



**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**
Planen. Beraten. Entwickeln.

DS PIA 04/08

11.01.2008
Freiburg i. Br.,
53221.0.6
Unser Zeichen:

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Planungsausschuss am 24.01.2008

TOP 4.2 (öffentlich)

Neu- und Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel

hier: Modernisierung der 16. BImSchV – „Schienenbonus“ – sowie des „Rollenden Materials“

– Information –

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert seit 2005 in seinen Stellungnahmen, zu den „Planfeststellungsverfahren ABS/NBS der Rheintalbahn“ die maßgeblichen Rechtsgrundlagen für die Bemessung von Schallschutzmaßnahmen entlang von Schienenwegen entsprechend den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen zu novellieren. Dabei geht es insbesondere um folgende Anforderungen:

(DS VVS 13/05,
DS VVS 17/05,
DS PIA 01/06,
DS PIA 15/06,
DS VVS 11/06)

- Bei der Bemessung von Schallschutzmaßnahmen entlang von Schienenwegen ist der sog. Schienenbonus von - 5 dB (A) abzuschaffen.
- Aktiver Lärmschutz erfordert die rasche Umsetzung eines nationalen EU-weiten Sanierungskonzeptes für das Rollende Material nach schweizerischem Vorbild. Nach dem Stand der Technik ist dadurch eine Lärmreduktion um bis zu 70 % möglich.

Entsprechend den Aufträgen der Verbandsversammlung vom 21.12.2006 sowie des Planungsausschusses vom 07.12.2006 erstattet die Geschäftsstelle folgenden Kurzbericht zum Sachstand bezüglich

- Modernisierung der „Verkehrslärmschutzverordnung – zum Schienenverkehr“ (16. BImSchV) sowie zu
- den Entwicklungen beim sog. „Rollenden Material“.

Schienenbonus

Mit Schreiben vom 19.12.2005 baten die Regionalverbände Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein den Bundesverkehrsminister um tatkräftige Unterstützung bei der zügigen Realisierung des Jahrhundertprojektes „Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel“ sowie um die Novellierung der für die Bemessung von Schallschutzmaßnahmen entlang von Schienenwegen maßgeblichen Rechtsgrundlagen entsprechend den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen.

Mit Schreiben vom 19.01. und 20.03.2006 teilte das Bundesverkehrsministerium mit, dass es Studien zur Frage in Auftrag gegeben hätte, inwieweit Schienenverkehrslärm gesundheitsschädigende Auswirkungen haben könnte. Auf der Grundlage dieser Studienergebnisse müsste dann ggf. der sog. Schienenbonus überprüft werden. Das Bundesverkehrsministerium sagte gleichzeitig zu, die beiden Regionalverbände über die Ergebnisse zu informieren. Mit weiterem Schreiben vom 19. Oktober 2006 wies das Bundesverkehrsministerium darauf hin, dass verschiedene Studien in Arbeit seien bzw. kurz vor der Veröffentlichung stehen würden.

Mit Schreiben vom 8. Januar 2007 hatten die Regionalverbände Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein dem Bundesverkehrsminister einen Gesetzgebungsvorschlag zur „Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung – zum Schienenverkehr“ (16. BImSchV) mit folgenden wesentlichen Inhalten übermittelt:

- Der Schienenbonus soll an besonders belasteten Hauptstrecken eingeschränkt werden.
- Ein Maximalpegel soll eingeführt werden, der nicht mehr als 6mal überschritten werden darf.
- Verbesserungen am Rollenden Material sollen die Lärmemissionen an der Quelle reduzieren.
- Für lärmintensive Züge sind Betriebsbeschränkungen vorgesehen.

Im Antwortschreiben vom 23.02.2007 sicherte das Bundesverkehrsministerium zu, dass unser „konstruktiver Vorschlag“ eingehend geprüft werde und wir über die Ergebnisse unterrichtet würden.

Nachdem bis November 2007 keine weitergehenden Informationen seitens des Bundesverkehrsministeriums den Regionalverbänden übermittelt worden war, baten die beiden Verbandsvorsitzenden den Herrn Bundesverkehrsminister, die Regionen am Oberrhein und Hochrhein sowohl über die Ergebnisse der angesprochenen Studien zu den gesundheitsschädigenden Auswirkungen des Schienenverkehrslärms als auch über den derzeitigen Sachstand der Prüfung unseres Gesetzgebungsvorschlags alsbald zu unterrichten.

Diese Bitte um Information war mit dem Hinweis verbunden, dass die von Schienenlärm betroffenen Menschen ein Recht hätten, von der Politik fachlich tragfähige Aussagen zu den gesundheitlichen Auswirkungen des Schienenlärms zu erhalten. Auch müsse der Bund dem in unserer Region zwischenzeitlich sich verdichtenden Eindruck entgegenwirken, die zugesagte Überprüfung des Schienenbonus würde vom Bundesverkehrsministerium auf die „lange Bank“ geschoben.

Bedauerlicherweise haben die Regionalverbände Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein auch auf das letzte Erinnerungsschreiben vom 14. November 2007 bislang keine Reaktion erhalten.

Lärmschutz an der Quelle – Rollendes Material

Seit Februar 2007 gilt die Europäische Vorschrift „TSI Noise“. Danach dürfen neue Güterwagen nur noch mit lärmarmer, sog. Flüsterbremse in Dienst gestellt werden. Um die Lärmsanierung konsequent voranzutreiben, müssen aber auch die vorhandenen Güterwagen umgerüstet werden. Zur Zeit sind mehr als 700.000 Güterwagen in den EU-Staaten im Einsatz, wovon ca. 135.000 von deutschen Eisenbahngesellschaften betrieben werden.

Anlässlich des „Runden Tisches“ in Berlin am 15.03.2006 regten die Regionen vom Hoch- und Oberrhein gegenüber den teilnehmenden Bundespolitikern an, die bisherige Investitionsförderung des Bundes dahingehend zu überdenken, aus dem Bundesbudget für bauliche Lärmschutzinvestitionen einen Teil für ein Umrüstprogramm „Rollendes Material“ zur Verfügung zu stellen. Damit wäre nach Auffassung unabhängiger Eisenbahnexperten mittelfristig der größte Lärminderungsertrag für alle an Schienenverkehrswegen lebenden Menschen bei geringstem finanziellen Aufwand zu erreichen.

Während diese Anregung noch im Frühsommer 2006 von Bundespolitikern aus grundsätzlichen Erwägungen verworfen wurde, hat der Bund zuletzt im Bundeshaushalt 2008 10 Mio. Euro für ein Pilot- und Innovationsprogramm für leise K- und LL-Bremssohlen sowie die Vorbereitung einer Umrüstung der gesamten Güterwagenflotte durch Entwicklung und Umsetzung eines emissionsabhängigen Trassenpreissystems zur Verfügung gestellt.

(DS VVS 05/06)

Dieser Einstieg ist prinzipiell zu begrüßen. Gleichwohl wird er angesichts des geringen Finanzvolumens in absehbarer Zeit keine spürbare und flächenhafte Verbesserung der Lärmsituation bewirken können. Vor dem Hintergrund des aufgrund Europäischen Rechts gebotenen diskriminierungsfreien Zugangs für alle europäischen Eisenbahngesellschaften zum deutschen Eisenbahnnetz sind in erster Linie europaweit greifende Regelungen geboten.

Nach Information der Geschäftsstelle hat die für Verkehr zuständige Generaldirektion bei der EU-Kommission zwischenzeitlich den Auftrag, Lösungsansätze zu entwickeln. Dabei wird sie u. a. prüfen, ob die EU selbst ein Umrüstprogramm für vorhandene Fahrzeuge kofinanziert oder nationale Umrüstprogramme notifiziert.

Auf Initiative der Geschäftsstelle hat das Büro des MdEP Dr. Karl von Wogau für Februar 2008 ein Gespräch mit dem zuständigen EU-Beamten organisiert. Bei diesem Gespräch sollen sowohl die Anliegen der vom europäischen Eisenbahngüterverkehr besonders betroffenen Region am Oberrhein als auch fachliche Hilfestellungen durch einen international unabhängigen und anerkannten Eisenbahnexperten der Kommission erörtert werden. Teilnehmer des Gesprächs sollen in der Landesvertretung Baden-Württemberg sein: Prof. Dr. Ullrich Martin, Direktor des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart, ein Beamter der Landesvertretung in Brüssel, ein Beamter des Innenministeriums Baden-Württemberg sowie der Referent von MdEP Dr. Karl von Wogau und unser Verbandsdirektor.