

23.04.2023

An das
Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53: Umgebungslärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

Per E-Mail: umgebungslaerm@eba.bund.de

Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes des Eisenbahn-Bundesamtes einschließlich umfänglicher Öffentlichkeitsbeteiligung. Bis zum 24. April 2023 hat demnach die Öffentlichkeit Gelegenheit, an der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes mitzuwirken. Teilnehmende können Aussagen zum Entwurf, zur Öffentlichkeitsbeteiligung und allgemein zur Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes treffen. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) nutzt gern diese Gelegenheit und gibt folgende grundsätzliche Stellungnahme ab.

Das BSBB spricht sich vehement gegen die aktuelle Bauform von Lärmschutzwänden (LSW) an Bahn-Anlagen, oft bis zu sechs Meter, in Ausnahmefällen bis 8 m hoch, aus, da sie zur Stadt- und Landschaftsverhandlung sowie einem enormen Verlust der Reisequalität beitragen. Aber auch der werbende Effekt für das umweltfreundlichste Verkehrsmittel, die Bahn, geht durch hohe LSW verloren, da an Strecken die Züge nicht mehr gesehen werden können, und damit – im Gegensatz zu dem massiven/überbordenden Kfz-Verkehr (zudem mit Lärm verbunden, der belastender ist als Bahnlärm) – im Bewusstsein der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer verblasen.

Auf neuen Strecken(abschnitten) sind die gravierenden Folgen zu beobachten, so z.B. auf der NBS Erfurt – Nürnberg, wo nicht nur Ortschaften, sondern ganze Landstriche aus den fahrenden Zügen nicht mehr gesehen werden können (und umgekehrt). Auch auf immer mehr Bahnhöfen wartet man zwischen hohen Wänden. Die nächste katastrophale „Lösung“ steht in Berlin-Köpenick bevor, wo auch noch zwischen S-Bahnsteig und neuem Regionalbahnsteig eine Wand gebaut wird. Damit wird zusätzlich die soziale Kontrolle auf den Bahnsteigen erschwert.

Besonders kritisieren wir, dass seit 40 Jahren über Alternativen geredet wird, es aber am konkreten Willen zur Einführung neuer Lärmschutzmöglichkeiten mangelt, z.B. verbesserte Schienenstegdämpfer und kleine Lärmschutzwände direkt am Gleis, die nur etwa 1 m hoch sein müssen, da sie sich sehr nah an der Lärmquelle befinden, und daher im Verbund mit anderen Maßnahmen zusammen gut wirksam werden. Die niedrigen Lärmschutzwände werden von der DB Netz AG bisher wegen der Kosten für die aufwendigere Gleis-Unterhaltung abgelehnt, da die Großmaschinen nicht neben solchen Wänden arbeiten können. Hier sollten schmalere Maschinen entwickelt und zum Einsatz gebracht werden.

Ferner fordern wir, dass weiter an den Schallursachen, nämlich direkt an der Quelle, geforscht und gearbeitet wird: Neben den Windgeräuschen des Zuges sollten die Roll- und Motor-/Getriebegeräusche (Traktion und Nebenantriebe wie Lüfter) weiter minimiert werden. Das Eisenbahnland Schweiz

kommt übrigens nahezu ohne Lärmschutzwände aus – hier wird der Schwerpunkt der Lärmbekämpfung auf Lärminderungen an der Quelle gelegt.

Wir weisen auch auf eine Ungleichbehandlung hin: Während bei Ausbauprojekten der Bahn ausnahmslos die aktuellen Lärmschutzvorschriften eingehalten werden müssen, ist dies beim Ausbau von Straßen nicht der Fall. Diese Vorschriftenlage sollte geändert werden: bei jeder Straßenbaumaßnahme sollten strenge Lärmschutzmaßnahmen vorgeschrieben werden, da der Straßenlärm gegenüber dem gleichmäßig an- und abschwellenden Schienenlärm bei gleichem Schalldruck als unangenehmer empfunden wird.

Wir fordern zudem, im Kontext mit dem Bau von Lärmschutzwänden gestalterische Aspekte stärker als bisher zu berücksichtigen. So sollte gesetzlich vorgeschrieben werden, dass zumindest jeweils im oberen Drittel der LSW eine transparente Gestaltung erfolgt, und im unteren Teil auf der "nach außen" gerichteten Seite zwingend (außer auf Brücken) die LSW begrünt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Koordinierungsteam des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg