



Stellungnahme des Sachverständigen
Dr. Ing. Jens Böhlke

Bearbeitung: Dr. Ing. Jens Böhlke

Telefon: (02 28) 98 26-201

Telefax: (02 28) 98 26- 9201

e-Mail: BöhlkeJ@eba.bund.de
AL2@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 01.06.2014

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

VMS-Nummer

— 2

Betreff: Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 04.06.2014

Bezug: Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)

Anlagen:

- Die neue Verordnung ist wichtig für die zukünftige Arbeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA).
Ohne die neue Verordnung besteht die Gefahr, dass das EBA sich zukünftig in den einzelnen Planfeststellungsverfahren mit den Obergerichten in jedem Einzelfall über die Frage, ob und in welchem Umfang zum Beispiel innovative Schallschutzmaßnahmen anerkannt werden können, gesondert auseinandersetzen muss. Eine bundesweite einheitliche Anwendung von Schallschutzmaßnahmen zugunsten der betroffenen Bürger rückt damit in weite Ferne. Aus Sicht des EBA sollte dies zwingend durch Erlass der neuen Verordnung vermieden werden.
- Die jetzt vorliegende Verordnung stellt aus Sicht des EBA eine Verbesserung dar und die Akteure sollten ein großes Interesse an der Einführung der Verordnung haben. Die neue Verordnung ermöglicht gegenüber der Schall 03 (1990) grundsätzlich eine genauere Berechnung der Schienenlärmbelastung betroffener Anwohner beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes (Lärmvorsorge). Hieraus resultiert nicht zuletzt auch eine größere Sicherheit im Hinblick auf festgesetzte Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Eisenbahnlärm. Zusätzlich werden Lärmprognosen zukünftig stärker als bisher einer Plausibilisierung gegenüber der Planfeststellungsbehörde bedürfen.

- Die innovativen Schallschutzmaßnahmen können nunmehr Eingang in die Planfeststellungspraxis des EBA finden. Die neue Verordnung ermöglicht, erstmals die innovativen Schallschutzmaßnahmen angemessen in den Planrechtsverfahren zu berücksichtigen und so die im Rahmen des Konjunkturpakets getroffenen Investitionsentscheidungen des Bundes auch im planungsrechtlichen Alltag als Schutzauflagen zugunsten der betroffenen Bürger zu etablieren. Dies führt einer größeren Auswahl zwischen einzelnen Lärmschutzmaßnahmen und damit zu einem deutlich besseren Ausgleich der unterschiedlichen Interessen der am Prozess beteiligten Akteure.

- Ohne eine neue Verordnung sind weitere innovative Schallschutzmaßnahmen in Deutschland nicht einsatzfähig.
Die neue Verordnung regelt erstmals die akustische Anerkennung von innovativen Schallschutzmaßnahmen und setzt damit einen Anreiz für den Einsatz innovativer Schallschutzmaßnahmen, die in der Praxis nicht ohne Wirkung bleiben werden. Vor diesem Hintergrund ist die neue Verordnung ein wichtiger Bestandteil für die zukünftige Arbeit der Planfeststellungsbehörde, die zu einer Erhöhung der Rechts- und Planungssicherheit führen wird.

- Der über einen Zeitraum von 10 Jahren geführte Diskussionsprozess zur Erstellung einer neuen Verordnung sollte nunmehr abgeschlossen werden, auch wenn sich nicht alle Akteure mit ihren Interessen in diesem Prozess haben durchsetzen können. Die Gesamtmaterie weist eine derart hohe Komplexität auf, dass einzelne Modifikationen im Gesamtwerk im Rahmen einer Nachbesserung kaum möglich sein dürften, ohne den Gesamtkontext und die gefundenen Rechenmodelle in Frage zu stellen.

Gez.

Dr. Ing Jens Böhlke

In der Sache begrüßt das EBA insbesondere folgende erstmalig bzw. weiter entwickelten Gegenstände der Neuregelung:

- umfangreiche Begriffsdefinitionen,
- Einbeziehung auch ausländischer Triebwagenzüge in Tabelle 4 „Verkehrsdaten für Eisenbahnen“ mit eigenen Kenndaten,
- Differenzierung nach Schallquellenarten und -höhen in Tabelle 5 „Schallquellenarten an Fahrzeugen für Eisenbahnen“,
- Einbeziehung der innovativen Maßnahmen „Schienenstegdämpfer“ und „Schienenstegabschirmung“ in Tabelle 8, „Pegelkorrekturen c_2 für Fahrflächenzustand „besonders überwachtes Gleis (büG)“ sowie für Schienenstegdämpfer und -abschirmung“ und normative Regelung der Maßnahme „büG“,
- differenziertere Betrachtung der akustischen Auswirkungen von Eisenbahnüberführungen in Tabelle 9: Korrekturen K_{Br} und K_{LM} für Brücken,
- Einbeziehung der innovativen Maßnahme „niedrige Schallschutzwand“ in Kapitel 6.5 „Abschirmung durch Hindernisse“,
- vertiefende Regelungen zu § 5 in Kapitel 9 „Berücksichtigung von abweichender Bahntechnik und von schalltechnischen Innovationen“,
- Modellierung der Schallemission durch bis zu vier Quellen (Rollgeräusche, aerodynamische Geräusche, Aggregatgeräusche, Antriebsgeräusche) in verschiedenen Höhen (0 m, 4 m, 5 m über Schienenoberkante) in Frequenzbändern (Oktaven),
- Einbeziehung der Gesamtheit der in der Umgebung einer Schienenstrecke vorhandenen Bebauung (bisher nur erste Bebauungsreihe) bei der Schallausbreitungsberechnung hinsichtlich Abschirmwirkung und auftretender Schallreflexionen (hieraus können sowohl Pegelminderungen als auch Pegelerhöhungen resultieren), Schallausbreitungsberechnung erfolgt in Frequenzbändern (Oktaven),
- Berücksichtigung von Schallausbreitung über Wasserflächen (führt i.a. zu Pegelerhöhungen),
- Zuschläge für die erhöhte Schallabstrahlung von Brücken in Abhängigkeit von der jeweiligen Brückenkonstruktion bis zu 12 dB (bisher unabhängig vom Brückentyp 3 dB) sowie Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen zur Brückenentdröhnung,
- Berücksichtigung der lärmindernden Wirkung von Schallabsorbern (Lärmschutzmaßnahme) auf der Festen Fahrbahn,
- Berücksichtigung der lärmindernden Wirkung von Schienenschmiereinrichtungen (Lärmschutzmaßnahme) zur Verminderung von Kurvenquietschen in engen Radien,
- Berücksichtigung der Emissionsminderung bei Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen,
- Berücksichtigung transparenter (reflektierender) Lärmschutzwände (verminderte Abschirmwirkung durch Mehrfachreflexionen zwischen Wand und Wagenseitenwänden, Schallreflexionen auf gegenüberliegender Bebauung),
- Berücksichtigung der zugartabhängigen Wirkung der Lärmschutzmaßnahme „Besonders überwachtes Gleis“.