

## ■ Infrastruktur

### Neubesetzung des DB-Netzbeirates

(uk) Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat die Mitglieder des von 2012 bis 2014 amtierenden Netzbeirates der DB Netz AG verabschiedet. In dem Gremium repräsentieren 16 Vertreter von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Verbänden und Aufgabenträgern die Nutzer des Schienennetzes. EBA-Präsident Hörster dankte den Mitgliedern und dem Vorsitzenden Dr. Reinkober für ihr ehrenamtliches Engagement und würdigte die gute Kooperation der DB mit dem Gremium. In der letzten Amtsperiode hatte der unabhängige Beirat nicht nur den Vorstand der DB Netz AG beraten und damit wichtige Impulse für die Entwicklung, den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes gesetzt. Er war auch für Entscheidungsträger in Europa, im Bundestag und in der Bundesregierung ein durchaus gefragter Ansprechpartner in Bezug auf die Infrastrukturentwicklung. Arbeitsschwerpunkte der vergangenen drei Amtsjahre waren unter anderem der Schienennetzausbau bis 2030, die Vorsorge gegen Eisenbahnverkehrslärm und die Entwicklung der LuFV II. Die Mitglieder des zukünftigen Netzbeirates für die Jahre 2015-2017 stehen seit ihrer Ernennung im Januar fest; eine Übersicht dazu ist auf der EBA-Website zu finden. Darunter sind auch führende Vertreter neu auf dem Markt aktiver privater EVU. Einige Mitglieder haben dem Beratungsgremium bereits in der abgelaufenen Amtsperiode angehört – was dem Beirat eine kontinuierliche Arbeit ermöglichen soll.

### Neues vom DB-Notfallmanagement

(gro) Mit einer Betrieblichen Weisung (BM 2014-033/B-BW) hob DB Netz eine bislang geltende Ausnahmeregelung zur Richtlinie 423 (Notfallmanagement der DB Netz AG) zum 18.12.14 auf. Waren bislang Kollisionen mit Tieren nicht als „Gefährliche Ereignisse“ zu behandeln, sofern der Schaden am Eisenbahnfahrzeug unter 1.000 EUR lag, sind nunmehr sämtliche Tierkollisionen der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) zu melden. Der diensthabende Notfallmanager ist umgehend zu verständigen, der über das weitere Vorgehen entscheidet. Nominell muss der Triebfahrzeugführer seinen Zug nach einem solchen Zusammenprall auch ohne absehbar entstandenen Schaden anhalten,

## Alte Probleme – oder: Neues vom Lärm

Bereits Ende November 2014 veröffentlichte das Eisenbahn-Bundesamt die auf Grundlage der europäischen Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG erstellte Überarbeitung der **Lärmkarten von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes**. Anders als noch bei der ersten Kartierung waren bei dieser zweiten Stufe nun alle bundeseigenen Strecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie die in sämtlichen Ballungsräumen (i. S. d. § 47b BImSchG) gelegenen bundeseigenen Strecken zu kartieren. Dabei wurden 16.500 Streckenkilometer erfasst. Die genannte Regelung gilt fortan für alle weiteren turnusgemäß durchzuführenden Lärmkartierungen; gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist die dritte Lärmkartierung bis Mitte 2017 abzuschließen.

Die kartografischen Ergebnisse der aktuellen zweiten Lärmkartierung können auf der EBA-Website eingesehen werden.

Für ein kurzzeitiges Rauschen im Blätterwald sorgte eine Ende Januar erschienene dpa-Meldung, nach der die DB in den vergangenen zehn Jahren rund 155 Mio. EUR nicht genutzt habe, die als **Gelder für Lärmsanierungsmaßnahmen** zur Verfügung standen. Die Meldung geht zurück auf eine Antwort der Bundesregierung (BT-Drucksache 18/3789), nachdem die Bundestagsfraktion der Linkspartei eine kleine Anfrage über die Fortschreibung von Maßnahmen zur Lärmsanierung gestellt hatte. Anstatt die Gelegenheit zu nutzen, den Sinn der im *Bahn-Report* bereits kritisierten Lärmsanierung (vgl. Heft 5/14, S. 7) zu hinterfragen und effizientere Lärmschutzmaßnahmen zu fordern, bemängelte die Allianz pro Schiene in der genannten Meldung lediglich den Verlust der Mittel und forderte die gerade entstandene „Parlamentsgruppe Bahnlärm“ (s. unten) auf, die Vorgänge zu durchleuchten.

Die DB selbst zog in einer Pressemitteilung vom 27.01.15 eine positive **Lärmschutz-Bilanz 2014**. Im vergangenen Jahr habe man über 100 Mio. EUR an Bundesmitteln im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen verbauen können. Hinzu sei der Abschluss von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des vom Bund finanzierten Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II mit Investitionen von insgesamt knapp 25 Mio. EUR für die Jahre 2013 und 2014 gekommen. Schwerpunkte der Lärmsanierung waren im vergangenen Jahr das baden-württembergische Mühlacker, Bochum in NRW und Delmenhorst bei Bremen. Insgesamt habe man 2014 auf einer Länge von 55 km Lärmschutzwände gebaut und über 2.400 Wohnungen mit Schallschutzfenstern ausgerüstet. Auch komme das Umrüstprogramm von DB Schenker Rail voran, denn inklusive der Neuwagen sollen bis Ende 2015 20.000 leise Güterwagen unterwegs sein. Gegenwärtig seien es 14.500 Fahrzeuge.

Das Thema Lärm gewinnt unterdessen im politischen Berlin immer weiter an Fahrt. Kürzlich gründete sich im Bundestag eine fraktionsübergreifende **„Parlamentsgruppe Bahnlärm“**, die sich eine schnellere Lärmminderung im Schienenverkehr auf die Fahnen geschrieben



„Ich bin jetzt immer da, wo Du nicht bist“ – der Anfang des Lieds „Delmenhorst“ der Berliner Band „Element of Crime“ könnte im übertragenen Sinne auch für Graffiti-Sprayer und die Strafverfolgungsbehörden stehen. Die Stadt in Niedersachsen war im vergangenen Jahr ein Schwerpunkt von Lärmsanierungsmaßnahmen. Am 01.12.14 zeigten sich die neuen und angeblich so segensreichen Delmenhorster Lärmschutzwände bereits „bemalt“. Auch andernorts steht die DB AG vor dem Problem, dass Lärmschutzwände bald nach deren Errichtung von Graffiti-Sprayern zugeschmiert werden (vgl. „Der Westen“ vom 29.01.: Bahn beklagt sprunghaften Anstieg von Vandalismus-Schäden).

Foto: Julian Nolte

hat. Die Initiative geht auf die drei aus Rheinland-Pfalz stammenden Bundestagsabgeordneten Detlev Pilger (SPD), Tabea Rößner (Grüne) und Erwin Rüdell (CDU) zurück. Nach einem Bericht der WELT vom 24.01. („Krach im Gleisbett“) wollen sich knapp 90 Parlamentarier aller Fraktionen in der Gruppe zusammenschließen. In einem ersten, von den drei genannten MdB verfassten Positionspapier heißt es, man fordere „dass die Bahn schneller leiser wird, insbesondere im Schienengüterverkehr. Nur eine leisere Bahn wird von den Menschen akzeptiert.“ Zugleich wird betont, dass man nicht gegen die Eisenbahn sei, denn sie sei das Rückgrat der deutschen Wirtschaft. Die einzelnen Forderungen enthalten hingegen nichts grundsätzlich Neues (z. B. Umrüstung der Güterwagen auf LL-Sohle innerhalb von drei Jahren, zügige Implementierung aller verfügbaren Technologien zur Lärminderung, stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise), muten zuweilen allerdings recht utopisch an (z. B. Einhaltung des WHO-Grenzwerts zum Gesundheitsschutz von 40 dB(A) nachts oder Rechtsanspruch auf Lärmschutz an Bestandsstrecken).

Eine der wesentlichen Forderungen der Bahnbranche, im Rahmen der Umrüstung auf LL-Bremssohlen auch die durch höheren Verschleiß bedingten Betriebskosten zu fördern, wird hingegen nicht aufgegriffen. Zwar geht die Bundesregierung bislang davon aus, dass die Förderung der bei Verwendung der leiseren Bremssohlen entstehenden **Betriebsmehrkosten nach dem europäischen Beihilferecht** nicht möglich sei (vgl. BT-Drucksache 18/3010, S. 6) und verweist auf die Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen der Europäischen Kommission (2008/C 184/07). Laut dem genannten Zeitungsbericht der WELT gibt es aus Brüssel inzwischen jedoch vielmehr **positive Signale für eine entsprechende Förderfähigkeit**. Hier gilt es anzusetzen, um den insbesondere auf europäischer Ebene bislang zementierten Widerspruch zwischen einer Stärkung des Schienengüterverkehrs einerseits bei gleichzeitigem Verlangen nach einem höheren Lärmschutzniveau andererseits aufzulösen und dabei den effizienten Lärmschutz an der Quelle voranzubringen.

JULIAN NOLTE

