

Liebe Lärmgegner,

das EBA teilte bereits am 22.4.2016 mit:

Auf Baustellen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes werden Beschäftigte oftmals mit akustischen Warnsignalen vor den Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb gewarnt. Um zu gewährleisten, dass die Beschäftigten die Warnung jederzeit sicher aufnehmen können, müssen die Warnsignale deutlich über den Schallpegeln der Baumaschinen liegen.

Dies führt insbesondere in Gebieten mit dichter Bebauung zu Konflikten mit Anwohnern, die sich zum Teil über erhebliche Lärmbelastungen durch Warnsignale beschweren. Neuere Entwicklungen im Bereich der Warnsignalgebertechnik führen jetzt dazu, dass Systeme am Markt verfügbar sind, die durch kontinuierliche Messung der Störschallpegel das Warnsignal so einpegeln können, dass eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner bei gleicher Sicherheit für die Beschäftigten erreicht werden kann. Diese Systeme stellen nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes den für den Bereich des Immissionsschutzes zu fordernden Stand der Technik dar. Das Eisenbahn-Bundesamt hat daher eine Allgemeinverfügung erlassen, nach der in lärmsensiblen Bereichen spätestens ab 2019 nur noch Warnsignalgeber mit automatischer Pegelanpassung (APA) zum Einsatz kommen dürfen.

Allgemeinverfügung (siehe auch beiliegend):

http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Umweltschutz/33_Allgemeinverfuegung_APA.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Anmerkung:

Der Fortschritt bei der Eisenbahn ist langsamer als eine Schnecke.

Bereits in den 1990er Jahren wurden funkgesteuerte Personenwarnanlagen entwickelt, bei denen die Warnsignale in den Schallschutz-Kopfhörer eingespeist wurden. Das hatte nicht nur den Vorteil, dass das Gehör der Arbeiter geschützt wurde, sondern auch keine lauten akustischen Signale (Typhone etc.) die Anwohner terrorisierten.

Leider wurde die Entwicklung nicht fortgeführt, so daß bis heute akustische Alarmgeber eingesetzt werden, die in 1 m Abstand Pegel von 126 dB(A) abgeben und dieser Lärm selbst in 1000 m Entfernung von Pegel von mehr als 66 dB(A) erreicht. Damit werden die Richtwerte der AVV Baulärm himmelweit überschritten.

Laut der Erläuterung in der Allgemeinverfügung hat das EBA jetzt der DB Netz AG "die Pistole auf die Brust gesetzt" und die Allgemeinverfügung erlassen.

Völlig überraschend erklärt sich das EBA jetzt zur "zuständigen Behörde", die im Einzelfall Anordnungen zur Durchführung des § 22 BImSchG, der die immissionsschutzrechtlichen Pflichten des Betreibers einer nicht genehmigungsbedürftigen Anlage beschreibt, treffen kann.

Bislang wurde immer davon ausgegangen, dass die Unteren Immissionsschutzbehörden in den Ländern (meist Landratsämter u.a.) für Anordnungen nach §24 BImSchG zuständig sind - diese haben solche Anordnungen aber konsequent unterlassen.

Damit ist aber jetzt auch klar, dass das EBA Adressat von Anträgen auf weitergehende Anordnungen nach §24 BImSchG ist, was z.B. den Einsatz bzw. das Verbot bestimmter lauter Arbeitsgeräte in der Nacht betrifft. So wurde im vor wenigen Tagen veröffentlichten Urteil BVerwG 3 VR 2.15 beschrieben, dass z.B. eine Schienentrennschleifmaschine einen Lärmpegel von 118 dB (A) erzeugt (Rn. 36). Das bedeutet, dass die DB Netz AG in der Nacht keine Schienenerneuerungen oder Schienenreparaturen mehr durchführen darf, weil ansonsten die Richtwerte der AVV Baulärm weit überschritten würden.

Die jetzige Allgemeinverfügung ist ein wichtiger Schritt nach vorne, weil sie den rechtlichen Weg zur Unterbindung sämtlicher lauten nächtlichen Arbeiten bei der DB Netz AG ebnet. Das EBA sagt unmißverständlich "Schädliche Umwelteinwirkungen - Lärm oberhalb der skizzierten Beurteilungspegel - sind nur dann rechtskonform, wenn sie nach dem Stand der Technik sowohl unvermeidbar als auch auf ihr Mindestmaß beschränkt sind" und stellt auch klar, dass "Langfristig geplante Baustellen können unter Würdigung der verkehrlichen Belange durch Umleiten von Zügen oder durch Schienenersatzverkehr so entlastet werden, dass Strecken gesperrt oder Sperrpausen genutzt werden können".

Und das EBA droht der DB Netz AG schließlich: "Bereits eine fehlerhafte Bau(betriebs)planung führt also dazu, dass die Baustelle Gegenstand behördlicher Anordnung und im Extremfall eines Bauverbots sein kann. Diese Überlegungen sind bei der Sicherungsplanung nach dem bahneigenen Rimini-Verfahren, das die aus Sicht des Arbeitsschutzes richtige Sicherung einer Baustelle vorgibt, nicht berücksichtigt.

Allein die Anwendung von Rimini führt mithin nicht zu rechtskonformen Ergebnissen."

Nur wenn eine Gleissperrung überhaupt nicht in Betracht kommen sollte (was die DB Netz aber belegen müßte), dürfen akustische Warnanlagen eingesetzt werden, dann aber auch nur solche, deren Lautstärke heruntergeregelt werden kann. Diese dürfen dann nur noch max. 97 dB(A) laut sein, was dazu führt, dass in 64 m der Wert von 60 dB(A) unterschritten wird. Das heißt aber auch, dass bei gleisnahen Gebäuden weiterhin eine Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm möglich ist.

Die Ausführungen des EBA in der Allgemeinverfügung sind höchst lesenswert, weil sie eine einzige "Abwatsche" für die DB Netz AG darstellen.

Aus der Sicht der Bahnanlieger nicht hinnehmbar aber ist, dass die DB Netz AG erst ab 2019 verpflichtet ist, solche lärmreduzierten Signalgeber einzusetzen. Wir prüfen daher derzeit, ob wir Widerspruch gegen die Allgemeinverfügung einlegen mit dem Ziel, ein zeitlich früheres Inkrafttreten zu erreichen. Es wäre sicherlich hilfreich, wenn sich dem dann möglichst viele BIs anschließen würden.

übermittelt durch

Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn Ludwig Steininger Riedlingerstr. 3

D-85614 Kirchseeon bei München

Tel. +49-8091-4753

eMail info@kirchseeon-intern.de

eMail info@infoline-bahnlaerm.de

Spruch des Tages:

MdB Sawade am 29.01.2016 im Bundestag:

"Bei der Mitgliederversammlung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen in dieser Woche wurde daran erinnert, welche letzten Innovationsdurchbrüche es im Schienengüterverkehr bei der Bahn gab: 1903 kam die durchgehende Druckluftbremse bei Güterzügen zum Einsatz. Ab 1911 wurde dann auf elektrische Traktion umgestellt.

Diese ist übrigens bis heute noch nicht zu 100 Prozent umgesetzt."