



Medieninformation

Die BVS appelliert an Bundesverkehrsminister Scheuer: Die Digitalisierung des Schiene erfordert eine modernisierte Verkehrslärmschutz- gesetzgebung

Berlin, 17.05.2018

Bereits der vorige Bundesverkehrsminister Dobrindt hatte 2016 die „Strategie Schiene Digital“ verkündet, die Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene soll damit vorangetrieben werden. Im Dezember 2017 hat das BMVI der Europäischen Kommission den nationalen Umsetzungsplan ETCS mitgeteilt. Dieser sieht vor, dass neben dem Vorhaben "Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8" (VDE 8) bis 2023 u.a. der komplette deutsche Teil des Korridors "Rhine-Alpine", die Strecken von Berlin an die Ostsee sowie zur Grenze PL mit der Leit- und Sicherungstechnik ETCS ausgerüstet werden. Zu diesen insgesamt rund 1800 km sollen nach 2023 kurzfristig weitere 200 km dazukommen.

Digitale Zugsteuerungssysteme wie ETCS ermöglichen zusammen mit dem Ersatz alter, oft noch mechanischer Stellwerke durch digitale Stellwerke zur Signal- und Weichensteuerung und der Nutzung der Schienenwege im Gleiswechselbetrieb eine erhebliche Leistungs- und Kapazitätssteigerung auf den vorhandenen Gleisen. Und das nicht erst in ferner Zukunft: Europas erstes digitales Stellwerk (DSTW) nahm vor wenigen Tagen an der Erzgebirgsbahn seinen Betrieb auf und der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht weniger Kilometer neu zu bauender Gleise vor als Leistungssteigerungen durch signaltechnische Maßnahmen.

Aus ökologischen und finanziellen Gründen ist es auch Sicht der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. (BVS) grundsätzlich positiv zu bewerten, wenn durch diese Digitalisierung des Schienenverkehrs mehr Züge als bisher über bestehende Gleise fahren können und so der Neubau von Gleisen vermieden werden kann. Das reduziert den Flächenverbrauch.

Aber genauso wenig wie man einer Dampflok durch Automatisierung und Digitalisierung die Ruß- und Dampfwolken abgewöhnen kann, wird die Automatisierung und Digitalisierung des Schienenverkehrs zu einer Verminderung der unerträglichen Lärm- und Erschütterungsemissionen am Rhein, an der Elbe, an der Donau, am Inn und an den vielen anderen Strecken des transeuropäischen Netzes (TEN-T) führen. Ganz im Gegenteil: mehr, schnellere und schwerere,

aber auch längere Züge („740-Meter-Programm“) erhöhen die Schädigungen der Anwohner weiter, denn der akustische Zustand dieser Schienenfahrzeuge entspricht bei weitem nicht dem technischen Stand des Digitalisierungszeitalters.

Der Bundestag konnte im Jahr 1990 die Digitalisierung des Schienenverkehrs nicht vorhersehen, als er in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Lärmschutzmaßnahmen nur beim Neubau oder der wesentlichen baulichen Änderung von Gleisen vorsah.

Wenn aber ein steigendes Zugaufkommen, dadurch steigende Emissionen und die damit verbundenen Gesundheitsgefahren und erheblichen Belästigungen nicht mehr (allein) an den Bau geänderter oder zusätzlicher Gleise gekoppelt ist, sondern in ähnlichem Umfang auch infolge der Automatisierung und Digitalisierung im Schienenverkehr auftreten, dann bedarf dieses (veraltete) Grundkonzept der 16. BImSchV dringend einer Modernisierung und Anpassung an das Digitalisierungszeitalter.

Denn es ist weder gerecht, noch im Lichte des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit verantwortlich, die Betroffenen gegenüber der Lärmzunahme infolge digitaler Steuerungen von Zügen und Infrastruktur völlig schutzlos zu stellen, während im Fall des Neubau eines Gleises ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz gewährt wird. Diese ungerechte Schutzlücke sollte noch in dieser Legislaturperiode geschlossen werden.

Die BVS appelliert daher an den neuen Bundesverkehrs- und „Digitalisierungsminister“ Andreas Scheuer, dass die Automatisierung und Digitalisierung der Schiene von einer an die technische Entwicklung angepassten Novellierung der Verkehrslärmschutzgesetzgebung begleitet sein muss. Denn es steht nicht weniger auf dem Spiel als die Akzeptanz der Betroffenen für das politische Projekt der Verlagerung der Verkehre auf die Schiene.

Mit freundlichem Gruß

Dr. Armin Frühauf
1. Vorsitzender

Dr. Ludwig Steininger
2. Vorsitzender

Über die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. (BVS):

Die BVS wurde 1995 gegründet und ist der bundesweite Dachverband der Bürgerinitiative gegen Bahnlärm. Sie setzt sich besonders für die Minderung der Emissionen aus dem Schienenverkehr, insbesondere gegen Lärm und Erschütterungen, ein. Die BVS wirkt seit 2010 als ein nach §3 UmwRG vom Umweltbundesamt anerkannter Umweltverband.

Kontakt und weitere Informationen:

Tel. 030-2016-4091

Email presse@bvschiene.de

URL: <https://www.bvschiene.de>