

Potenzielle Beiträge zum Themenblock 7

„Deutschland vor der Wahl“

Proteste/Einspruch durch Pro Rheintal

BVS

IG BOHR

MVI

DEUTSCHE NORM

Entwurf

Januar 2017

DIN 4109-2/A1

DIN

ICS 91.120.20

Entwurf

Einsprüche bis 2017-02-09
Vorgesehen als Änderung von
DIN 4109-2:2016-07

Schallschutz im Hochbau –
Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen;
Änderung A1

4 Änderung zu Abschnitt 4.4.5.3

Absatz 2 ist zu streichen.

Folgender Absatz ist nach Absatz 3 hinzuzufügen:

Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämm-Maße von Außenbauteilen ist der Beurteilungspegel für Schienenverkehr pauschal um 5 dB zu mindern.

hiermit bestätigen wir den Eingang Ihrer oben genannten Stellungnahme.

Ihre Stellungnahme wird im zuständigen Gremium NA 005-55-74 AA „DIN 4109“ am **3. Mai 2017** in **Berlin (DIN)** beraten werden. Bitte teilen Sie uns bis zum **19.04.2017** mit, ob Sie an der Einspruchsverhandlung teilnehmen wollen.

Die Sitzung findet wie folgt statt:

Termin: 3. Mai 2017

Ort: DIN – Deutsches Institut für Normung e. V.
Am DIN-Platz
Burggrafenstraße 6
10787 Berlin

Raum 086

Uhrzeit: 10:00 Uhr – ca. 16:30 Uhr

Kritik des Bundesrechnungshofs am

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
(BMVI)**

(Einzelplan 12)

37 Amtsträger in Projektbeiräten können Unabhängigkeit und Neutralität von Behörden gefährden

(Kapitel 1222 Titel 891 01)

Amtsträger des Bundes haben in örtlichen Projektbeiräten von Schienenprojekten mitgewirkt. Diese Projektbeiräte dienen der Bürgerbeteiligung. Die Einbindung der Amtsträger in Beschlüsse der Projektbeiräte kann die Unabhängigkeit und Neutralität des Bundes, insbesondere des Eisenbahn-Bundesamtes als Planfeststellungsbehörde, gefährden. Der Bundesrechnungshof erwartet, dass der Bund zukünftig von einer Teilnahme an Projektbeiräten absieht.



Herrn MinR
Axel Zentner
Bundesrechnungshof
Postfach 120603
53048 Bonn

09.02.2017

Az. III 3 – 05 20 35 – 3794/2016

Amtsträger in Projektbeiräten – Ihr Schreiben vom 29.12.2016

Sehr geehrter Herr Zentner,

im Namen der IG BOHR danken wir Ihnen für Ihr engagiertes Schreiben vom 29.12.2016. Wir bitten die urlaubsbedingte verspätete Antwort zu entschuldigen.

Sie berufen sich auf „die Ordnungsmäßigkeit des Verwaltungshandelns“ als „zentraler Maßstab“ für Ihr Haus. Sie hinterfragen dabei nicht, ob dieses Verwaltungshandeln (noch) sinnvoll ist. Es ist uns bewusst, dass Sie nicht für die Rechtslage verantwortlich sind, was wir auch in unserer Medieninfo zur Thematik betont haben. Gleichwohl kann sich der BRH nicht aus der Verantwortung zurückziehen und sich für nicht zuständig erklären, wenn in unserem Staat erkennbar etwas schief läuft, das mit enormer Ressourcenverschwendung verbunden ist.

Mit freundlichen Grüßen

Karl Bäuerle
BI Bahntrasse e.V.

Georg Binkert
BI Bürgerprotest
Bahn e.V.

Dietmar Kraske
BI Bahnlärm e.V.

Dr. Klaus Gump
BIGEL e.V.

Dr. Roland Diehl
BI MUT e.V.

IG BOHR-Kritik am BRH

Schienenlärm

Reduktion an der Quelle

Studie der **Technischen Universität Berlin**
Zusammenhang zwischen Schienenbearbeitung
und Lärm im Schienenverkehr

Durchgeführt von
Prof. Markus Hecht und
Mitarbeitern

im Auftrag des RVSO

Schienenbearbeitung ist heute kein Schleifen, sondern eher ein Fräsen

Lärmzunahme um bis zu 10 dB(A)

Da nützt die Halbierung des Schienenlärms durch Umrüstung, damit es leiser wird, wenig, wenn er durch Fräsen wieder verdoppelt wird!



Regionalverband
Südlicher Oberrhein

Offener Brief (Auszug)

an

Enak Ferlemann, MdB
Invalidenstr. 44
10115 Berlin
30.05.2017

Schienenlärm – Reduktion an der Quelle Studie Schienenschleifen der TU Berlin

Sehr geehrter Herr Staatssekretär, vor diesem Hintergrund und der von uns vorgelegten Untersuchungsergebnisse der Technischen Universität Berlin ist **offenkundig, dass bereits heute schon Lösungen existieren**, um das Ihnen bekannte Problem im Interesse tausender an Schienenwegen lebenden Menschen praktikabel zu lösen. **Es besteht kein Erkenntnisproblem, sondern offenkundig der politische Wille**, die derzeit geltende „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuV II)“ mit der DB für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz um akustisch relevante und zielführende Qualitätskriterien zu ergänzen.

Der Hinweis auf Forschungsprojekte erinnert **uns sehr stark** an unsere im Jahr 2006 gestarteten Initiativen zur **Abschaffung des sog. Schienenbonus**. **Trotz mehrfacher konstruktiver Hinweise unserer Region hatte Ihr Haus über Jahre lediglich auf noch laufende Forschungsprojekte verwiesen.**



Regionalverband
Südlicher Oberrhein

30.05.2017
Schreiben an

Sven Hantel
Konzernbevollmächtigter der Bahn
für das Land Baden-Württemberg

Auszüge

Desweiteren wird **Tonhaltigkeit** bei der Auswertung des Gleismesszuges **nicht berücksichtigt**. Nach DIN 45681 sind für Tonhaltigkeit, wie sie nach dem Instandhaltungsschleifen auftritt, **Zuschläge bis 6 dB gegenüber breitbandigem Lärm nötig**, um die gleiche Störwirkung für die Anwohner zu beschreiben. Deshalb bleiben die Verfasser der Studie bei ihrer Aussage, dass in den betroffenen Bereichen mit starken Schleifriefen **die Störwirkung größer sein kann als mit graugussgebremsten Güterwagen**.

Schienenlärm – Reduktion an der Quelle Studie Schienenschleifen der TU Berlin

Sie schreiben, dass jährlich 20.000 km Schienen zur Beseitigung der Oberflächenfehler bearbeitet werden. In der Veröffentlichung Rothämel, J.; Schröder, S.; Koch, B.: Akustischer Fahrflächenzustand im Netz der DB Netz AG, ZEVrail Sonderheft Lärmschutz und Umwelt, Juni 2015, Seite 19 bis 25 ist aufgeführt, **dass nur ca 900 km Gleiskilometer besonders überwacht Gleis (Büg) sind**, für die eine glatte Oberfläche unabdingbar sind und gezielt hergestellt wird.

Die Erwähnung des vom BMVI geförderten Projektes ist erfreulich, darf aber nicht dazu führen, die heute schon bekannten Abhilfemaßnahmen zur Lösung des Problems nicht anzuwenden. Die im Rahmen der Studie der TU Berlin geführten Gespräche mit den Schleifproduzenten ergaben übereinstimmend, dass die Ausschreibung der Arbeiten nur nach den Kriterien Schnelligkeit und Materialabtrag erfolge, **aber die Güte der Oberfläche nach dem letzten Schleifvorgang keine Forderung der DB ist**.

Schienenlärm – Reduktion an der Quelle

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 6. April 2017, mit dem Sie die Publikation „Schienenverkehrslärm – Reduktion an der Quelle“ des Regionalverbands Südlicher Oberrhein übersandten. Frau Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Für den Schutz vor Schienenverkehrslärm ist innerhalb der Bundesregierung das Bundesverkehrsministerium federführend zuständig. Ich empfehle daher, dass Sie sich, gegebenenfalls erneut, dorthin wenden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Dr. Hilger



Verleihung des „Lärmoskars“

Favorit:

**Enak Ferlemann, MdB
parl. Staatssekretär
im BMVI**

**(Mitfavoriten:
Alexander Dobrindt
Barbara Hendricks
Violeta Bulc)**



Masterplan Schienengüterverkehr

Die „wichtigsten“ Maßnahmen:

Trassenpreise: „deutlich“ reduzieren,
740-Meter-Netz, Großknoten,
Elektrifizierung, Abgaben und Steuern,
Digitalisierung/Telematik, Automatisierung,
Ausbildung, ETCS, Hybridtechnik,
kombinierter Verkehr, LuFV III,
Planungsbeschleunigung

aber:

Lärmschutz im Masterplan Güterverkehr stiefmütterlich adressiert

„Mehr Schienengüterverkehr ohne gleichzeitige Reduzierung der Umwelteinflüsse aus dem Schienengüterverkehr ist für die Betroffenen nicht akzeptabel“

Seiten 24 - 26, 39

4 | Technische Innovationen für Schienenfahrzeuge

unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Umweltperformance der Schienenfahrzeuge forcieren

Fahrzeuge und Güterwagen sind wichtige Ressourcen des Schienengüterverkehrs. Ihre Vorhaltung und ihr Einsatz binden etwa ein Drittel der Kosten des Schienengüterverkehrs (ohne Energiekosten). Durch den Einsatz innovativer Technologien werden im Regelbetrieb die Fahrzeugkosten je Produktionseinheit und damit die gesamten Produktionskosten gesenkt. Außerdem werden solche Innovationen die Umweltverträglichkeit des Schienengüterverkehrs weiter verbessern.

Innovative Fahrzeugtechnik

Mit existierenden Hybrid-Triebfahrzeugen kann der durchgängige Einsatz des Triebfahrzeugs unter Einschluss der „letzten Meile“ schon heute sichergestellt werden. Die Technologie ermöglicht es, sowohl die Betriebskosten der Triebfahrzeuge als auch die Umweltbelastungen zu minimieren. Die Anschaffung der Fahrzeuge erfordert vergleichsweise hohe Investitionen, die durch Investitionsförderung oder andere finanzielle Anreize gefördert werden können. Speziell im Segment der Rangierfahrzeuge, welche durch hohe Leerlaufanteile gekennzeichnet sind, werden Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch in Höhe von 20 bis 40 Prozent in Verbindung mit einer deutlichen Reduzierung der Lärm und Abgasemission erwartet.

Lärmaspekte im Masterplan Schienengüterverkehr Juni 2017

Aufbauend auf laufenden Vorhaben (insbesondere Projekt „Innovativer Güterwagen“, „5L-Demonstrator“) sollen innovative Komponenten für Eisenbahngüterwagen entwickelt werden, um die Wettbewerbs- und Logistikfähigkeit sowie die Umweltverträglichkeit des Schienengüterverkehrs zu verbessern und den Lärm weiter zu reduzieren. Durch Modernisierung oder Neubau von Güterwagen können im Betrieb der Güterwagen signifikante Kosteneinsparungen durch konstruktive Veränderungen oder durch die Weiterentwicklung von Komponenten (u. a. durch die Verwendung leichter Materialien) erreicht werden. Zudem können Güterwagenchassis und -aufbau trennbar konstruiert werden, um weniger „Wagenkapital“ während Be- und Entladezeiten beim Kunden zu binden und das teure Chassis deutlich schneller rotieren zu lassen (höhere Laufleistung und kleinerer Wagenpark) als den Ladebehälter. Spezifische Aufbauten erhöhen die Servicequalität für die Kunden. Mit innovativen Komponenten können die Geräuschemission und der Verschleiß weiter reduziert werden. In Logistikkonzepten, die ohne Ablaufbetrieb auskommen, werden die Belastungen und konstruktiven Anforderungen an Güterwagen reduziert. Dies reduziert die Herstellungskosten und erhöht durch höhere Nutzlast die Wirtschaftlichkeit des Betriebs. Da die Beschaffung neuer Güterwagen mit innovativen Komponenten, die u. a. die Zulassungsemissionsgrenzwerte der TSI Lärm deutlich unterschreiten, mit höheren Kosten verbunden ist, soll mit temporären finanziellen Anreizen die Schwelle für den Erwerb solcher Wagen gesenkt werden.

4.4 Innovative Komponenten für Eisenbahngüterwagen serienreif entwickeln und einsetzen, insbesondere

- Scheibenbremsen
- Drehgestelle und Radsätze mit hoher Laufleistung
- multimodale, modulare Aufbauten
- gewichtsreduzierte automatische Kupplung
- Aerodynamik
- Digitalisierung (siehe hierzu Maßnahme 2)

4.6 Möglichst Fördermöglichkeiten für Entwicklung, Beschaffung und Einsatz von lärm- und emissionsarmen Lokomotiven und Hybridlokomotiven sowie innovativen Güterwagen im Rahmen eines Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ schaffen

S. 39

Mit der Umstellung der gesamten Wagenflotte auf lärm mindernde Bremssysteme (Umrüstungen und Neubeschaffungen) leistet der Sektor einen großen finanziellen Beitrag zur Modernisierung des Schienengüterverkehrs. Die Kosten hierfür belaufen sich im Zeitraum von 2013 bis 2020 auf über 1 Mrd. Euro, die trotz gezielter Umrüstungsförderung durch den Bund zu etwa 85 Prozent von den Unternehmen finanziert werden.