



BAHNLÄRM -
INITIATIVE
BREMEN

Bahnlärm-Initiative Bremen
c/o Walter Ruffler
Roonstraße 73
28203 Bremen

Tel/Fax 0421- 7 44 21
walterruffler@aol.com

Bremen, 18.05.2017

Impulspapier:

Erschütterungen und sekundärer Luftschall durch die Eisenbahn

1. Das Problem

Eisenbahnen verursachen neben dem Luftschall (= Lärm) auch Körperschall, der sich im Erdboden ausbreitet und in der angrenzenden Bebauung Erschütterungen und den dadurch bewirkten sekundären Luftschall verursachen kann, der als Dröhnen wahrgenommen wird. Dagegen helfen weder Lärmschutzwände noch -fenster.

Die rechtliche Situation ist völlig unbefriedigend. Zwar sind Erschütterungen laut § 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchV) Immissionen, die „schädliche Umwelteinwirkungen“ hervorrufen, doch es gibt weder eine Verordnung mit Grenzwerten im Sinne der Vorsorge, vergleichbar der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), noch ein „freiwilliges“ Erschütterungs-Sanierungsprogramm, das vergleichbar wäre mit dem „freiwilligen“ Lärmsanierungsprogramm.

Deswegen wird hilfsweise zur Messung und Bewertung von Erschütterungen die DIN 4150, Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ herangezogen. Darin werden „Anhaltswerte“ aufgelistet, bei denen es sich um empfohlene Werte und nicht um gesicherte Grenzwerte handelt. Bei bestehenden Schienenwegen werden diese Anhaltswerte häufig überschritten, was keinerlei Konsequenzen hat, da die Anhaltswerte nur bei neu zu errichtenden Bahnanlagen angewendet werden. Bei wesentlichen Änderungen an einem Gleis werden die Anhaltswerte laut Urteil des Bayrischen Verwaltungsgerichtshofs vom 21.02.1995 nur berücksichtigt, wenn „das Hinzutreten weiterer Erschütterungseinwirkungen zu der vorhandenen Vorbelastung die Erschütterungen in beachtlicher Weise erhöht“. Eine Erhöhung der Schwingstärke KB_{Fmax} um bis zu 25% ist dem Urteil zufolge „nicht als wesentlich“ anzusehen. Das bedeutet: Maßstab ist nicht die absolute Höhe der Belastung, sondern lediglich der Zuwachs, je höher die Vorbelastung, desto mehr kann zugemutet werden.

2. Die politische Verpflichtung

- Die 89. Gesundheitsministerkonferenz hat auf ihrer Tagung am 29./30. Juni 2016 in Rostock - Warnemünde den Beschluss „Gesundheitliche Auswirkungen von

Bahnlärm“ gefasst, in dem es u.a. heißt: Die Gesundheitsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, „den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner an Schienenstrecken vor gleisnah auftretenden Erschütterungswirkungen zu verbessern.“

- Die Bremische Bürgerschaft hat auf ihrer Tagung am 08.03.2017 einen einstimmigen Beschluss gefasst, in dem es u.a. heißt:
„Die Bürgerschaft (Landtag) bittet den Senat,
1. sich bei der Bundesregierung für die Schaffung eines Regelwerks mit Grenzwerten zur Messung von Erschütterungen einzusetzen“.

3. Lösungsvorschlag

- 3.1. Der Bundestag sollte die Bundesregierung durch eine entsprechende Änderung von § 43 BImSchG dazu ermächtigen, Rechtsverordnungen zum Schutz vor Erschütterungen zu erlassen.
- 3.2. Die Bundesregierung sollte eine Rechtsverordnung zum Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall analog zur 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) erlassen.
- 3.3. Diese Verordnung sollte einen Rechtsanspruch auf Erschütterungsschutz für Anwohner von Neu- und Ausbaustrecken und Bestandsstrecken enthalten, d.h. auch die Anwohner an Bestandsstrecken sollen einen Rechtsanspruch auf Maßnahmen gegen Erschütterungen und sekundären Luftschall im Sinne einer Vorsorge erhalten.
- 3.4. Eine zentrale Aufgabe wäre die Erstellung eines nationalen Katasters über Erschütterungen und sekundären Luftschall beispielsweise an Eisenbahnlinien durch das Eisenbahn-Bundesamt, analog zum Lärmkataster.“

Dieses Impulspapier wurde auf dem monatlichen Treffen der Bahnlärm-Initiative Bremen am 18.05.2017 einstimmig verabschiedet. Es soll an Meinungs- und Entscheidungsträger vermittelt werden und einen politischen Prozess anstoßen, der zu einer rechtlichen Regelung im oben skizzierten Sinne führt.

Walter Ruffler

[Bahnlärm-Initiative Bremen]