

## **TSI Noise - Stellungnahme BI Kirchseeon**

Geschrieben von: Administrator

Montag, den 03. Juni 2013 um 09:10 Uhr - Aktualisiert Montag, den 03. Juni 2013 um 10:00 Uhr

---

### **Bürgergruppe für Lärmschutz an der Bahn Kirchseeon**

c/o Dr. Ludwig Steininger, Riedlingerstr. 3, 85614 Kirchseeon,

Tel. 08091-4753, Fax 08091-4754, email [info@kirchseeon-intern.de](mailto:info@kirchseeon-intern.de)

European Railway Agency

Agence Ferroviaire Européenne

## **TSI Noise - Stellungnahme BI Kirchseeon**

Geschrieben von: Administrator

Montag, den 03. Juni 2013 um 09:10 Uhr - Aktualisiert Montag, den 03. Juni 2013 um 10:00 Uhr

---

120 Rue Marc Lefrancq

BP 20392

**FR 59307 Valenciennes Cedex**

FRANCE

per Email an [era-con-2013-01-int@era.europa.eu](mailto:era-con-2013-01-int@era.europa.eu)

**30.05.2013**

**ERA/CON/2013-01/INT - Consultation on revision of NOI TSI  
Hier: Stellungnahme zum „Preliminary draft version 1.0 of  
revised Noise TSI“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach den Vorstellungen der EU-Kommission soll zur Erreichung der Klimaschutzziele und Energieeinsparziele der Eisenbahnverkehr stark wachsen („Transport 2050“: Verlagerung von 50% des Straßengüterverkehrs über 300 km auf die Schiene; Verdreifachung des HGV-Netzes bis 2030, bis 2050 soll der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn verlagert werden; KOM(2011) 144, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:DE:PDF>);  
der Lobbyverband der Europäischen Eisenbahnen (Community of European Railway and Infrastructure Companies, CER) erwartet bis zum Jahr 2050 ein Wachstum des Schienenpersonenverkehr gegenüber heute um das 12fache (+11 dB) und des Schienengüterverkehr um das 8fache (+9 dB) (CHALLENGE2050 - SUPPORTING PAPER, [http://www.cer.be/index.php?eID=tx\\_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media//Challenge\\_2050\\_CER-EIM-UIC.pdf&t=1369664166&hash=87ad5c619974ae75487f9c5f83a028350234fb1a](http://www.cer.be/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media//Challenge_2050_CER-EIM-UIC.pdf&t=1369664166&hash=87ad5c619974ae75487f9c5f83a028350234fb1a)).

Da Schienenfahrzeuge eine lange Lebensdauer von ca. 30 Jahren, Güterwagen sogar von

40-50 Jahren haben, müssen die Fahrzeuge, mit denen diese enormen zusätzlichen Verkehrsleistungen erbracht werden sollen, schon heute konstruiert und gebaut werden. Das bedeutet, dass die heute konzipierten und in Verkehr gebrachten Fahrzeuge die um ein Vielfaches zunehmenden Eisenbahnverkehre des Jahres 2050 bewältigen können müssen, ohne dass die Millionen Anlieger der quer durch die Ortschaften führenden Eisenbahnhauptstrecken, die schon heute einem gesundheitsschädlichem Lärm ausgesetzt sind, noch weiter in unzumutbarer Weise belastet werden. Die politische Durchsetzbarkeit eines weiteren Wachstums der Eisenbahnverkehre hängt daher entscheidend davon ab, ob es gelingt, durch fahrzeugseitige Lärmbegrenzung ein Anwachsen der Lärmbelastung zu verhindern.

Der nun vorgelegte Entwurf der TSI NOISE versagt vor dieser Herausforderung kläglich; er ist nicht mal ansatzweise in der Lage, eine Zunahme des Schienenlärms zu verhindern, weil durch die Einflussnahme der Lobby der Bahnindustrie Grenzwerte festgeschrieben werden sollen, die nicht einmal den derzeitigen Stand der Technik, geschweige denn den Stand von Wissenschaft und Technik widerspiegeln: kurzfristiges Gewinnstreben sabotiert die Zukunfts-fähigkeit des Verkehrssystems Eisenbahn.

1. Das deutsche Umweltbundesamt hat in der im März 2013 veröffentlichten Studie „UBA-Texte 12/2013, Ermittlung des Standes der Technik der Geräuschemissionen europäischer Schienenfahrzeuge und deren Lärminderungspotenziale mit Darstellung von BestPractice-Beispielen“, <http://www.uba.de/uba-info-medien/4441.html> , untersuchen lassen, welche Lärm-grenzwerte für Vorbeifahr-, Anfahr- und Standgeräusche bereits mit heutiger Technik erreichbar sind. In der Studie werden folgende Grenzwerte für die TSI NOISE vorgeschlagen:

# TSI Noise - Stellungnahme BI Kirchseeon

Geschrieben von: Administrator

Montag, den 03. Juni 2013 um 09:10 Uhr - Aktualisiert Montag, den 03. Juni 2013 um 10:00 Uhr

---

## Zugkategorie

### Stillstand

<b>L</b>	pAeq,T
<b>in dB</b>	

### Anfahrt

<b>L</b>	pAFmax
<b>in dB</b>	

### Vorbeifahrt

<b>L</b>	pAeq,Tp
<b>in dB</b>	

## Diesellok

67	(71)
----	------

Diselelektrisch: 80	(85-87)
Dieselhydraulisch: 84	(85-87)

83	(85)
----	------

## Elektrolok

## TSI Noise - Stellungnahme BI Kirchseeon

Geschrieben von: Administrator

Montag, den 03. Juni 2013 um 09:10 Uhr - Aktualisiert Montag, den 03. Juni 2013 um 10:00 Uhr

---

59	(70)
----	------

P > 4500 kW: 82	(84)
P	(81)

83	(84)
----	------

Dieseltriebzug
----------------

63	(72)
----	------

79	(82/83)
----	---------

77	(81)
----	------

Elektrotriebzug
-----------------

53	(65)
----	------

73	(80)
----	------

77	(80)
----	------

## TSI Noise - Stellungnahme BI Kirchseeon

Geschrieben von: Administrator

Montag, den 03. Juni 2013 um 09:10 Uhr - Aktualisiert Montag, den 03. Juni 2013 um 10:00 Uhr

---

Reisezugwagen

53 (64)

--

76 (79)

Güterwagen

-- (65)

--

78 (83)

(Grenzwerte des Preliminary Draft 1.0 TSI NOISE vom 20. Februar 2013 als Kursivwerte in Klammern)

Demgegenüber liegen die im Entwurf 1.0 der TSI NOISE vom 20. Februar 2013 vorgeschlagenen Grenzwerte durchgängig um mehrere dB höher als in der Studie vorgeschlagen. Dies bedeutet nichts anderes, als dass im aktuellen Entwurf der TSI NOISE nicht der Stand der Technik von heute, sondern der Stand der Technik von vorgestern auch für die Zukunft festgeschrieben werden soll.

In der Studie konnte an „Best-Practice-Fahrzeugen“ auch gezeigt werden, dass bereits heute Schienenfahrzeuge am Markt vertreten sind, deren Lärmemissionen die in der Studie vorgeschlagenen Grenzwerte noch deutlich unterschreiten. Das bedeutet, dass selbst die Grenzwerte, die von den Autoren der UBA-Studie vorgeschlagen werden, hinter dem heutigen Stand der Technik zurückbleiben – vom Stand von Wissenschaft und Technik sind alle diese Grenzwerte meilenweit entfernt.

Der heutige Stand der Technik wird eher durch die von der Studie vorgestellten „Best-Practice-Fahrzeuge“ beschrieben und es gibt keine (rechtliche) Begründung, weshalb die Grenzwertsetzung in der TSI NOISE nicht diesen bereits real umgesetzten Stand der Technik beschreiben soll, sondern vielmehr den Stand der Technik von gestern und vorgestern.

2. Die Grenzwertsetzung im Entwurf der TSI NOISE vom 20. Februar 2013 basiert auf Messungen des Emissionsverhalten von Neufahrzeugen auf einem idealisierten Gleis mit minimaler Rauheit. Im Regelbetrieb sind die Emissionen gealterter Fahrzeuge/Radlaufflächen auf „normalen“, schlecht gewarteten Gleisen jedoch regelmäßig wesentlich höher, da es derzeit keinerlei verbindliche Vorschriften für einen regelmäßigen lärmminimierenden Unterhalt von Schiene und Radlaufflächen gibt. Anreize für eine regelmäßige, lärmminimierende Wartung bestehen in einem solchen Regelungssystem nicht, aus Kostengründen unterbleibt diese dann: die Folge ist mehr Lärm als nötig.



Wenn die Grenzwerte der TSI NOISE auch nur irgendeine Relevanz für den Betrieb realer Fahrzeuge auf realem Gleis haben sollen, dann müssen dies Grenzwerte für das reale, rauhe Gleis mit den realen, rauhen Radlaufflächen gelten und nicht für einen virtuellen, nicht praxisrelevanten Rauhezustand von Rad und Schiene. Dazu sind die auf dem glatten Prüfgleis gemessenen Lärmpegel auf ein gealtertes Fahrzeug mit rauher Radlauffläche, das auf einem normalen, rauhen Gleis fährt, umzurechnen; alternativ könnte eine verbindliche Regelung in die TSI NOISE aufgenommen werden, in der maximal zulässige Rad- und Schienenrauheiten (büg) und verbindliche Wartungs/Unterhaltungsintervalle festgelegt werden.

Im Betrieb wachsende Radrauheiten treten nicht nur bei GG-gebremsten Fahrzeugen, sondern auch bei K- und LL-Sohlen auf (siehe Anlage; siehe auch [http://www.dbvision.nl/bestanden/publicaties/publicaties/2007/S5.1\\_Edwin\\_Verheijen.pdf](http://www.dbvision.nl/bestanden/publicaties/publicaties/2007/S5.1_Edwin_Verheijen.pdf)). Die Umrüstung der GG-gebremsten Güterwagen auf K/LL-Sohle führt daher im realen Betrieb nur dann zu einer relevanten Lärminderung, wenn die TSI NOISE gleichzeitig verbindliche Wartungsvorschriften (mit Fristen für die Reprofilierung) festschreibt. Für Neufahrzeuge ist in der TSI NOISE zudem ein Verbot von K/LL/GG-Bremsen zugunsten von Scheibenbremsen festzuschreiben, da nur mit dieser Bremstechnik eine dauerhaft gleichbleibende Lärmreduktion erreichbar ist.

3. Die Einhaltung der fahrzeugbezogenen Lärmgrenzwerte muss zudem flächendeckend überwacht werden, um (defekte oder beschädigte) laute Fahrzeuge rasch zu erkennen und reparieren oder aussondern zu können. Entsprechende Monitoring-Einrichtungen (z.B. nach dem Vorbild der Schweiz) sowie entsprechende Grenzwertsetzungen sind daher in der TSI NOISE verbindlich festzuschreiben.

4. Die Umrüstung oder Verschrottung der GG-Bestandsgüterwagen bzw. ein vollständiges Fahrverbot für GG-Güterwagen spätestens zum Jahr 2020 muss in der TSI NOISE verbindlich europarechtlich festgeschrieben werden. Dies könnte durch Festsetzung von Lärmgrenzwerten für Bestandsfahrzeuge mit einer Übergangsfrist bis spätestens 2020 erfolgen. Denn weder freiwillige Vereinbarungen noch lärmabhängige Trassenpreisentgelte zeigen bislang eine ausreichende Lenkungswirkung zur Aussonderung bzw. Umrüstung alter Fahrzeuge.

5. In der TSI NOISE sollte auch ein Verbot des Einbaus hochliegender Aggregate festgelegt werden, denn Lärmschutzwände am Fahrweg können wegen der Höhe der Lärmquelle diesen Lärm nicht mindern.

### Fazit:

Die WHO bezifferte in einer Studie aus dem Jahr 2011, dass in Westeuropa jährlich mindestens 1 Million Lebensjahre infolge verkehrslärmbedingter Krankheiten, Behinderungen und vorzeitiger Todesfälle verloren gehen ( [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0008/136466/e94888.pdf](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf) ).

Der Schienenverkehr ist an der Verursachung dieser gesundheitlichen Schäden maßgeblich beteiligt. Die europäischen Eisenbahnen stehen daher an einem Scheideweg. Der bisher verfolgte Weg des Bagatellisierens und Verharmlosens des Schienenlärms und die Verweigerung gegenüber dem technischen Fortschritt beim Einsatz lärmindernder Technik lässt sich mit dem Wunsch nach einer nahezu grenzenlosen Expansion des Schienenverkehrs nicht mehr vereinbaren, da die Menschen neben den Bahngleisen weitere Schädigungen ihrer Gesundheit und ihres Eigentums nicht hinnehmen werden. Der Lärm ist nicht die Achillesferse des Schienenverkehrs, sondern er ist ein K.O.-Kriterium für weiteres Wachstum.

Wenn die EU und die Einzelstaaten mehr Schienenverkehr wollen, dann müssen sie auch bereit sein, dafür sehr viel Geld auszugeben und können nicht weiterhin verlangen, dass allein die Bahnanlieger ein gleichbehandlungswidriges Sonderopfer an Gesundheit und Eigentum bringen sollen, nur damit die Bahnindustrie weiter billige, aber laute Fahrzeuge bauen kann und die Wagenhalter noch jahrzehntelang ihre billigen, aber lauten Fahrzeuge an den Schlafzimmerfenstern vorbeidonnern lassen können. Die Internalisierung der externen Kosten für die verursachten Umweltschäden erfordert, dass die Kosten für Investitionen in leisere Fahrzeuge von den Wagenhaltern getragen werden, die dafür ggf. von den Staaten finanziell unterstützt werden können.

An den Grenzwerten der neuen TSI NOISE wird es sich erweisen, ob die Eisenbahnen in Deutschland und in Europa eine Zukunft haben werden oder ob (nächtliche) Betriebsbeschränkungen schon vor der Tür stehen.

Mit freundlichen Grüßen

## **TSI Noise - Stellungnahme BI Kirchseeon**

Geschrieben von: Administrator

Montag, den 03. Juni 2013 um 09:10 Uhr - Aktualisiert Montag, den 03. Juni 2013 um 10:00 Uhr

---

i.A. Dr. Ludwig Steininger

Anlage: 1 Seite

## **TSI Noise - Stellungnahme BI Kirchseeon**

Geschrieben von: Administrator

Montag, den 03. Juni 2013 um 09:10 Uhr - Aktualisiert Montag, den 03. Juni 2013 um 10:00 Uhr

---