

Schriftlicher Bericht

Verbesserungen beim Schutz gegen Erschütterungen durch Bahnverkehr

Die Umweltministerkonferenz hat unter TOP 38 der 92. Umweltministerkonferenz den Bund gebeten zu prüfen,

1. inwieweit er eine Regelung des Erschütterungsschutzes im Immissionsschutzrecht für sinnvoll erachtet,
2. inwieweit ein Rechtsanspruch auf Erschütterungsschutz bei Neu- und Ausbau von Bahnstrecken umsetzbar wäre,
3. inwieweit ein Rechtsanspruch auf Erschütterungsschutz bei Bestandsstrecken umsetzbar wäre,
4. inwieweit das freiwillige Lärmsanierungsprogramm für Minderungsmaßnahmen bei Erschütterungen kurzfristig geöffnet werden kann,

und hierzu der Umweltministerkonferenz zu berichten.

Für den Schutz vor Lärm und Erschütterungen durch Schienenverkehr ist in der Bundesregierung das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur federführend. Daher übersandte das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit den Beschluss dem Bundesverkehrsministerium. Das Bundesverkehrsministerium hat wie folgt Stellung genommen:

1. Erschütterungsemissionen durch Eisenbahnstrecken und die resultierenden Immissionen werden vom Eisenbahn-Bundesamt im Zuge der Planfeststellung betrachtet. Der Gesetzgeber hat grundsätzlich den Anspruch, bei bestehenden

Beeinträchtigungen Abwehransprüche zu regeln. Derzeit mangelt es jedoch an konkreten Grenz- oder Richtwerten beim Erschütterungsschutz.

Eine Studie mit dem Titel „Erschütterungen im Eisenbahnverkehr“ der TH Bingen aus dem Jahr 2017 zeigt Parameter für die Bewertung von Erschütterungen im Nachtzeitraum auf. Allerdings besteht noch Forschungsbedarf, welche Grenzwerte hier adäquat erscheinen. Das Thema Erschütterungsschutz im Gleisbau ist deshalb im Bundesforschungsprogramm Schiene enthalten. Gegenstand sind die Weiterentwicklung von Technologien zur Verringerung von Erschütterungen im Schienenverkehr, die Erfassung von Einflussmöglichkeiten auf die Erschütterungen, die Entwicklung von Maßnahmen, um Vibrationen aus dem Bahnverkehr zu minimieren sowie die Ableitung von Grenzwerten und ein für Bahnstrecken geeignetes Messverfahren.

2. Bei Neu- und Ausbautvorhaben müssen die Einwirkungen aus den Erschütterungen beziehungsweise dem sekundären Luftschall auf die Anwohnenden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens betrachtet und gegebenenfalls auch Minderungsmaßnahmen eingeplant werden. In ungünstigen Fällen, wenn Nachmessungen eine Restbetroffenheit zeigen, müssen im Nachgang entweder zusätzliche Maßnahmen oder Entschädigungszahlungen erfolgen. Soweit die Schwelle der Zumutbarkeit überschritten wird, haben die Anwohnenden Anspruch auf Schutzmaßnahmen bzw. finanziellen Ausgleich. Eine gesetzliche Regelung für die Durchführung dieser Prüfung beziehungsweise der Auslegung von Erschütterungsmaßnahmen besteht nicht. Die Erschütterungsauswirkungen eines Vorhabens hat der Vorhabenträger anhand einer erschütterungstechnischen Untersuchung zu ermitteln und immissionsschutzrechtlich zu bewerten. Nach der DIN 4150-2 „Erschütterungen im Bauwesen – Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ wird die Zumutbarkeit einer betriebsbedingten Erschütterungsimmission beurteilt. Bei Neubaustrecken sind diese Anhaltswerte strikt einzuhalten. Bei Ausbautvorhaben wird bei einer Erhöhung der Erschütterungsimmissionen um mindestens 25 Prozent von einer Unzumutbarkeit ausgegangen. Weitergehende gesetzliche Regelungen sind aus Sicht des Bundesverkehrsministeriums nicht erforderlich.
3. An bestehenden Strecken können Erschütterungen beziehungsweise sekundärer Luftschall auftreten. Diese Strecken haben nach geltender Rechtsprechung

allerdings Bestandsschutz. Derzeit gibt es keine definierten Kriterien, die mögliche Folgen von Erschütterung beschreiben und deren Auswirkungen skalieren.

4. Seit dem Inkrafttreten der überarbeiteten „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ am 01.01.2019 können bereits heute in besonders begründeten Fällen Maßnahmen zur innovativen Lärm- und Erschütterungsminderung bis zur Gesamthöhe des dafür im Bundeshaushalt ausgewiesenen Betrages gefördert werden. Aktuell sind jedoch die im Haushaltsgesetz für den Lärmsanierungstitel 1202 89105 bereitgestellten Finanzmittel komplett gebunden.