

Schreiben an MdB's wegen Lärmschutz - Die Digitalisierung des Schienenverkehrs erfordert modernisierte Verkehrslärmschutzgesetzgebung

28.05.2018 13:47 von Bi-Bahntrasse

Die Digitalisierung des Schienenverkehrs erfordert eine modernisierte Verkehrslärmschutzgesetzgebung

Die BI-Bahntrasse e.V. vertritt die Interessen der vielen Bahnanlieger in Offenburg. Die BI-Bahntrasse e.V. unterstützt daher alle Bemühungen zur Verbesserung der lärmgeplagten Betroffenen und bittet Sie deshalb um Unterstützung:

Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, wurde vom vorigen Bundesverkehrsminister Dobrindt bereits 2016 die „Strategie Schiene Digital“ verkündet, in deren Rahmen die Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene vorangetrieben werden soll. Im Dezember 2017 hat das BMVI den nationalen Umsetzungsplan ETCS an die Europäische Kommission notifiziert. Dieser sieht vor, dass neben dem Vorhaben "Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8" (VDE 8) bis 2023 u.a. der komplette deutsche Teil des Korridors "Rhine-Alpine", die Strecken von Berlin an die Ostsee sowie zur polnischen Grenze mit der Leit- und Sicherungstechnik ETCS ausgerüstet werden. Zu diesen insgesamt rund 1800 km sollen nach 2023 kurzfristig weitere 200 km ETCS-Strecken dazukommen.

Digitale Zugsteuerungssysteme wie ETCS ermöglichen zusammen mit dem Ersatz alter, oft noch mechanischer Stellwerke durch digitale Stellwerke zur Signal- und Weichensteuerung und der Nutzung der Schienenwege im Gleiswechselbetrieb eine erhebliche Leistungs- und Kapazitätssteigerung auf den vorhandenen Gleisen.

Aus ökologischen und finanziellen Gründen ist es auch aus unserer Sicht grundsätzlich positiv zu bewerten, wenn durch diese Digitalisierung des Schienenverkehrs mehr Züge als bisher über bestehende Gleise fahren können und so der Neubau von Gleisen vermieden werden kann. Das reduziert den Flächenverbrauch.

Doch mit der Verkehrsverdichtung auf den Schienen werden ohne zusätzliche Abhilfemaßnahmen auch Lärm- und Erschütterungsemissionen entlang der Bahnlinien zunehmen: Denn mehr, schnellere und schwerere, aber auch längere Züge (740-Meter-Programm) erhöhen die Schädigungen der Anwohner weiter, weil der akustische Zustand dieser Schienenfahrzeuge bei weitem nicht dem technischen Stand des Digitalisierungszeitalters entspricht.

Wenn aber ein steigendes Zugaufkommen und die damit verbundenen Gesundheitsgefahren und erheblichen Belästigungen durch steigende Emissionen nicht mehr (allein) an den Bau geänderter oder zusätzlicher Gleise gekoppelt ist, sondern in ähnlichem Umfang auch infolge der Automatisierung und Digitalisierung im Schienenverkehr auftreten, dann bedarf dieses (veraltete) Grundkonzept der 16.

BImSchV dringend einer Modernisierung und Anpassung an das Digitalisierungszeitalter.

Wenn aber ein steigendes Zugaufkommen und die damit verbundenen Gesundheitsgefahren und erheblichen Belästigungen durch steigende Emissionen nicht mehr (allein) an den Bau geänderter oder zusätzlicher Gleise gekoppelt ist, sondern in ähnlichem Umfang auch infolge der Automatisierung und Digitalisierung im Schienenverkehr auftreten, dann bedarf dieses (veraltete) Grundkonzept der 16. BImSchV dringend einer Modernisierung und Anpassung an das Digitalisierungszeitalter.

Der Digitalisierung der Schiene muss eine an die technische Entwicklung angepasste Novellierung der 16. BImSchV folgen. Dies ist ein Gebot auch nach Art. 2 Abs. 2 und Art. 3 Abs. 1 GG.

Eine neue Verordnung muss allerdings bereits bei der Lärmentstehung ansetzen und nicht erst die Lärmverbreitung durch überhohe Lärmschutzwände und geschlossen zu haltende Schallschutzfenster einzudämmen versuchen. Das heißt, es müssen technische Entwicklungen gefördert werden, die die Lärmentstehung direkt an der Quelle optimal minimieren und deren Einsatz verbindlich geregelt werden, damit endlich so auf eine Vielzahl der stadtbildzerstörenden hohen Schallschutzwände verzichtet werden kann.

Wir können Ihnen bereits jetzt unsere Unterstützung dabei zusichern, diese gravierende „Baustelle“ des (ungenügenden) Lärmschutzes an Eisenbahnstrecken mit einer durchgreifenden Novellierung der 16. BImSchV systematisch anzugehen. Denn es steht nicht weniger auf dem Spiel als die Akzeptanz der Betroffenen für das politische Projekt der Verlagerung der Verkehre auf die Schiene.

Im Namen des Vorstandes der BI-Bahntrasse
Karl Bäuerle, 28.05.2018