflege des Schienennetzes weiter verbessert werden, mit dem Hochgeschwindigkeitsschleifen (High Speed Grinding) steht dazu ein kostengünstiges Verfahren zur Verfügung. Die im Rahmen des Konjunkturpakets II entwickelten innovativen Maßnahmen an den Schienenwegen sollten so schnell wie möglich umgesetzt werden.
7. Die zentrale Frage der Umsetzung der technischen Lösungen ist ihre Finanzierung. Der ALD tritt grundsätzlich für das Verursacherprinzip ein: Alle Verkehrsträger sollten die externen Kosten des Verkehrs tragen; der Staat hat geeignete Instrumente zur verursachergerechten Anlastung der externen Kosten zu entwickeln. Der Schienenverkehr würde von dieser Internalisierung profitieren. Über die Anlastung der externen Lärmkosten stünden auch ausreichende Mittel für den Lärmschutz zur Verfügung. 2005 betragen die externen Lärmkosten des Schienenverkehrs in Deutschland 828 Mio. €/Jahr (Personenverkehr 513, Güterverkehr 315 Mio. - beim Straßenverkehr zum Vergleich 8 700 Mio. €/Jahr, Quelle: Infras/ISI/IER 2007)).
 Der Bund als Eigentümer der Schienenwege sollte das laufende Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen mit verbesserten Zielwerten fortsetzen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind über lärmabhängige Trassenpreise zu beteiligen (parallel ist die Lärmkomponente in der Lkw-Maut einzuführen).

Fazit:

- Lärm ist die ökologische Schwachstelle des Eisenbahnverkehrs. Besonders der nächtliche Güterverkehr führt zu nicht länger hinzunehmenden Beeinträchtigungen. Es sind erhebliche Anstrengungen erforderlich, die Akzeptanz des Schienenverkehrs wiederzugewinnen und auch für eine Zukunft mit mehr Verkehr auf der Schiene sicher zustellen.
- Eine Strategie zur Minderung des Schienenverkehrslärms muss eingebettet sein in das Konzept einer Verkehrsmittel übergreifenden nachhaltigen Mobilität. Gradmesser dafür ist der Abbau der externen Kosten des Verkehrs.
- Eine schlüssige Strategie zur Minderung des Verkehrslärms muss mit der Formulierung von Qualitätszielen beginnen. Vom Grundgesetz geboten ist der Vorrang der Vermeidung gesundheitlicher Risiken durch Lärm. Die Lärmwirkungsforschung hat diese Risiken hinreichend belegt. Der Staat sollte die Lärminderungsziele verbindlich vorgeben.
- Zielführend ist nur eine integrierte Minderungsstrategie, die alle verfügbaren Maßnahmen zu einem nach Kosten optimierten Konzept bündelt:
 Vorrang haben dabei Maßnahmen an der Quelle, aktuell die Umrüstung der Güterwagen mit Graugussbremsen auf solche mit Kunststoffklötzen. Darüber hinaus sind aber weitere Minderungen der Fahrzeugemissionen erforderlich. Lärmabhängige Trassenpreise sind das wichtigste Instrument zur Stimulierung leiserer Fahrzeuge. Aber auch Maßnahmen an den Fahrwegen haben ein hohes Minderungspotenzial und nur im Verbund mit ihnen sind die fahrzeugseitigen Potenziale voll zu gewinnen.
- Die Finanzierung des Lärmschutzes muss sichergestellt werden. Ein für alle Verkehrsträger faires Konzept besteht in der verursachergerechten Anlastung der externen Kosten. Dabei ist der Bund als Eigentümer des Netzes gleichermaßen in der Pflicht.