

Projekt Schiene Nord

Anforderungen an den **Lärmschutz**

M. Jäcker-Cüppers
Stellv. Vorsitzender des **Arbeitsrings Lärm** der **DEGA ALD**

Dialogforum Schiene Nord – 5. Treffen
Celle, 17.07.2015

- **Lärmschutzziele: Zweiteilung des Schutzniveaus**
- **Anwendung beim Projekt Schiene Nord**
- **Lärmsanierung in Niedersachsen**
- **Defizite bei der Lärmvorsorge**
- **Vorrang von Maßnahmen an der Quelle**
- **Umrüstprogramm**
- **Folgerungen für das Projekt Schiene Nord**

- Beim Projekt Schiene Nord sollte erreicht werden:
 - Ein **einheitliches hohes Schutzniveau** für alle Anwohner
 - **Minimierung** der Gesamtbelastung
- **Aktuelles Verkehrslärmschutzrecht:**
Zweiteilung des Schutzniveaus
 - **Bau und wesentliche (bauliche) Änderung** von Schienenwegen (Lärmvorsorge):
Immissionsgrenzwerte (Außenpegel) zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - wie erhebliche Belästigung- durch Geräusche (WA/WR: **59/49** dB(A) tags/nachts)
 - **Bestandsstrecken** (Lärmsanierung):
(Deutlich höhere) **Auslösewerte** des freiwilligen Lärmsanierungsprogramm zum Schutz vor Gesundheitsrisiken und Eigentumsverlusten (WA/WR: **70/60** dB(A) tags/nachts)
- ▶ **Schutzniveau mindestens auf der Grundlage der Lärmvorsorge**

- **Neubautrassen:**
Lärmvorsorge, aber neue Belastungen
- **Ausbau um zusätzliches Gleis:**
Lärmvorsorge, ggfs. deutliche Minderung gegenüber Bestandssituation
- **Andere bauliche Eingriffe:**
ggfs. Lärmvorsorge
- **Blockverdichtung:**
keine Lärmvorsorge, ggfs. Lärmsanierung
- **Mehrverkehr und/oder höhere Geschwindigkeiten auf Bestandsstrecken:**
Bsp. Strecke Uelzen-Hannover nach Ausbau Strecke Lüneburg-Uelzen:
keine Lärmvorsorge, ggfs. Lärmsanierung



Auslösewerte bis
2014 mit
Schienenbonus:
WA/WR **75/65**
dB(A) tags/nachts

Quelle: <http://www1.deutschebahn.com/laerm/infrastruktur/laermsanierung.html>

- Kein Außenschutz, wenn die **Kosten** der Schutzmaßnahme **außer Verhältnis** zu dem angestrebten **Schutzzweck** stehen
 - ▶ hilfsweise Innenraumschutz durch baulichen Lärmschutz
- Immissionsgrenzwerte baugebietsabhängig:
z. B. für **Dorfgebiete** um 5 dB(A) höher gegenüber WA/WR:
mindestens für die Nacht sollten die Grenzwerte für WA, WR angestrebt werden
- **Betriebliche Maßnahmen** wie Blockverdichtung und Geschwindigkeitserhöhungen sind keine wesentliche Änderungen; hier besteht dringender Reformbedarf
- Es findet keine **Gesamtlärmbetrachtung** statt
- Mittelfristig sollten die Lärmvorsorgewerte **gesenkt** werden, da sie über den Schwellenwerten für erhebliche Belästigungen (BlmSchG!) liegen

- **Rechtliche Verankerung** erforderlich
(bislang mit sekundären aktiven Maßnahmen wie Lärmschutzwänden gleichgestellt)
- **Technische Minderungspotenziale ausschöpfen:**
 - **Fahrzeuge:**
 - **Umrüstung** der Güterwagen des Bestands (siehe Umrüstprogramm)
 - Einführung von Radscheibenbremsen mit akustisch optimierten Rädern bzw. Radabsorbern
 - **Andere Fahrzeuge** wie Lokomotiven einbeziehen:
 - Einführungsinstrumente: **Geräuschvorschriften** (EU) , nach Emissionen gestaffelte **lärmabhängige Trassenpreise**
 - **Fahrwege:**
 - **Gleispflege** (Besonders überwachtetes Gleis)
 - **Schienenstegabschirmung, Schienenstegdämpfer**
 - **Innovationen** (Leisere Schienen, z. B. Profil 80E2)

- **Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen**
 - **Fahrverbote**
 - **Geschwindigkeitsreduktion:**
siehe Anhang: Urteil des OVG Sachsen-Anhalt 1 K 17/13
vom 17.07.2014:
Einbeziehen von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen in
die Abwägung

- Die **Umrüstung der Güterwagen** mit Graugussklötzen (GG-Wagen) muss bei Inbetriebnahme der neuen oder ausgebauten Strecken abgeschlossen sein.
- Das Minderungspotenzial umgerüsteter Wagen muss durch **akustisch optimierte Gleispflege** (Besonders überwachtetes Gleis) vergrößert werden (ΔL von 5 auf 8 dB(A), vgl. Schall 03; 2015).
- **Laute (ausländische) Wagen** sollen das deutschen Netzes nach Abschluss des Umrüstungsprogramms (Ende 2020) nicht mehr befahren (Koalitionsvertrag 2013).
- ▶ **Europäisches Verbot** von GG-Wagen oder **nationale Regelung** (Bundesverkehrsministerium bereitet ein entsprechendes Gesetz aktuell vor).

- Grundsätzlich ist das **Außenschutzniveau der Lärmvorsorge** anzustreben und mittelfristig zu verbessern
- **Betrieblich bedingte Pegelerhöhungen** sind ebenfalls als wesentliche Änderung zu bewerten
- Maßnahmen an der **Quelle** sollten Vorrang haben
- Das **Besonders überwachte Gleis** sollte die Regel werden
- Das **rechtliche Instrumentarium** der Lärmvorsorge ist entsprechend fortzuentwickeln
- Der Verkehr von **GG-Wagen** ist ab 2020 zu unterbinden
- **Geräuschgrenzwerte** für die Fahrzeuge sind zu senken
- Das Instrument der **lärmabhängigen Trassenpreise** ist auszubauen.
- Ein **verkehrsmittelübergreifender** Ansatz ist anzustreben (Gesamtlärmbetrachtung)



Vielen Dank fürs Zuhören!

M.Jaecker-Cueppers@ald-laerm.de

www.ald-laerm.de