

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.
Arbeitsring Lärm der DEGA
Alte Jakobstraße 88
10179 Berlin
Tel. (030) 340 60 38 02
Fax (030) 340 60 38 10
ald@ald-laerm.de
www.ald-laerm.de

Berlin, 15.12.2020

Empfehlungen des ALD für Ziele zum Schutz gegen Lärm aus dem Schienenverkehr Zeithorizont 2030

Anlass der Empfehlung

Für das Jahr 2020 hatte die Bundesregierung als Ziel des Lärmschutzes an Schienenwegen die Halbierung der Belästigung an hoch belasteten Strecken formuliert (entsprechend einer Pegelminderung von 10 dB(A)). Aktuell erarbeitet das BMVI im Rahmen des BMVI-Projektes zur Harmonisierung der Lärm-sanierung und der Lärmaktionsplanung Vorschläge für die Formulierung eines Ziels für die Lärmminde-rung an Schienenwegen für das Jahr 2030. Im Frühjahr 2020 wurden im Zukunftsbündnis Schiene (ZBS) allgemeine Grundsätze zur weiteren Verbesserung des Schutzes vor Schienenverkehrslärm entwickelt.

Grundsätzliche Vorbemerkungen

Der ALD würdigt die erheblichen Fortschritte bei der Minderung des Schienenverkehrslärms. Der ALD begrüßt,

- dass das Verbot des Betriebs lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz, wie bei der Verabschiedung des Gesetzes vorgesehen, am 13.12.2020 in Kraft treten wird;
- dass die Bundesregierung für eine weitere Senkung der Geräuschemissionsgrenzwerte der Schie-nenfahrzeuge in den TSI Lärm eintritt (der ALD sieht hier ein großes Minderungspotenzial)
- dass das Umrüstprogramm für die Güterwagen während seiner Laufzeit zu einem kontinuierlich wachsenden Anteil an Güterwagen mit geringerer Geräuschemission und damit zu einer flächende-ckenden Minderung des Lärms aus dem Schienengüterverkehr führte;
- dass die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes im Entwurf des Haushaltsgesetzes 2021 für Wohngebiete auf 64/54 dB(A) (tags/nachts) gesenkt wurden. Damit wird die seit langem bestehende Forderung der Lärmwirkungsforscher umgesetzt, die in einem ers-ten Schritt die Absenkung der Sanierungswerte auf höchstens 65/55 dB(A) forderten;
- dass der BMVI die Zivilgesellschaft in die Entwicklung neuer Ziele für den Schutz gegen Schienen-verkehrslärm einbezieht;
- dass das BMVI bereits ein Schutzziel für den Zeithorizont von 2030 vorschlägt (aktuell Reduktion der über einem nächtlichen Pegel von 57 dB(A) belasteten Personen um 50 %).

Wir regen an, dass die Bundesregierung darüber hinaus ein ambitioniertes Enddatum für den Abschluss der Lärmsanierung¹ entwickelt. Bei der Festlegung des Zeitablaufs der Lärmsanierung besteht von der Seite der Betroffenen ein hoher Erwartungsdruck. Dieser Erwartungshaltung sollte durch Fixierung eines für die Betroffenen akzeptablen Zeitablaufs Rechnung getragen werden, zumal die Bundesregierung bislang kein Ende für das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen formuliert hat (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 04.05.2020). Eigene sehr grobe Schätzungen des ALD kommen zu einer Zeitdauer von ca. 45 Jahren, wenn die Lärmsanierung im aktuellen Tempo weitergeht, ohne Einrechnung der Minderungserfolge durch die Umrüstung der Güterwagen. Um die hochbelasteten Anrainer von Schienenwegen zu entlasten und die Akzeptanz der Bevölkerung für einen weiteren Ausbau des Schienenverkehrs zu schaffen, wäre das eine unakzeptabel lange Zeitspanne.

Grundsätzliche Überlegungen für die Fortentwicklung der Schutzkonzepte

Der weitere Verlauf der Lärmsanierung hängt neben den technischen, personellen und organisatorischen Rahmenbedingungen im Wesentlichen von den zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln ab. Ähnlich wie in der Schweiz sollte auf der Basis einer breiten gesellschaftlichen Diskussion zwischen der resultierenden Belastung der öffentlichen Haushalte und anspruchsvollen Zielhorizonten abgewogen werden, wobei die Rechtsgrundlage für die Lärmsanierung aus dem Haushaltsrecht in das Allgemeine Eisenbahngesetz oder das Immissionsschutzrecht implementiert werden müsste. Zugleich sollte zur Finanzierung ähnlich wie in der Schweiz ein Sondervermögen geschaffen werden, um die Unabhängigkeit vom jeweiligen Bundeshaushalt zu erreichen. Zusätzlich sollte im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes für den Schienengüterverkehr vor allem für die hoch mit Lärm belasteten Strecken eine Ertüchtigung alternativer Strecken oder der Neubau von Entlastungsstrecken aufgenommen werden.

Am 30.06.2020 hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI) den „Masterplan Schienenverkehr“ im Rahmen eines „Schienengipfels“ – eine Präsentation des Plans zusammen mit verschiedenen Akteuren des Eisenbahnsektors (Eisenbahnverkehrs- und infrastrukturunternehmen, Verbände u.a.) – vorgestellt. Der Masterplan ist das Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene (ZBS), eine Kooperation dieser Akteure unter Leitung des BMVI. Einen relevanten Anteil am Masterplan haben die Ergebnisse der Arbeitsgruppe 4 (AG 4) des ZBS „Lärm- und Klimaschutz vorantreiben“.

Im Papier der AG werden die Grundprinzipien des Lärmschutzes sowohl für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung formuliert, sowie eine Gesamtlärbewertung und ein verkehrsträgerübergreifendes Lärmkonzept eingefordert.

Empfehlungen der ALD

Die Bundesregierung sollte in transparenter Form darlegen, wie und wann das kurzfristige Ziel einer Vermeidung von Gesundheitsrisiken in Folge von Verkehrslärm (im engeren Sinne als Abwesenheit klassifizierter Krankheiten) erreicht werden kann. Die entsprechenden Zielpegel sind bzw. treten bald in Kraft (64/54 dB(A) für Wohngebiete). Wir halten diese als kurzfristige Zielwerte für geeignet. Entscheidend ist aber jetzt eine Beschleunigung des Programms. Die langjährige Leidensgeschichte vieler Betroffener sollte zu einem absehbaren Ende kommen.

Dazu sind Optionen bzw. Szenarien für das Erreichen des Zieles mit Zwischenschritten anzugeben. Die Szenarien sollten berücksichtigen:

- Stand der Belastungen im Jahr 2020
- Entwicklung der Geräuschemissionen des Schienenverkehrs auf der Basis eingeleiteter Maßnahmen (Umrüstung der Güterwagen, Neubeschaffung von Güterwagen mit K-Sohlen, die deutlich leiser sind als die bei der Umrüstung präferierten LL-Sohlen).

¹ Die Schweiz hatte in ihrem „Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen“ vom 24. März 2000 eine Zeitspanne von 15 Jahren festgelegt: „Die Massnahmen an Schienenfahrzeugen, auf dem Ausbreitungsweg des Schalls und an bestehenden Gebäuden müssen bis zum 31. Dezember 2015 durchgeführt werden.“ (Art. 3)

- Potenziale für weitere Lärminderungen an der Quelle (Fahrzeuge und Fahrwege) und ihre Umsetzung in schärfere Grenzwerte im Rahmen der TSI Lärm.
- Den politisch gewollten Verkehrszuwachs auf der Schiene.
- Entwicklung der Maßnahmen an der Infrastruktur (aktueller Stand, technische Restriktionen wie Sperrkapazitäten, personelle Restriktionen, Maßnahmen zur Überwindung der Defizite, Innovationen)
- Die jeweiligen Kosten der Szenarien sind zu ermitteln.

Wir schlagen dazu eine Studie des BMVI/BMU vor, die in bewährter Form von der Zivilgesellschaft begleitet wird.

Christian Beckert, Michael Jäcker-Cüppers, Bernd Lehming, Dirk Schreckenber