

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat LA 15
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

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

*Tel. (030) 340 60 38 02
Fax (030) 340 60 38 10*

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

Berlin, 05.12.2014

Entwurf einer Vierten Verordnung zur Änderung der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung TEIV

Der ALD dankt dem BMVI für die Möglichkeit, zum Änderungsentwurf der TEIV Stellung nehmen zu können.

Da es sich um die verpflichtende Umsetzung europäischen Rechts handelt, erscheint uns eine Ablehnung des Änderungsentwurfs rechtlich unzulässig und ein entsprechendes Votum ohne Belang.

Wir möchten aber dennoch inhaltlich zu dem Änderungsvorschlag Stellung nehmen.

Die Bezugs-Richtlinie der EU ändert die Grundlegenden Anforderungen an die Interoperabilität hinsichtlich des Lärmschutzes, die dann in den Technischen Spezifikationen zur Interoperabilität konkretisiert werden. Die bisherige Formulierung zur Anforderung an den Lärmschutz (1.4.4) war nicht präzise ("Beim Betrieb des Eisenbahnsystems müssen die vorgeschriebenen Lärmgrenzen eingehalten werden"), da der Begriff der Lärmgrenzen nicht definiert war (Handelt es sich um Immissions- oder Emissionsgrenzwerte?; Was geschieht, wenn ein Mitgliedsstaat keine Grenzwerte für die Immissionen festgelegt hat? usw.)

Die neue Formulierung

"1.4.4 Bei Konzeption und Betrieb des Eisenbahnsystems ist eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte durch die davon ausgehenden Lärmemissionen

- in den in der Nähe einer Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2012/34/EU gelegenen Gebieten und*
- im Führerstand zu vermeiden."*

ist aber nicht minder unpräzise. Abgesehen davon, dass es "Lärmemissionen ... in Gebieten" nicht gibt (korrekterweise müsste man von Geräusch**immissionen** sprechen), stellen sich die folgenden Fragen und Anmerkungen:

- Was ist mit Grenzwerten durch Lärmemissionen gemeint? Grenzwerte gibt es nur für die Neufahrzeuge; die Geräuschemissionen – was der präzisere Begriff wäre – sind aber immer ein Zusammenwirken von Fahrzeugen und Fahrwegen. Ein TSI-konformes Fahrzeug

hat in der Regel Geräuschemissionen, die deutlich über den in der TSI genannten Grenzwerten liegen, da der reale Gleiszustand zu Erhöhungen gegenüber dem in der TSI vorgeschriebenem, sehr leisem Prüfgleis führt.

- Wenn die Grenzwerte für die Fahrzeuge gemeint sind, also die in der TSI Lärm genannten Werte, wäre die Formulierung keine allgemeine Anforderung, sondern bereits die Verknüpfung mit der entsprechenden TSI und somit tautologisch und überflüssig, da auch ohne die Grundlegende Anforderung Neufahrzeuge nur zulässig sind, wenn sie die TSI-Grenzwerte (unter Prüfbedingungen!) einhalten.
- Bedeutet die Grundlegende Anforderung im oben genannten Sinn dann, dass die Neufahrzeuge bei Defekten (Flachstellen etc.) und bei gebrauchsgemäßer Zunahme der Emissionen die Grundlegende Anforderung nicht mehr einhalten? Gibt die Formulierung dem Mitgliedsstaat das Recht, diese Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen?
- Bedeutet die Grundlegende Anforderung im oben genannten Sinn außerdem, dass die Gleise den Anforderungen an das Prüfgleis der TSI entsprechen müssen?
- Was bedeutet die Anforderungen für die Bestandsfahrzeuge, für die es keine TSI-Grenzwerte gibt? Den Wortlaut der Richtlinienänderung könnte man so interpretieren, dass auch diese die zulässigen Grenzwerte einhalten müssen.
- Die realen "Lärmemissionen" werden im deutschen Recht durch die Berechnungsgrundlage der Schall 03 festgelegt. Diese unterscheiden sich aber von den in der TSI definierten Emissionen. Unter Anderem hat die neue Schall 03 eine unterschiedliche Geschwindigkeitsabhängigkeit der Emissionen.

Eine Grundlegende Anforderung an den Lärmschutz, die mit der europäischen Gesetzgebung konsistent ist, hätte deshalb lauten müssen:

"Beim Betrieb des Eisenbahnverkehrs sind die auf reale Schienenwege transformierten Geräuschgrenzwerte für neue und wesentlich geänderte Fahrzeuge einzuhalten."

Für den Schutz der Bevölkerung wäre allerdings eine solche tautologische Anforderung unzureichend, wie wir durch die Diskussion um die lauten Bestandsfahrzeuge wissen.

Wir bitten deshalb die Bundesregierung, sich im zuständigen Railway Interoperability and Safety Committee RISC für eine Präzisierung der Grundlegenden Anforderung 1.4.4 einzusetzen. Wünschenswert wäre von Seiten der EU eine Festlegung auf Geräuschemissionen, die nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen führen. Dann könnte die Grundlegende Anforderung 1.4.4 lauten:

"Beim Betrieb des Eisenbahnverkehrs sind schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche zu vermeiden. Dazu sind mindestens Geräuschgrenzwerte für neue und wesentlich geänderte Fahrzeuge einzuführen und dauerhaft einzuhalten."

M. Jäcker-Cüppers
Vorsitzender des ALD