Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

BVS-Newsletter
Ausgabe März 2018

Liebe Abonnent(inn)en des BVS-Newsletters,

herzlich willkommen zur neuen Ausgabe des Newsletters der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Wir hoffen, Ihnen auch in dieser Ausgabe wieder interessante Beiträge und Denkanstöße zu bieten. Gerne nehmen wir auch weiterhin Ihre Anregungen und Unterstützung in Form konstruktiver Hinweise, Fragen, aber auch kritischer Anmerkungen auf.

Ihre BVS
Dr. Armin Frühauf
1. Vorsitzender der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Was Sie in diesem Newsletter finden:

1. Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung
2. Schwarzbau der Bahntrasse Düsseldorf-Angermund ?
3. ERA: Limitierte Änderung der TSI NOISE – Lobbyisten unter sich
4. Beschaffung lärmarmer SPNV-Fahrzeuge
5. Termine/Veranstaltungen
6. Impressum

1. Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

Der Bundestag hatte am 28. Januar 2016 den Beschluss „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze" gefasst (BT-Drs. 18/7365 vom 26.01.2016). Er kam damit dem zunehmenden Druck aus allen Teilen der Republik nach mehr Immissionsschutz beim Ausbau von Bahnstrecken nach.

Auf eine Anfrage von MdB Stephan Kühn (BT-Drs. 18/10171 vom 27.10.2016) antwortete die Bundesregierung dazu, dass der Bundestag damals beschlossen habe, „auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Empfehlungen besonders zu berücksichtigen" sowie „aus den jeweils dort (vor Ort) gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können."

Mit diesem Beschluss habe der Deutsche Bundestag keine generelle Handhabung für einen die gesetzlichen Maßgaben übersteigenden Lärmschutz an TEN-Kernnetz-Korridoren beschlossen. Der Deutsche Bundestag behalte sich jedoch vor, bei Vorliegen besonderer regionaler Betroffenheit im Einzelfall unter Berücksichtigung der in der Zusammenarbeit vor Ort entwickelten Lösungsvorschläge und Empfehlungen konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.

Der Deutsche Bundestag habe zudem beschlossen, bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen. Hinsichtlich des Lärmschutzes könne dies zur Folge haben, dass nach einem entsprechenden Beschluss im Einzelfall Lärmschutz auch bei einem Streckenausbau wie bei einem Neubau gewährt werden kann.

Mit der am 25. Juli 2017 vom BMVI und Vertretern der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH unterzeichneten Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) kam die Bundesregierung anderthalb Jahre nach dem sogenannten TEN-T-Beschluss den Forderungen nach Konkretisierung der Umsetzung des Beschlusses nach. Die Vereinbarung ist am 1. Januar 2018 in Kraft getreten. In der Präambel heißt es: „Mit dieser Vereinbarung soll zudem die Grundlage für eine formalisierte parlamentarische Befassung zur verbesserten Einbeziehung des Deutschen Bundestages und zur Erhöhung der öffentlichen Akzeptanz der Verkehrsprojekte gelegt werden."

Die Vereinbarung regelt die Durchführung (von der Finanzierung bis zur Realisierung) der Verkehrsprojekte (Neu- und/oder Ausbau), die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) enthalten sind. In § 5 „Parlamentarische Befassung" wird geregelt, dass „das BMVI [...] dem Deutschen Bundestag jährlich über neu zu verwirklichende PROJEKTE/ VORHABEN, bei denen die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI durchgeführt sind, [berichtet]. Der Bericht beinhaltet für die jeweiligen PROJEKTE/ VORHABEN

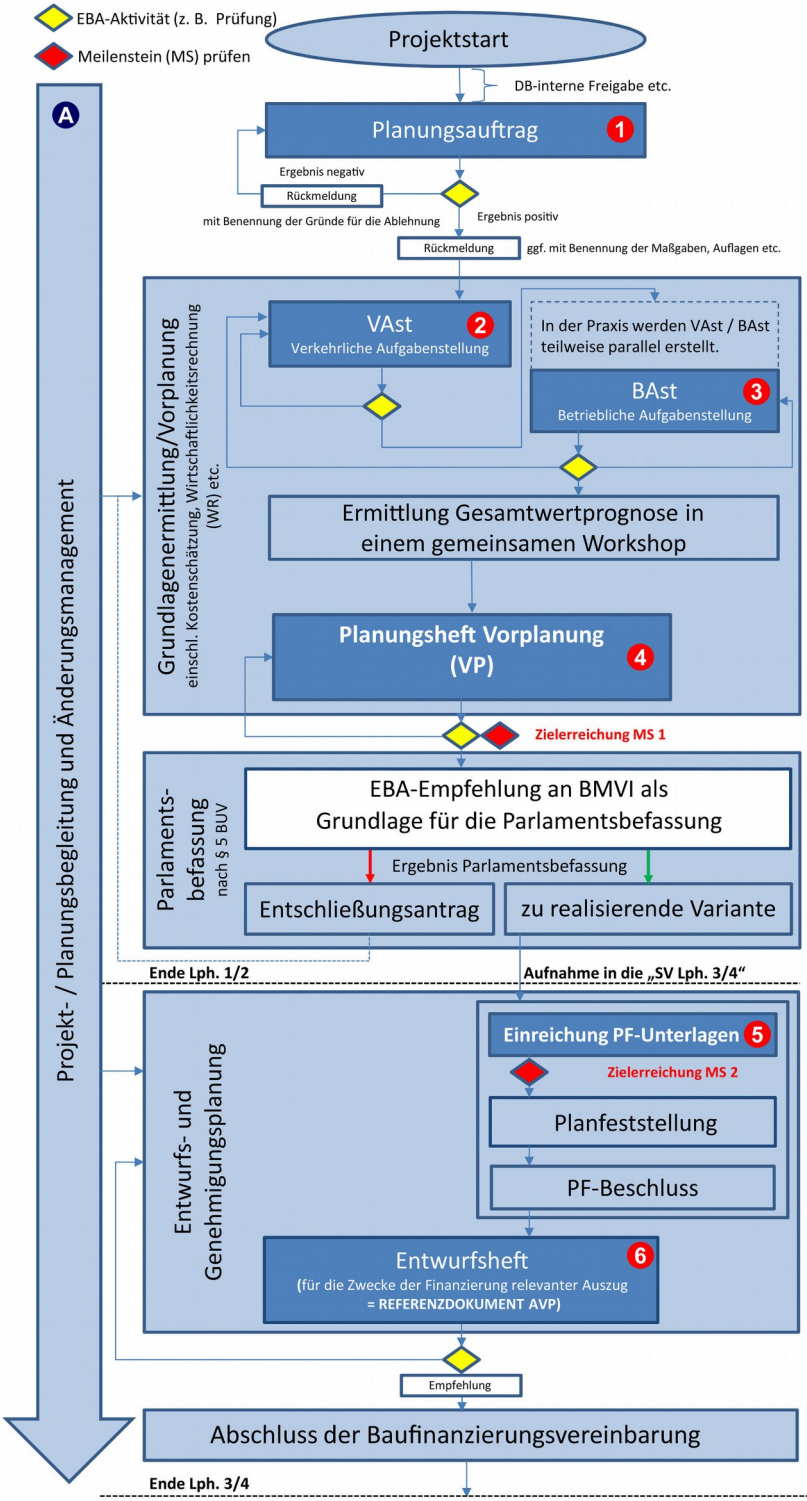
- die empfohlene Vorzugsvariante (wirtschaftlichste Variante) und die auf Grundlage einer Gesamtwertprognose (GWP) ermittelten Kosten des PROJEKTES / VORHABENS,
- Alternativvarianten mit Erläuterungen insbesondere zur Öffentlichkeitsbeteiligung, deren Auswirkungen auf die Kosten und die volkswirtschaftliche Bewertung sowie die Stellungnahme der EIU zur technischen und rechtlichen Umsetzbarkeit nebst Auswirkungen auf die Betriebswirtschaftlichkeit sowie
- Darstellung der möglichen Auswirkungen der Varianten auf die Haushalts- und Finanzplanung sowie die Priorisierung im Plafond."

In § 5 Absatz 3 heißt es dann: „Sofern der Deutsche Bundestag wesentliche Änderungen der Vorzugsvariante oder die Umsetzung einer Alternativvariante fordert, stimmen sich der Bund und die EIU zur Ausgestaltung der wirtschaftlichsten Lösung der vom Deutschen Bundestag geforderten Variante ab. Dabei kann auch eine Neuplanung der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI erforderlich werden. Eine Aufnahme des PROJEKTS/VORHABENS in die SV Leistungsphasen 3/4 ist jedoch nur dann möglich, wenn die volkswirtschaftliche Bewertung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV>=1) ausweist."

In den Planungs- und Genehmigungsablauf der Vorhaben des Bedarfsplans wurde auf diese Weise als zusätzliche Stufe eine parlamentarische Befassung eingeschaltet, siehe folgende Abbildung:

Voraussetzung: Projekt ist im Bedarfsplan enthalten und ist Gegenstand der „SV Lph. 1/2“

Anlage 15.3



1 Gemäß aktuell gültiger DB-Mustervorlage; enthält insbesondere Zieldefinition des Projekts, Planungsvorgaben, Planungselemente, Zeitplan etc.

2 Gemäß aktuell gültiger DB-Mustervorlage; enthält eine vollständige und nachvollziehbare Darstellung und Erläuterung aller verkehrlich relevanten Anforderungen, insbesondere die Beschreibung des verkehrlichen Ist- und Sollzustands, Aussagen zur Ist-Betriebsqualität und Leistungsfähigkeit der Ist-Infrastruktur sowie Vorschläge zur Gestaltung der Infrastruktur etc.

3 Gemäß aktuell gültiger DB-Mustervorlage; enthält insbesondere eine allgemeine Beschreibung (Anlass, Ziel, Lage im Netz etc.), Darstellung des Ist- und Sollzustands, Infrastruktur- und Geschwindigkeitsdaten, Zugzahlen und eisenbahnwissenschaftliche Untersuchung (EBWU) als Nachweis der Leistungsfähigkeit und der Betriebsqualität, Darstellung der Dimensionierungsalternativen, Wirtschaftlichkeit etc.

4 Gewerkeübergreifendes umfassendes Planungsheft VP auf Basis aktuell gültiger DB-Mustervorlage mit allen für die Empfehlung an das BMVI benötigten Unterlagen, insbesondere:

- Erläuterungsbericht, in dem die Notwendigkeit der Maßnahme unter Beachtung der Grundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit und unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Grundlagenermittlung nachgewiesen wird,
- Variantenbetrachtungen,
- Kostenzusammenstellung,
- aussagefähige Pläne,
- Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

DB berichtet i. R. d. Monitorings über die Erfüllung des mit Abschluss der SV Lph. 1/2 festgelegten Termins zur **Einreichung des Planungsshefts Vorplanung beim EBA (MS 1)**.

5 DB berichtet i. R. d. des Monitorings über die Erfüllung des mit Abschluss der SV Lph. 3/4 festgelegten Termins zur **Einreichung der PF-Unterlagen beim EBA (MS 2)**.

6 Für die Zwecke der Finanzierung relevanter Auszug aus dem auf Basis der aktuell gültigen DB-Mustervorlage erstellten Entwurfsheft mit allen Unterlagen, die den Abschluss einer Baufinanzierungsvereinbarung ermöglichen, insbesondere:

- aussagefähiger Erläuterungsbericht,
- aussagefähige Pläne,
- Kostenzusammenstellung,
- Bauzeiten- und Finanzierungsplan

Änderungen, die sich aus dem Planfeststellungsbeschluss ergeben, sind darin zu berücksichtigen. Zur Information bzw. Erläuterung des Auszugs aus dem Entwurfsheft kann zur Optimierung des Prüfprozesses unterstützend eine gemeinsame Klausur zwischen EBA und DB durchgeführt werden. Auf Basis des Auszugs aus dem Entwurfsheft erarbeitet das EBA eine Empfehlung zum Abschluss der Baufinanzierungsvereinbarung.

Die BUV weicht von den Vorgaben des TEN-T-Beschlusses aber in mehreren wesentlichen Punkten ab:

a) Während die BUV vorsieht, dass dem Bundestag nur solche Alternativen zur Entscheidung vorgelegt werden sollen, bei denen die volkswirtschaftliche Bewertung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV>=1) ergab, enthält der TEN-T-Beschluss eine solche Beschränkung nicht.
b) Die BUV gilt auch nicht für bereits laufende Projekte, denn nach §5 Abs. 1 wird der Bundestag nur bei „neu zu verwirklichende PROJEKTE/ VORHABEN, bei denen die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI durchgeführt sind", in das Verfahren einbezogen. Der TEN-T-Beschluss sieht eine solche Beschränkung ebenfalls nicht vor.
c) Zahlreiche, in Anlage 30.1. , Pkt. d) der BUV aufgelistete Projekte, darunter z.B. München-Mühldorf-Freilassing, Leipzig – Dresden, Knoten Berlin Ostkreuz, unterliegen nicht dem Anwendungsbereich der BUV.

Die Bundesregierung hat den Willen des Bundestags, ausgedrückt im TEN-T-Beschluss vom 28.01.2016, bis heute nicht vollständig umgesetzt. Das haben wohl auch die künftigen Regierungsparteien erkannt und im Entwurf des GroKo-Vertrags vom 7.2.2018 versprochen (Rn. 5669ff.):
„Wir wollen beim Ausbau des Schienennetzes die Bürger frühzeitig beteiligen und ein strukturiertes Verfahren entwickeln, mit dem das Ergebnis der Bürgerbeteiligung automatisch dem Deutschen Bundestag vorgelegt wird und der Gesetzgeber die Möglichkeit erhält, im Einzelfall für das weitere Planungsverfahren über begründete alternative Trassierungen und über das gesetzliche Maß hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen entscheiden zu können."

Eine „menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze" kann aber nicht auf Einzelfallentscheidungen des Bundestages, die mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung nur schwerlich vereinbar scheinen, basieren, sondern nur auf einer gesetzlichen Grundlage, die für alle Ausbauvorhaben dasselbe Schutzniveau gewährt.
(Ludwig Steininger)

2. Schwarzbau der Bahntrasse Düsseldorf-Angermund?

„Klassischer Schwarzbau" - so titelte das Nachrichtenmagazin „Der Spiegel" in der Ausgabe 08/2018 seinen Artikel über die Recherchen der Initiative Angermund e.V. zu einer der wichtigsten Bahntrassen Deutschlands zwischen Köln und Duisburg. Ein heftiges Medienecho folgte: https://www.initiative-angermund.de/rrx-angermund-pressestimmen-2/

Die viergleisige, unsanierte TEN-Trasse gehört zu den am dichtest befahrenen Gleisabschnitten Europas. Von Güterzügen mit Gefahrstoffen, ICE's, Regionalexpress über Thalys und S-Bahnen – ca. 680 Züge fahren täglich mitten durch den Stadtteil, unmittelbar an den ungeschützten Menschen, Häusern, Spielplätzen, Kitas, der Grundschule und Naturschutzgebieten vorbei. Bereits in den 1990'er Jahren sind an der Trasse gutachterlich 99 Dezibel Maximalpegel gemessen worden – die Zugzahlen sind seitdem weiter stark gestiegen.

Ausgehend von der Überlegung, wie es sein kann, dass die Zugzahlen auf diesem Abschnitt seit Jahrzehnten stark steigen, die Menschen sowie die Umwelt mit Hinweis auf eine angebliche Bestandsstrecke aber bis heute völlig ungeschützt den Lärm und den Erschütterungen ausgesetzt sind, stellte sich die Initiative Angermund ganz konkret die Fragen, welche Planfeststellungsbe-

schlüsse oder Plangenehmigungen es für diese Gleise gibt und welche Abwägungen stattgefunden haben, welche Stellungnahmen die Träger öffentlicher Belange abgegeben haben und ob die jetzige Nutzung mit all ihren negativen Folgen mit eben diesen Genehmigungen vereinbar sei.

Neben umfangreichen Recherchen in Archiven aller Art, hat die Initiative Angermund zahlreiche UIG- und IFG-Informationsanträge bei den Aufsichtsbehörden und der DB AG (samt Töchtern) gestellt. Das Resultat nach zahlreichen Schriftwechseln und hartnäckigem Nachbohren: absolute Fehlanzeige, denn Plangenehmigungen konnten nicht gefunden werden und wurden auch von den Behörden und der DB AG trotz mehrfacher Aufforderung bis heute nicht vorgelegt. Und das, obwohl eine gesetzliche Pflicht zur Plangenehmigung für diesen im ehemaligen Preussen gelegenen Trassenabschnitt seit dem Königlich-Preussischen Eisenbahngesetz von 1838 besteht und die Bahntrasse 1845/1846 zunächst zweigleisig gebaut wurde. Diese wurde in den 1930er Jahren auf vier Gleise erweitert und außerdem nach 1945 zu Zeiten der Bundesrepublik weiter ausgebaut (u.a. elektrifiziert). Selbst für die Baumaßnahmen aus jüngerer Zeit konnten keine gesetzlich erforderlichen Planfeststellungsbeschlüsse oder -genehmigungen vorgelegt werden.

Die Initiative Angermund sieht sich um den dringend nötigen Lärmschutz in Angermund betrogen, da die Menschen in Angermund mit Hinweis auf eine Bestandstrasse im Glauben gelassen wurden, dass sie keine Ansprüche in Sachen Lärm- und Gesundheitsschutz geltend machen könnten und die massiven Belastungen und Einschränkungen in der Lebensqualität zu erdulden hätten. Die genehmigungsrechtliche Frage berührt auch den aktuell geplanten Ausbau dieses deutschland- und europaweiten neuralgischen Trassenabschnitts im Rahmen des Großprojekts Rhein-Ruhr-Express (RRX). Die Initiative Angermund will zusammen mit ihrem Anwalt Dr. Clemens Antweiler von der Kanzlei RWP auf dem verwaltungsgerichtlichen Weg eine Klärung herbeiführen.

Da die Klage auch für andere Bahnanlieger an Bestandstrassen auf ehemals preussischem Gebiet richtungsweisenden Charakter haben würde, freut sich die Initiative Angermund über jede Unterstützung:

(Elke Wagner)

Spendenkonto:
Initiative Angermund e.V.
Stadtsparkasse Düsseldorf
IBAN: DE25300501101007199555
BIC: DUSSDEDDXXX

3. ERA: Limitierte Änderung der TSI NOISE – Lobbyisten unter sich

In der Januar-Ausgabe des BVS-Newsletters wurde bereits auf die Consultation on the draft of the limited revision of the TSI relating the subsystem rolling stock - Noise (TSI Noise), veranlasst von der Europäischen Eisenbahnagentur ERA, hingewiesen. Die ERA stellt darin einen einen Entwurf für eine Teiländerung der TSI NOISE in Bezug auf Bestandsgüterwagen vor. Die ERA ermöglicht Stellungnahmen unter der Emailadresse <006REC1072@era.europa.eu>. Die Konsultation läuft noch bis zum 22. März 2018.

Im ERA-Report ERA-REP-155 vom 17. Januar 2018 ist die Entstehung des Vorschlags der ERA beschrieben. An den Sitzungen und Gesprächen nahmen neben den nationalen Eisenbahnbehörden und der OTIF auch die Eisenbahnlobbyverbände CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), EIM (European Rail Infrastructure Managers), ERFA (The European Rail Freight Association), FEMFM (Federation of European Manufacturers of Friction Materials), UIP (International Union of Wagon Keepers) und NB-Rail Association AISBL teil.

Auf die Frage, welche Umweltverbände zur Teilnahme eingeladen waren, teilte der Verwaltungsdirektor der ERA, Josef Doppelbauer, mit: „wurde als Umweltverband Transport & Environment (T&E) eingeladen. T&E hat auch einen Experten nominiert, der aber bedauerlicherweise an den Sitzungen dann nicht teilnahm."

Ausweislich seiner Website befasst sich der in Brüssel ansässige Umweltverband Transport & Environment (T&E) seit vielen Jahren nicht mit Schienenlärm. Auch nach den Teilnehmerlisten im ERA-Report ERA-REP-155 vom 17. Januar 2018 hat er an keiner einzigen ERA-Veranstaltung teilgenommen. Unsere Anfrage an Josef Doppelbauer, der vor seiner Tätigkeit bei der europäischen Behörde ERA bei Bombardier Transportation beschäftigt war, weshalb die ERA angesichts des offensichtlichen Desinteresses bei T&E denn keinen anderen Umweltverband, insbesondere keinen aus Deutschland, einem der von Bahnlärm meistbetroffenen Länder, zur Teilnahme eingeladen hat, blieb bis heute ebenso unbeantwortet wie die Anfrage an den Vertreter des VCD bei T&E, weshalb T&E denn an den Sitzungen des ERA nicht teilgenommen habe.

So verwundet es nicht, dass in den Protokollen und Begleitdokumenten der Sitzungen der ERA Task Force zur TSI NOISE, der ERA ad hoc meetings zur TSI NOISE und zu den Sitzungen der „ERA Working parties" zur TSI NOISE, die die BVS aufgrund eines Antrags auf Zugang zu Umweltinformationen nach EU-Verordnung 1049/2001 Anfang Februar von der ERA auf einem USB-Stick erhielt, die Positionen der Eisenbahnlobbyverbände dominierten und die Interessen der Bahnanlieger nicht vertreten waren.
(Ludwig Steininger)

4. Beschaffung lärmarmer SPNV-Fahrzeuge

Per Rundschreiben 3/2018 veröffentlichte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) im Januar 2018 die von der Interkommunalen Lärmschutz-Initiative e.V. (ILI), einer Bürgerinitiative aus dem Großraum München, die sich der Minderung des Lärms abgestellter SPNV-Fahrzeuge widmet, mitinitiierte VDV-Mitteilung 1541 „Geräusche von Eisenbahnfahrzeugen in der Fahrzeugabstellung einschließlich Vorbereitungs- und Abschlussdienst".

Erstmalig in Deutschland wurden darin 20 konkrete Schallemissions- und Pegelhöchstwerte für die Abstellgeräusche der neuesten Triebfahrzeug-Generationen definiert. Der VDV trug damit der immer lauter werdenden Kritik der Öffentlichkeit an Lärmbelästigungen durch Eisenbahnfahrzeuge in der Fahrzeugabstellung Rechnung.

Der VDV-Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge betraute hierzu die Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Geräuschoptimierte Schienenfahrzeuge" mit der Untersuchung von Verbesserungsmöglichkeiten durch Reduzierung von Schallemissionen an der Quelle. Zu den Experten aus Bahnbetreibern, Herstellern, Planungs- und Vergabestellen gehörte auch Dr. Jürgen Heyn vom TÜV Süd Rail GmbH. Er

ist ausgewiesener Fachmann für Bahn-Akustik und war von der ILI als Impulsgeber in die vom VDV-Bereich Technik geleitete Arbeitsgruppe entsandt worden. Die Entsendung von Dr. Heyn war der ILI nur möglich durch finanzielle Förderung des Projektes durch den Landkreis München, einem ILI-Mitglied.

Zwar hätte sich ILI manchen Grenzwert noch niedriger und die eine oder andere Formulierung noch verbindlicher gewünscht. Viel wichtiger aber ist, dass durch diese VDV-Mitteilung erstmals konkrete Angaben und Parameter zur Vermeidung von Lärm beim Abstellbetrieb von Eisenbahn-Triebfahrzeugen festgesetzt werden konnten. Für die im S-Bahn-Netz München anstehenden Ausschreibungen der nächsten S-Bahn-Triebfahrzeug-Generation liegen der ILI bereits die schriftlichen Zusagen der Bayerischen Eisenbahn Gesellschaft (BEG) und des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vor, dass die in der VDV-Mitteilung 1541 enthaltenen Pegelhöchstwerte künftig zur Anwendung kommen sollen.

Für die Fahrgeräusche von SPNV-Fahrzeugen fehlen bislang nationale Kriterien, die Ausschreibungen für besonders lärmarme Triebfahrzeuge zugrunde gelegt werden könnten. Die Folge ist, dass z.B. der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) bei der Beschaffung der neuen Rhein-Ruhr-Express-Züge (RRX-Doppelstockzüge von Siemens), die ab Dezember 2018 durch dicht besiedelte Metropolen Nordrhein-Westfalens verkehren werden, offenbar sehr viel Wert auf einen modernen und leisen Innenraum gelegt hat. Kaum einer Beachtung waren dem VRR aber wohl die Lärmemissionen in die Nachbarschaft wert, denn Siemens wurde nur die Auflage gemacht, die wenig ambitionierten Grenzwerte der TSI NOISE 2014 einzuhalten: bei Tempo 160 km/h dürfen die Züge in 7,5m Abstand noch einen Lärm von 89 dB(A) erzeugen – genauso viel wie ein Güterzug bei Tempo 100 !

Prof. Markus Hecht von der TU Berlin, ein ausgewiesener Experte in Sachen Emissionen von Schienenfahrzeugen: „Ich bin enttäuscht, dass selbst beim RRX nur die lauteste in der EU erlaubte Ausführung rausgekommen ist - da wäre deutlich mehr in Sachen Geräuschreduktion am Zugmaterial und damit zum Schutz der Bevölkerung möglich gewesen."

In seinem Beitrag „Rastatt und Bahnlärm" in der Eisenbahntechnischen Rundschau vom Dezember 2017 beschreibt Prof. Hecht, wie man es besser machen könnte:
„Durch Ausschreibung der Strecken und Spezifikation der Fahrzeuge kann direkter Einfluß auf den Lärm genommen werden, der weiter reicht als TSI das vorschreibt. Ein positives Beispiel heute ist die erfolgte Ausschreibung der S-Bahn Berlin Baureihe 483, die verschärfte Werte verlangt, nämlich Standgeräusch S-Bahn 60 dB(A) statt TSI 65 dB(A), Anfahrt 77 dB(A) statt TSI 80 dB(A) und Vorbeifahrt 79 dB(A) statt TSI 80 dB(A). Zudem ist der Vertrag veröffentlicht."

Während die öffentliche Hand bei der Ausschreibung von Waren und Dienstleistungen inzwischen durchwegs aufgefordert ist, die Beschaffung besonders umweltfreundlicher Lieferungen und Leistungen zu prüfen (z.B. Richtlinien über die Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten bei der Vergabe öffentlicher Aufträge der Bayerischen Staatsregierung vom 28. April 2009 Az.: B II 2-5152-15) und diesen sogar den Vorzug vor billigeren Angeboten zu geben, fehlt es bundesweit vielfach weiter an der Bereitschaft, diese Konzepte auch im Schienenverkehr umzusetzen.

Hoffentlich wird dies unter der künftigen Bundesregierung besser, immerhin findet sich im Entwurf des GroKo-Vertrags vom 07.02.2018 folgender Satz (Rn. 5657):

„In Ergänzung zur Umrüstung von Waggons soll ein Innovationsbonus für die Neuanschaffung und den Umbau von Triebwagen und Lokomotiven gewährt werden."
(Ludwig Steininger)

5. Termine/Veranstaltungen

DAGA 2018 - 44. Jahrestagung für Akustik, 19. - 22. März 2018, München
http://2018.daga-tagung.de

Bahn-Akustik 2018: Lärmminderung bei Schienenfahrzeugen, 11.-13. April 2018
19. Intensivseminar zur BAHN-AKUSTIK an der Technischen Universität Berlin
Bahnakustik in Theorie und Praxis: Maßnahmen zur Lärmminderung bei Schienenfahrzeuge Umfangreiche praktische Übungen (Reale Messfahrten und Workshops zum akust. Lastenheft) - in Kooperation mit dem Fachgebiet Schienenfahrzeuge der TU Berlin und der HVLE AG –
http:www.ifv-bahntechnik.de/bahnakustik

ACOUSTICS 2018 - ACWSTEG 2018 23.- 24. April 2018, City Hall, Cathay's Park, Cardiff
https://ioa.org.uk/civicrm/event/info?reset=1&id=295

Euronoise 2018 Conference, Heraklion, Griechenland, 27. - 31. Mai 2018
http://www.euronoise2018.eu/

Deutsches Verkehrsforum, Gemeinsamer Parlamentarischer Abend zum Thema "Planungsbeschleunigung / Umweltrecht mit Bezug auf Häfen, Zufahrten, Hinterlandanbindungen", 06. Juni 2018, Berlin
https://www.verkehrsforum.de/de/service/termine/2018-06-06-gemeinsamer-parlamentarischer-abend-zum-thema-planungsbeschleunigung-umweltrecht-mit-bezug-auf-haefen-zufahrten-hinte

Lämkongress 2018 des Ministeriums für Verkehr BW, 7. - 8. Juni 2018, Stuttgart
https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/laermkongress-2018/
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laerm_Einladung_LaermKongress_2018_final.pdf

Innotrans 2018, 18. - 21. September 2018 (Fachmesse), 22. - 23. September 2018 (Publikumstage), Berlin
https://www.innotrans.de/AufEinenBlick/

RAIL-NOISE 2018: Bahn-Lärm-Analyse und wirksame Maßnahmen zur Lärm-Reduzierung, 15. - 16.11.2018, 6. internationales Fachsymposium zum Thema Schall-Quellen sowie Lärm-Minderung Analyse und Messung der Lärmentstehung (Fahrzeuge und Fahrwege)
Innovative Maßnahmen zur Lärmminderung (Fahrwege, Fahrzeuge, Schleifen u. Konditionieren)
http://www.ifv-bahntechnik.de/rail-noise

Impressum:

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
Greifswalder Str. 4
D-10405 Berlin
Tel. 030 / 2016 4091
URL: https://www.BVSchiene.de
E-Mail: kontakt[at]BVSchiene.de

1. Vorsitzender Dr. Armin Frühauf
2. Vorsitzender Dr. Ludwig Steininger
Amtsgericht Charlottenburg VR 36389 B
Finanzamt Kö I, Berlin, StNr. 25/657/54592

Alle Angaben in diesem Newsletter erfolgen ohne Gewähr. Für die Gestaltung und die Inhalte von verlinkten Seiten Dritter wird ausdrücklich jegliche Verantwortung und Haftung ausgeschlossen.

V.i.S.d.P: Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., vertreten durch den 1. Vorsitzenden Dr. Armin Frühauf, Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin

Spenden werden erbeten an :

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
Sparkasse Koblenz
IBAN DE04 5705 0120 0000 2331 06
BIC MALADE51KOB

Diese Mitteilung wird nur an angemeldete und registrierte Abonnenten verschickt. Durch fehlerhafte oder missbräuchliche Anmeldung von E-Mail-Adressen sind Irrläufer nicht sicher auszuschließen. Das ist nicht beabsichtigt, entsprechende Hinweise bitte an newsletter[at]bvschiene.de

Diesen Newsletter können Sie jederzeit kündigen, indem Sie eine E-Mail mit dem Betreff „Kündigung" oder „Abmelden" an newsletter[at]bvschiene.de schicken.