



DS VVS 17/05  
Anlage

Freiburg i. Br., 29.11.2005  
Unser Zeichen: 532215/11

Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19  
79102 Freiburg i. Br.

## Verbandsversammlung am 08.12.2005

### **TOP 4 (öffentlich)**

#### **Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel**

**hier: Ergebnisse der öffentlichen Anhörung zum Thema „Lärmschutz“  
am 18.11.2005 in Bad Krozingen**

– *beschließend* –

### **1. Beschlussvorschlag der Geschäftsstelle**

- 1.1. Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht über die öffentliche Anhörung zum Thema „Lärmschutz“ am 18.11.2005 in Bad Krozingen zustimmend zur Kenntnis.
- 1.2. Die Verbandsversammlung bekennt sich mit der „Botschaft der Region am Oberrhein und Hochrhein an die Bundesregierung“ (Anlage 1) erneut zum zügigen viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel und fordert gleichsam die für die Bemessung von Schallschutzmaßnahmen entlang von Schienenwegen maßgeblichen Rechtsgrundlagen entsprechend den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen zu novellieren.

Anlage 1

## 2. Anlass

Zur Umsetzung und weiteren fachlichen Fundierung des Beschlusses der Verbandsversammlung am 21.07.2005 (DS VVS 13/05) konzipierte die Verbandsgeschäftsstelle ein öffentliches Hearing zum Thema Lärm entlang der Aus- und Neubaustrecke „Rheintalbahn“ am 18.11.2005 in Bad Krozingen.

Mehr als 600 Personen, darunter zahlreiche Abgeordnete aus dem Bundestag und Landtag von Baden-Württemberg, sowie Repräsentanten aus der Region folgten der Einladung der Regionalverbände Südlicher Oberrhein und Hochrhein-Bodensee.

Bundesweit anerkannte Experten

- Dr. Matthias Mather,  
Leiter Umweltmanagement, Bahn-Umwelt-Zentrum  
der Deutsche Bahn AG, Berlin
- Prof. Dr. Ullrich Martin,  
Direktor des Verkehrswissenschaftlichen Instituts  
an der Universität Stuttgart
- Prof. Dr. Manfred Spreng,  
Institut für Physiologie und experimentelle Pathophysiologie,  
Universität Erlangen-Nürnberg
- Prof. Dr. Reinhard Sparwasser,  
Albert-Ludwigs-Universität Freiburg sowie  
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Freiburg

diskutierten lärmtechnische, lärmmedizinische und juristische Gesichtspunkte entlang von Schienenwegen und waren sich einig: Die technische Ausrüstung des Rollenden Materials ist ebenso wie die bisherige Sonderstellung der Eisenbahn bei der Bemessung des Lärmschutzes nicht mehr zeitgemäß.

Deutlich wurde, dass auch die Deutsche Bahn AG den Schienenlärm bis 2020 gegenüber dem Jahr 2000 halbieren will (Dr. Mather). Technisch gesehen besteht heute schon ein großes Potenzial, den Lärm entlang der Rheintalbahn zu minimieren. Dies betrifft vor allem das sog. „**Rollende Material**“, insbesondere bei älteren Güterwagenmodellen. Eine Verbundstoff-Bremssohle (K-Sohle) mindert Schallemissionen von Güterzügen um rund 10 dB(A), das wiederum eine Halbierung des subjektiven Lärmempfindens bedeutet (Dr. Mather).

Um die hohen Belastungen an bestehenden Schienenwegen zu mindern, initiierte die Bundesregierung 1999 das „Freiwillige Lärmsanierungsprogramm Schiene“ – deutlich später als beim Straßenverkehr (Lärmsanierung seit 1978). Dies zeigt, dass der Schienenverkehrslärm in der Wahrnehmung deutlich unter dem Straßenverkehrslärm angesiedelt ist (Prof. Martin). Jährlich stellt der Bund 51 Mio. € für Schallschutzwände, Schallschutzfenster und die Gleispflege zur Verfügung (DS BT 15/3038). Die vorrangige Förderung von leisen Fahrzeugen und Zügen (Umrüstung der Fahrzeugkomponenten ‚lärmarmes Drehgestell‘ und ‚K-Bremssohle‘) ist jedoch aufgrund der sofortigen netzweiten Wirksamkeit deutlich effektiver als die schwerpunktmäßige Infrastrukturförderung (Prof. Martin). Da der Einbau bzw. die Umrüstung auf der

K-Sohle sehr kostenintensiv ist, sollte künftig nur in ganz wenigen exponierten Fällen weiter in die Infrastruktur investiert werden (Dr. Mather und Prof. Martin). Vielmehr sei ein Umrüstprogramm durchzuführen, um die Installationszeiträume der K-Sohle von mehr als 30 Jahren auf 10 Jahre zu reduzieren. Ein Umrüstzeitraum von 10 Jahren führt darüber hinaus im volkswirtschaftlichen Sinne sogar zu Kosteneinsparungen gegenüber der bisherigen Praxis (Prof. Martin).

Die Anpassung der Fördergrundsätze muss nicht nur bundes-, sondern europaweit vorgenommen werden, da auf exponierten Strecken, wie der Rheintalbahn, bis zu 50 % Fremdwagen fahren (Prof. Martin). Diese Umrüstung kommt damit allen an Schienenwegen lebenden Menschen zugute.

Darüber hinaus erweisen sich zahlreiche gesetzliche Regelungen – insbesondere die 16. BImSchV – durch neuere Erkenntnisse zum Gesundheitsschutz nicht mehr als zeitgemäß.

Grundlage für die Festlegung des **Schienenbonus in der 16. BImSchV** bildeten Ergebnisse einer interdisziplinären Feldstudie Ende der 70er Jahre/Anfang der 80er Jahre. Vergleichbar mit diesen Ergebnissen sind neue Lärmwirkungsstudien der DB AG Ende der 90er Jahre (DS BT 15/5927).

Die verschiedenen Verkehrsträger weisen dabei eine unterschiedliche Geräuschcharakteristik auf und verursachen unterschiedliche Reaktionen bei den Betroffenen, so dass die Grenzwerte für den einen Verkehrsträger nicht ohne weiteres auf andere übertragen werden können (DS BT 15/5927). Auf Grund der derzeit maßgeblichen Rechtslage erfolgt die Berechnung der Lärmemission vom sog. Mittelungspegel über den an einer Stelle insgesamt herrschenden Zugverkehr (DS BT 15/3038). D.h. soweit wie möglich wird das Emissionsniveau der verschiedenen Zugarten und die gefahrenen Geschwindigkeiten berücksichtigt.

Emissionen schneller Züge mit Geschwindigkeiten von 100 bis 200 km/h sind hinsichtlich Spitzenpegel und Anstiegsdynamik mit Überflugschallen vergleichbar (Prof. Spreng). Aufwachreaktionen sind zwar nicht unbedingt mit gesundheitsrelevantem, erinnerbaren Aufwachen gleichzusetzen. Gleichwohl muss die Nachtbelastung bspw. auch anhand von Maximalpegeln und deren Häufigkeit lärmmedizinisch gesondert betrachtet werden, wodurch der Schienenbonus in Frage gestellt ist (Prof. Spreng). Lärm kann bei langfristiger Einwirkung (vor allem nachts) oberhalb präventiver Richtwerte zur Gesundheitsbeeinträchtigung beitragen. Prof. Spreng forderte daher als präventive Konsequenzen:

- Begrenzung der Ausschüttung des nächtlichen Stresshormons (Cortisol) und
- Verhinderung zusätzlichen Aufwachens unterhalb des Maximalpegels von  $13 \times 53 \text{ dB(A)}_{\text{Innen}}$  bzw.  $13 \times 68 \text{ dB(A)}_{\text{Außen}}$  sowie
- Vermeidung von Wiedereinschlafstörungen bei Dauerschallpegel von  $35 \text{ dB(A)}_{\text{Innen}}$  bzw.  $50 \text{ dB(A)}_{\text{Außen}}$

Prof. Sparwasser übte abschließend rechtliche sowie rechtspolitische Kritik und erläuterte, dass die höchstrichterliche Rechtssprechung zum Schienenbonus überholt ist. Diese hält den verfassungsrechtlichen Anforderungen für einen ausreichenden Gesundheitsschutz nicht länger stand. Die Privilegierung des Schienenverkehrs durch einen undifferenzierten Schienenbonus ist nur noch fiskalisch begründet und erschwert langfristig die erwünschte Akzeptanz des Schienenverkehrs.

Angesichts dieser überzeugenden Expertenausführungen sicherten die anwesenden Bundestags- und Landtagsabgeordneten

- MdL Volker Schebesta, CDU, Offenburg
- MdB Rita Schwarzelühr-Sutter, SPD, Waldshut
- MdB Kerstin Andreae, Bündnis 90/ Die Grünen, Freiburg
- MdB Sibylle Laurischk, FDP, Offenburg

zu, im neuen Bundestag entsprechende Initiativen zu ergreifen:

1. Novellierung der für die Planung von neuen DB-Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen, insbesondere die Schaffung neuer Lärmgrenzwerte in der 16. BImSchV durch Abschaffung des sog. Schienenbonus von  $-5$  dB(A). Ausnahmen bilden hierbei Nebenfahrstrecken und Straßenbahnschienen,
2. Fortführung der laufenden Lärmsanierung an Schienenwegen bzw. zügige Umsetzung eines nationalen bzw. EU-weiten Sanierungskonzeptes für das Rollende Material, insbesondere die Einführung der K-Bremssohle bei älteren Güterwagenmodellen sowie die Einführung lärmarmen Drehgestelle,
3. die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise zur Durchsetzung von Lärminderungstechniken.

Weitere Zusagen gab es von einzelnen Abgeordneten:

- Zukünftig als Grundlage für den Lärmschutz eine faire und realistische Berechnung des Lärmpegels zugrunde zu legen (*Schwarzelühr-Sutter*),
- Durchführung von Nachberechnungen der Lärmwerte im Falle einer Überschreitung der im Rahmen der Planfeststellung prognostizierten Zugzahlen (*Schwarzelühr-Sutter*),
- Auflagen in Planfeststellungsverfahren, wie z.B. Nachtfahrverbot für laute Züge, Umrüstung der Güterwaggons mit leiser und moderner Bremstechnik (*Andreae*).

Frau Schwarzelühr-Sutter hat die Regionalverbände zu einem „Runden Tisch“ in Berlin eingeladen, um dort die Botschaft der Region am Oberrhein und Hochrhein zum verbesserten Lärmschutz entlang der Aus- und Neubaustrecke „Rheintalbahn“ vorzutragen.

Die Regionen können durch sinnvolle Einflussnahme entscheidend zur Förderung und Entwicklung des Systems Eisenbahn beitragen (Prof. Martin).

### 3. Fazit

Die von den Regionalverbänden thematisierten Forderungen nach einer Novellierung der 16. BImSchV, insbesondere wegen des „Schienenbonus“, und einem Sanierungskonzept für das „Rollende Material“ hat sowohl bei den Medien, Bürgern als auch bei den politischen Repräsentanten des Bundes, des Landes und in der Region eine breite positive Resonanz erfahren. Es gilt deshalb, den eingeschlagenen Weg im Interesse der an Schienenwegen lebenden Menschen weiter konsequent zu verfolgen.

# Botschaft der Region am Oberrhein und Hochrhein an die Bundesregierung

- zum verbesserten Lärmschutz entlang der  
Aus- und Neubaustrecke „Rheintalbahn“ -

I. Die Region am Oberrhein und Hochrhein bekennt sich zum vorrangigen Aus- und Neubau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel und fordert eine zügige - und das heißt auch rechtssichere - Realisierung des Gesamtprojektes bis zum Jahr 2015. Gleichzeitig fordert die Region am Oberrhein und Hochrhein, dass die Rheintalbahn sowohl menschen- als auch umweltgerecht geplant und betrieben wird. Die Region kann es nicht hinnehmen, dass mit Inbetriebnahme der Alpentransversale in der Schweiz der Zubringerverkehr auf deutscher Seite über die bestehende Rheintaltrasse abgewickelt wird.

II. Die derzeit maßgebliche Rechtslage ist ebenso wie die technische Ausrüstung des Rollenden Materials nicht mehr zeitgemäß. Um eine Akzeptanz für das Jahrhundertbauwerk „Aus- und Neubaustrecke der Rheintalbahn“ in der Region zu erreichen, ist folgenden Bedingungen Rechnung zu tragen:

- Im Interesse der von der Rheintalbahn und besonders vom nächtlichen Güterzuglärm betroffenen Menschen fordern die Unterzeichner die Bundesregierung auf, für die Planung von neuen DB-Schienenwegen einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen, insbesondere die 16.BImSchV, zu novellieren. Der bei der Bemessung von Schallschutzmaßnahmen in aktuellen Schienenbau- und -ausbauprojekten der DB AG angewandte sog. Schienenbonus von  $-5\text{db(A)}$  ist abzuschaffen. Bei der Auslegung von Schutzmaßnahmen sind Schienenboni nur noch in plausibel begründeten Ausnahmefällen (z.B. wenig befahrene Nebenstrecken, Stadtbahnstrecken) zu akzeptieren.

- Im Interesse aller an Schienenwegen lebenden Menschen fordern die Unterzeichner die rasche Umsetzung eines nationalen und EU-weiten Sanierungskonzeptes für das „Rollende Material“. Erkenntnisse aus der Schweiz zeigen, dass nach dem aktuellen Stand der Technik mittels der Sanierung des „Rollenden Materials“ eine Lärmreduktion um bis zu 70 % gegenüber älteren Zügen möglich ist.

III. Die Landesregierung Baden-Württemberg wird gebeten, die genannten Forderungen an die Bundesregierung zu unterstützen und ggf. über eine Bundesratsinitiative auf die Änderungen der o.g. Rechtslage hinzuwirken.

Bad Krozingen, 18. November 2005



Regionalverband  
Südlicher Oberrhein  
Planen. Beraten. Entwickeln.



REGIONALVERBAND  
HOCHRHEIN-BODENSEE