

Umrüstung auf LL-Sohle (Flüsterbremse)
Lärmabhängige Trassenpreise
Abschaffung des Schienenbonus
Lärmvorsorge - Lärmsanierung

In Diskussionen hört man häufig Aussagen wie:

*„Es wird doch bereits etwas gegen den Bahnlärm unternommen. Die Waggonen werden auf **Flüsterbremsen umgerüstet**, es wurde ein **lärmabhängiger Trassenpreis** eingeführt und der **Schienenbonus ist auch abgeschafft worden**“.*

„Bei der Elektrifizierung ist ein Lärmschutz im gesetzlichen Rahmen vorgesehen“.

Das klingt doch gut, oder? Da brauchen wir uns als Bürger doch keinerlei Gedanken mehr machen.

Oder handelt es sich bei diesen Aussagen nur um eine Medien- und Politikpropaganda die aktuell keine Minderung des Bahnlärms bringt, wie es der Vorsitzende von Pro Rheintal beim Bahnlärm Symposium im November 2013 in Boppard bezeichnete?

In diesem Newsletter nehmen wir die oben genannten Aussagen zu den entsprechenden Maßnahmen mal genauer unter die Lupe. Denn gerade bei den genannten Themen ist Hintergrundwissen gefragt, um sich selbst eine Meinung bilden zu können. Natürlich ist aus unserer Sicht (bezugnehmend auf die Trasse Hof-Regensburg) interessant, ob diese Maßnahmen für die Anwohner und Anrainerkommunen tatsächlich eine Minimierung des Bahnlärms bringen.

Umrüstung auf LL-Sohle (Flüsterbremse)

Bei der symbolischen Umrüstung des ersten Güterwagens der DB Schenker Rail im Juni 2013 in Berlin äußerten sich:

Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn:

*„Wir – die Deutsche Bahn und das Verkehrsministerium - **haben uns zum Ziel gesetzt, den Schienenlärm ausgehend vom Jahr 2000 bis 2020 zu halbieren**. Mit der Zulassung der LL-Sohle ist ein Signal für die sukzessive Umrüstung der DB-Güterwagen auf lärmmindernde Bremsen gegeben. **Wir hoffen, dass sich auch die anderen deutschen und europäischen Wagenhalter und Bahnen anschließen, um zu einer wirksamen Reduzierung des Schienenverkehrslärms zu kommen**“,*

Der damalige Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer:

*„Mit neuer Bremstechnik fahren Güterzüge deutlich leiser. Diese Technik ist endlich europaweit zugelassen. Es gibt keine Entschuldigung mehr für Wagenhalter, ihre Flotte nicht zügig mit diesen Flüsterbremsen auszustatten. Wir fördern die Umrüstung der Güterwagen bis 2020 mit staatlichen Zuschüssen. **Danach werden laute Züge nicht mehr auf das deutsche Netz gelassen. Es wird endlich erträglicher werden für die Menschen entlang der viel befahrenen Bahnstrecken**.“*

Die ohne Umbau des Bremssystems einsetzbare LL-Sohle (Abkürzung für „low noise, low friction“ – wenig Lärm, geringer Abrieb) –auch Flüsterbremse genannt- ist seit **Juni 2013 (europaweit) zugelassen worden**. Die LL-Sohle beugt einer Verriffelung der Radlauffläche vor. Die Kosten für die Umrüstung auf LL-Sohle betragen rund 1.700,- Euro pro Waggon.

Im Internet finden Sie einen interessanten Filmbeitrag von 3sat dazu:

<http://www.3sat.de/mediathek/?mode=play&obj=40408>

Das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen wird -bei optimalen Bedingungen- **um rund zehn Dezibel** gemindert, was als **Halbierung des Lärms** empfunden wird.

Pegeleränderung beim Schienenlärm

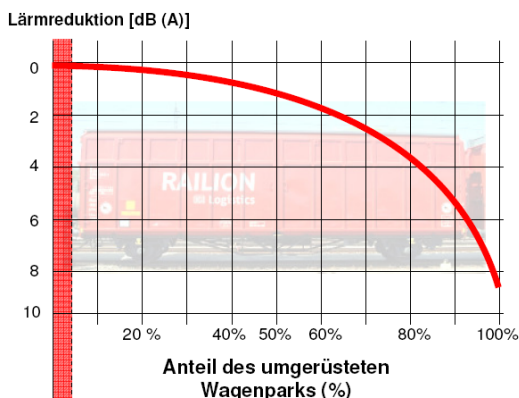


Quelle: Möhler + Partner Ingenieure AG

Hörbare Erfolge (optimale Bedingungen) gibt es jedoch nur:

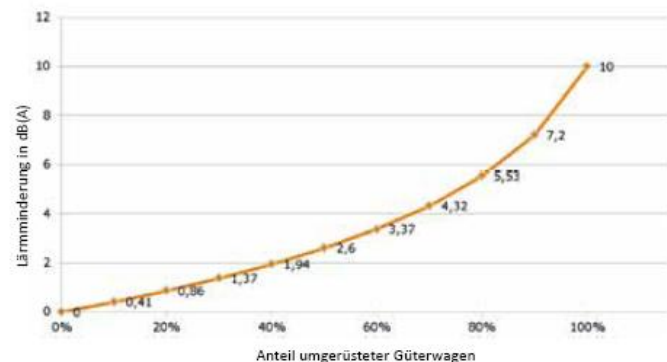
- wenn auch die Lokomotiven leiser werden
- wenn neben den glatten Rädern auch eine glatte Schiene (regelmäßiges Schienenschleifen! = Besonders überwacht Gleis BüG) vorhanden sind.
- wenn mindestens 80% der Güterwaggons eines Güterzuges mit Verbundbremssohlen ausgestattet sind (ideal: 100% der Waggons)

Lärmminderung in Abhängigkeit der Wagenumrüstung



Quelle DB Systemtechnik, 2009

Lärmminderung durch Umrüstung



Quelle: DB Netz AG

Wie das klingt, wenn ein Güterzug mit unterschiedlichen lauten Waggons unterwegs ist, hören sie in der anschließenden Hörprobe. Man hört deutlich den Unterschied zwischen leisen (= umgerüsteten und neuen) und lauten (= nicht umgerüsteten und schlecht gewarteten) Waggons:

[pro-Rheintal: Hörprobe Güterzug mit unterschiedlich lauten Waggons](#)

Die Umrüstung auf leisere Bremsen wird von der Bundesregierung finanziell gefördert. Aus den Mitteln für den Lärmschutz an der Schiene stellt der Bund bis 2020 insgesamt 152 Millionen Euro zur Verfügung. Weitere 152 Millionen Euro sollen in den kommenden acht Jahren aus den Mehreinnahmen durch das neu eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem der DB (siehe Seite 5) kommen. Seit dem 1. Juni 2013 zahlen Eisenbahnunternehmen für laute Züge einen Zuschlag von einem Prozent auf den Trassenpreis.

Die Kosten der reinen Umrüstung tragen also der Bund (Fördermittel) und die umrüstungs-willigen Wagenhalter gemeinsam. Die nach der Umrüstung entstehenden Folgekosten, die zum Beispiel durch häufigere Inspektionen und einen höheren Radverschleiß entstehen, sind

indes bislang nicht Gegenstand der Förderung und sind von den Wagenhaltern vollständig zu übernehmen.

Die Unternehmen und Verbände drängen derzeit auch auf eine Förderung der höheren Betriebskosten und spielen somit auf Zeit – zu Lasten der Bahnlärm-Betroffenen. In einem gemeinsamen Positionspapier des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) vom Oktober 2013 wird vorgeschlagen auch die betrieblichen Mehrkosten von Güterwagen nach Umrüstung mit LL-Sohlen zu bezuschussen. Sie vertreten die Meinung: „Die hohen Betriebsmehrkosten umgerüsteter Fahrzeuge gefährden die schnelle Umrüstung der Güterwagenbestandsflotte.“

Der Koalitionsvertrag der Großen Koalition (GroKo, November 2013)

„Der Stand der Technik zur Geräuschminderung muss konsequenter in die Praxis eingeführt werden. Den Schienenlärm wollen wir bis 2020 deutschlandweit halbieren. Ab diesem Zeitpunkt sollen laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Die Bezuschussung für die Umrüstung auf lärm mindernde Bremsen setzen wir fort. Den Stand der Umrüstung werden wir 2016 evaluieren. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein, werden wir noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken umsetzen – z. B. Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen. Wir ergreifen zudem auf europäischer Ebene die Initiative für ein ab dem Jahr 2020 zu erlassendes EU-weites Einsatzverbot für laute Güterwagen sowie für ein EU-Programm zur Förderung der Umrüstung lauter Güterwagen. Das lärmabhängige Trassenpreissystem werden wir durch eine stärkere Spreizung der Trassenpreise wirksamer gestalten.“

Situation in Deutschland

In **Deutschland** gibt es insgesamt ca. **183.000 Güterwaggons**. Die Lebensdauer von Güterwaggons beträgt bis zu 40 (!) Jahren.

Die Waggons gehören unterschiedlichen Unternehmen. Um eine **spürbare Lärminderung** erzielen zu können, **müssen alle der ca. 183.000 Waggons umgerüstet werden** - etwa 60.000 davon bei der DB Schenker Rail AG, das Güterverkehrsunternehmen der Bahn. Auf dem deutschen Eisenbahnnetz fahren rund 60.000 weitere Güterwagen privater deutscher Wagenhalter und etwa 60.000 Wagen ausländischer Bahnen und ausländischer privater Wagenhalter.

Laut einer aktuellen Veröffentlichung des Eisenbahnbundesamtes sind in Deutschland über 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Güterverkehr auf der Schiene gemeldet. Dies sind sozusagen die Speditionen, die die Fahrwege/die Schienennetze der DB Netz AG nutzen.

Die DB Schenker Rail AG verfügt europaweit mit ca. 97.000 Güterwaggons über den größten Fuhrpark in Europa. Neben den EVU gibt es auch unzählige Güterwaggonvermieter. Zu nennen sind beispielsweise der Kesselwagenvermieter GATX (ca. 22.000 Waggons in Europa), NACCO: (über 9.000 Waggons), AWT ROSCO (ca. 5.500 Waggons) sowie GEFCO und Hispanauto/Transfesa deren Waggons bereits heute auf der Strecke Hof-Regensburg fahren.

Umrüstung bei der DB Schenker Rail AG (Stand: Ende 2013)

Die DB Schenker Rail AG hat bereits über 7.600 neue leise Güterwagen beschafft. Die **Umrüstung von 1.250 Bestandsgüterwagen auf LL-Sohlen** im Projekt "Leiser Rhein" läuft.

Anmerkung: Das waren bis Ende 2013 nicht mal 1% der gesamten Güterwaggons in Deutschland

Bis Ende 2014 sollen weitere 5.000 Wagen auf LL-Sohle umgerüstet werden. Bis Ende 2014 stehen dann mehr als 14.000 umgerüstete Wagen, sowie die schon vorhandenen neuen leisen Wagen zur Verfügung.

Anmerkung: Das sind bis Ende 2014 nicht mal 10% von dem gesamten Güterwaggonbestand in Deutschland

Bis 2020 sollen etwa 60.000 umrüstungsrelevante (also zwischenzeitlich nicht auszumusternde) Güterwagen von der DB Schenker Rail AG auf Flüsterbremsen umgerüstet werden. Daneben werden bis 2020 weitere ca. 7.000 - 8.000 neue leise Wagen beschafft.

Und die andern Waggoneigentümer?

Hierzu konnten wir leider keine Zahlen recherchieren. Ob diese Unternehmen die Umrüstung auf die LL-Sohle schneller umsetzen, als die zur Deutschen Bahn und somit zum Bund gehörende DB Schenker Rail AG, ist fraglich.

Resümee:

Viele Bürgerinitiativen verfolgen diese Maßnahme sehr aufmerksam aber auch kritisch. Denn mittels der lärmabhängigen Trassenpreise und der zur Verfügung stehenden Fördermittel steht „nur“ ein Anreizsystem zur Umrüstung auf LL-Sohle zur Verfügung. Stand Februar 2014 ist die Umrüstung für Wagenhalter weder verbindlich noch gesetzlich vorgeschrieben. Auch die im Koalitionsvertrag enthaltenen Aussagen stellen derzeit reine Absichtserklärungen dar, mehr nicht.

Diesen Absichtserklärungen müssen zwingend bereits jetzt verbindliche ordnungsrechtliche Maßnahmen folgen, um nicht die Glaubwürdigkeit bei den Bahnlärmbetroffenen und in der Bevölkerung gänzlich zu verlieren. Denn die Unternehmen und Verbände drängen auch auf Förderung der höheren Betriebskosten und spielen somit bereits jetzt auf Zeit.

Die DB Schenker Rail AG wird aufgrund ihres hohen Güterwaggon Bestandes von dieser Maßnahme wohl am meisten profitieren. Nicht zuletzt, da die Schweiz ab 2020 keine lauten Güterzüge durch ihr Land fahren lassen wird.

Anhand der aktuell veröffentlichten Planungen zur Umrüstung auf die LL-Sohle wird der Evaluation 2016 sicherlich ein Hauptaugenmerk gelten. Stand Anfang 2014 ist es eher unwahrscheinlich, dass 2016 mehr als 50% des deutschen Wagenbestandes und 2020 der gesamte Wagenbestandes umgerüstet sein werden. Eine spürbare Reduzierung des Bahn-lärms erfolgt daher weder kurz- noch mittelfristig.

Aber genau die konsequente Umrüstung von Güterwagen ist notwendig und muss erreicht werden, damit Verbundstoffbremssohlen flächendeckend ihre Wirkung entlang der Gleise entfalten können.

Der Erfolg dieser Bahnlärminderungsmaßnahme ist also abhängig von:

- einer 100% Umrüstung aller Waggons die sich auf dem deutschen Schienennetz bewegen, also deutsche und ausländische Waggons. Denn spürbare Lärminderungen (> 7 dB) werden sich erst ergeben, wenn der Anteil der mit LL-Sohlen ausgestatteten Güterwaggons mehr als 90 % des Güterzugs ausmachen.

Und damit verbunden

- einer gleichzeitigen Überwachung der Schiene (Besonders überwachtes Gleis BÜG) mit dem damit verbundenen regelmässigen Schienenschleifen. **Denn nur** in Kombination von glatten Rädern und glatten Schienen kann der wichtigste Lärmfaktor reduziert werden: der Rad-Schiene-Kontakt

Und damit verbunden

- Leisere Lokomotiven (Auf der Strecke Hof-Regensburg fahren heute immer noch besonders laute Lokomotiven -z.B. die LTS 62, auch Taiga-Trommel genannt und sehr oft die "Ludmilla" BR130 / 230 / 232).

Neben der oben genannten „Freiwilligkeit“ der Umrüstung auf LL-Sohlen ist noch ein weiterer Punkt nicht gelöst. Es gibt derzeit keinerlei verbindlichen oder gesetzlichen Regelungen, kein Überwachungsorgan die den Wartungszustand der Bremsen kontrollieren. Nur die reine Umrüstung auf die LL-Sohlen reicht nicht aus, wenn durch einen schlechten Wartungszustand die positiven Effekte der Lärmreduzierung wieder zunichte gemacht werden. Ein kaputter Auspuff am Auto oder Motorrad würde wahrscheinlich ohne Polizei und den regelmäßigen technischen Kontrollen bei der zweijährigen Hauptuntersuchung beim „TÜV“ viel öfter vorkommen.

Dass sich Deutschland an EU-Programmen zur Lärmreduzierung beteiligt, ist zu begrüßen. Das darf aber nicht zu Verzögerungen nationaler Anstrengungen führen.

Was bringt die Maßnahme:

Kurzfristig (innerhalb eines Jahres)

Bahnlärmbetroffene, die bereits jetzt vom Lärm der Güterzüge betroffen sind, bringt diese Maßnahme kurzfristig leider nichts. Außer vielleicht im Rheinkorridor, wo diese umgerüsteten Waggon bereits jetzt als Ganzzüge eingesetzt werden sollen.

Mittelfristig (bis 2020)

Ohne sofortige ordnungsrechtliche Maßnahmen (wie im Koalitionsvertrag genannt) bleibt der mittelfristige Erfolg sehr fraglich. Dieser erscheint aus heutiger Sicht zweifelhaft.

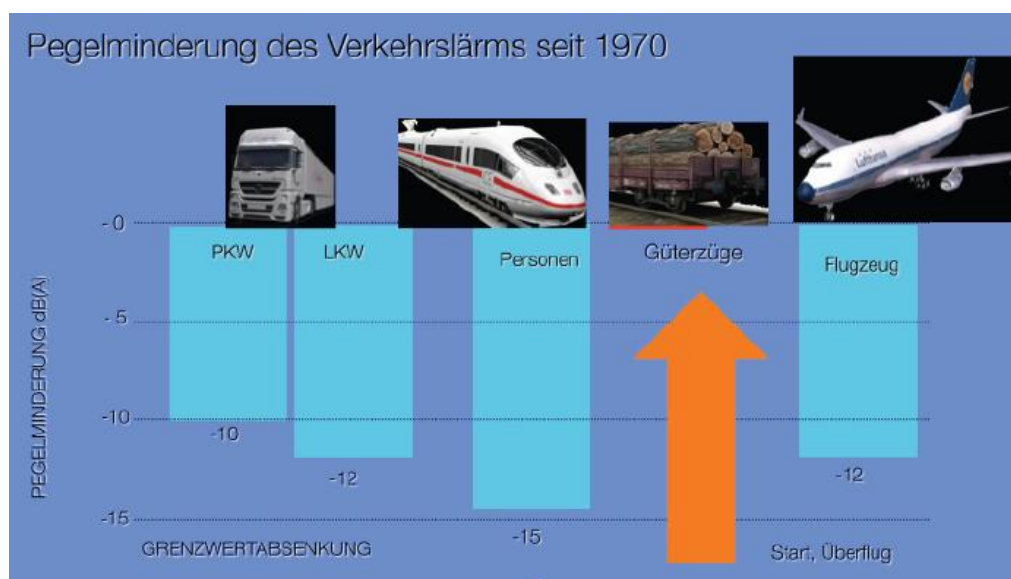
In ganz Deutschland müssen bis 2020 sicher noch viele Betroffene den Bahnlärm ertragen (so auch an der Strecke Hof-Regensburg) und können nur hoffen, dass bis dahin sukzessive viele Güterwaggon umgerüstet sind.

Eine geringe Umrüstquote macht die Bemühungen zur Lärmreduzierung zunichte.

Langfristig

Mittel- und langfristig ist es sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung. Ziel muss es sein, dass beim Verkehrsträger Schiene und insbesondere bei den Güterwaggon und Lokomotiven ein technischer Standard erreicht wird, der Verkehrslärm vermeidet.

Andere Verkehrsträger haben diese Entwicklung bereits hinter sich:



Lärmabhängige Trassenpreise

Die DB Netz AG hat zum 1. Juni 2013 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt, das für laute Züge einen Zuschlag und für leise einen Bonus vorsieht.

Mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem wird ein ergänzender finanzieller Anreiz für den Einsatz leiser Güterwagen geschaffen und um Bestandsgüterwagen auf lärmmindernde Technologie, wie Verbundstoffbremssohlen (LL-Sohle) umzurüsten. Durch den Trassenpreiszuschlag werden Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Kosten der Umrüstung mit in die Pflicht genommen.

Das lärmabhängige Trassenpreissystem hat eine Gültigkeit von 8 Jahren. Ziel der Bundesregierung ist, dass in dieser Zeit das Gros der Bestandsfahrzeuge umgerüstet werden soll und nach Ende der Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems keine Güterwagen, die die Lärmgrenzwerte der TSI Lärm überschreiten, mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren dürfen. Damit soll sichergestellt werden, dass die mit der Umrüstung erzielte Lärmreduzierung dauerhaft erhalten bleibt.

Das lärmabhängige Trassenpreissystem besteht aus zwei Kernelementen:

1. Förderung der Umrüstung durch einen laufleistungsabhängigen Bonus aus Mitteln des Bundes, der direkt an die Wagenhalter gezahlt wird;
2. Laufleistungsabhängiger Bonus in gleicher Höhe an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, wenn diese leise Güterwagen einsetzen.

Das Ziel dieser flächendeckenden und wahrnehmbaren Lärmreduzierung ist jedoch erst dann erreicht, wenn etwa 80 Prozent der vorhandenen Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen ausgerüstet ist: Damit würde der Lärmpegel um ca. 5 dB(A) sinken.

Resümee:

Das lärmabhängige Trassenpreissystem ist ein Anreizsystem. Als Anreizsystem kommen die Mehrerlöse primär den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als Bonus zugute, die ihre Wagen bereits umgerüstet haben. Es ist also eine freiwillige Maßnahme, die die EVU durchführen können. Eine gesetzliche oder verbindliche Vorgabe zur Einhaltung von Schallpegeln ist es nicht.

Die Umrüstung der vorhandenen Güterwagenflotte führt, im Gegensatz zu fast allen anderen Lärmschutzmaßnahmen, die nur punktuelle Wirkung haben, zu einer flächendeckenden Lärmreduzierung. Dies ist grundsätzlich ein guter Ansatz.

Was bringt die Maßnahme:

Kurzfristig (innerhalb eines Jahres), mittelfristig (bis 2020) und langfristig können die Aussagen, wie bei der Umrüstung der LL-Sohlen, übernommen werden.

Abschaffung des Schienenbonus

Die Lärmgrenzwerte für die Bahn wurden 1990 in der Bundesemissionsschutzverordnung um fünf Dezibel angehoben. Der Schienenbonus räumte Zügen seit Jahren das Recht ein, fünf Dezibel lauter zu sein als Autos. Hintergrund dieser Regelung war die Annahme, dass Schienenlärm als weniger belastend wahrgenommen wird als Straßenlärm. Das gilt seit langem als überholt – auch, weil der Güterverkehr auf der Schiene zunimmt und mehr Hochgeschwindigkeitszüge unterwegs sind.

Der Lärmbonus für alle **Neu- und Ausbaumaßnahmen** auf der Schiene fällt zum **1. Januar 2015 weg**: Das hat ein gemeinsames Gremium von Bundesrat und Bundestag im April 2013 entschieden.

Die neuen Lärmschutzregelungen sind dann an den Neu- und Ausbau von Schienenwegen gekoppelt. Der Schienenbonus wird nicht mehr für die Bauvorhaben angewendet, für die das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet und für die die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich gemacht worden ist.

Die niedrigeren Grenzwerte werden aber auch auf die freiwillige Lärmsanierung ausgeweitet, so dass auch auf Bestandsstrecken Auswirkungen spürbar werden könnten (siehe Text im Koalitionsvertrag)

Der Koalitionsvertrag der GroKo (November 2013)

„Wir werden rechtlich klarstellen, dass die in der vergangenen Legislaturperiode für Schienenneubaustrecken um 5 dB(A) verschärften Lärmgrenzwerte auch für umfassende Streckenertüchtigungen im Bestandsnetz, die neue Planfeststellungsverfahren erforderlich machen, gelten. Die Mittel für die Lärmschutzprogramme im Bereich Straße und Schiene werden erhöht.“

Resümee:

Auch dies ist ein Schritt in die richtige Richtung, um den Bahnlärm zu reduzieren. Jedoch nur dann, wenn die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Es bleibt abzuwarten, ob bei der Elektrifizierung der Strecke Hof-Regensburg der Schienenbonus noch zum Tragen kommt oder nicht.

Hierzu haben wir noch keinerlei abschließende Aussage.

Lärmvorsorge – Lärmsanierung, die Frage des gesetzlichen Rahmens

Wichtiger als die Frage nach dem Wegfall des Schienenbonus ist für uns jedoch die Frage, ob durch die Elektrifizierung der Strecke Hof-Regensburg ein Anspruch auf Lärmvorsorge oder (nur) auf freiwillige Lärmsanierung begründet wird, denn es gelten unterschiedliche Immissionsgrenzwerte. Die Werte bei der Lärmsanierung liegen dabei um ca. 10 dB(A) höher als die der Lärmvorsorge. Wie eingangs beschrieben, bedeutet dies für das menschliche Ohr eine Verdoppelung des Lärms und stellt somit eine deutliche Benachteiligung dar!

Lärmvorsorge

Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gewährt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Als sogenannte **Lärmvorsorge ist beim Neubau oder einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist**. Lärmvorsorge erfolgt als sogenannte aktive Maßnahme durch Schallschutzmaßnahmen am und neben dem Gleis. Oft werden Schallschutzwände errichtet, aber auch andere Techniken sind möglich. Reichen Maßnahmen am Gleis nicht aus oder kommen sie aus anderen Gründen nicht in Betracht, werden sogenannte passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden durchgeführt, z. B. in Form von Schallschutzfenstern, mit Schallschutzlüftern oder als Fassadendämmung.

Bei der Lärmvorsorge sind die in der 16. BImSchV festgelegten Lärmgrenzwerte einzuhalten. Diese sind auch niedriger als die Lärmgrenzwerte der Lärmsanierung (siehe unten)

Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB (A)

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen	57	47
reine Wohngebiete	59	49
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Quelle: 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)

Lärmsanierung

Unverändert fortbestehende Schienenwege, sog. Bestandsstrecken, unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung. Deshalb stellt der Bund seit 1999 jährlich Mittel für das Programm "Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes" bereit. Begünstigt sind Gebäude, die vor dem Inkrafttreten des BImSchG (01.04.1974 bzw. 03.10.1990) errichtet wurden. Ursprünglich mit 50 Millionen pro Jahr ausgestattet sind die Mittel seit 2007 auf 100 Millionen Euro jährlich angewachsen. Ab 2014 sind im Haushaltsentwurf der Bundesregierung 120 Millionen Euro für Lärmsanierung an Schienenwegen vorgesehen.

In den letzten Jahren sind in den jährlichen Bundeshaushaltsgesetzen folgende Grenzwerte für die Lärmsanierung festgelegt worden:

Lärmsanierungsgrenzwerte in dB (A)

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, reine Wohngebiete	70	60
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Quelle: BMVBS nach Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1222 Titel 891 05

Die Marschrichtung erscheint klar:

Die Elektrifizierung einer Bestandsstrecke ist keine wesentliche bauliche Änderung! Ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht daher nicht.

Aber nur durch Lärmvorsorgemaßnahmen wird es einen besseren Lärm- und Erschütterungsschutz geben, um nicht in ein paar Jahren am Lärmschutz nachbessern zu müssen.

„Minimalmaßnahmen“ im Rahmen einer Lärmsanierung gilt es zu vermeiden, denn dafür wird die Strecke als wichtige Entlastung der Knoten Nürnberg und München, im Seehafenhinterlandverkehr als zukünftige Zulauf-Strecke zum Brenner-Basis-Tunnel und als EU-Güterkorridor Skandinavien-Mittelmeer viel zu stark frequentiert werden.

Bei der Ausweitung von Trassenkapazitäten, ist der Lärmschutz für die Planer eher nachrangig. Transitgüterzüge müssen nicht durch die Ortslagen geführt werden. Die lärmgeplagten Bürger fordern in erster Linie immissionsarme Schienentrassen außerhalb der Wohnbebauung. Sie bieten den besten Ansatz, das Lärmproblem nachhaltig in den Griff zu bekommen und minimieren das Unfallrisiko durch Gefahrguttransporte.

Zu guter Letzt:

Wenn man kritische Fragen stellt und andere Standpunkte vertritt, dann ist das weder Miesmacherei noch Politikerschelte, sondern Pflicht und demokratisches Recht der Bürger, die sich um ihr Gemeinwesen und in unserem Fall um ihre Gesundheit und ihre Existenz sorgen. Die erschreckenden Beispiele von Lobbyismus, Korruption und Betrug lehren uns als Bürger, dass es nicht mehr um blindes Vertrauen gehen darf, sondern um verantwortungsvolles Mitgestalten und kritisches Hinterfragen.

Denn es geht um uns, unsere Region, unsere liebenswerte Heimat, um unsere Zukunft und um die unserer Kinder und der nachfolgenden Generationen.

Forum Bahnlärm
Güterkorridor Naabtal21
92665 Altenstadt

Internet: www.lautwirtds.de
Email: lautwirtds@gmx.de

Quellenverzeichnis u.a.:

DB Mobility Networks Logistics, Internetartikel: Güterzüge werden leiser, 24.06.2013

DB Schenker Rail AG, Internetartikel: Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020, 21.08.2013

DB Schenker Rail AG, Internetartikel: Lärmschutz – Unterwegs auf leisen Sohlen, 10.10.2013

Gemeinsames Positionspapier des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI), Lärminderung beschleunigen - Der Vorschlag des deutschen Schienengüterverkehrssektors, Oktober 2013:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:
Lärmschutz im Schienenverkehr, März 2013

Publikationen des Bundesumweltamt, Prof. Dr. Eckhard Pache, Minderung der Umweltbelastungen im Schienenverkehr durch emissionsabhängige Trassenpreise, Rechtsgutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes, Januar 2007