



BIN gegen Bahnlärm e.V. Am Reichenberg 38, 53604 Bad Honnef

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Unterbewertung der externen Kosten in der Kosten-Nutzen-Analyse der Vorhaben des Schienenverkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Auswahl und Priorisierung der Vorhaben im Entwurf des BVWP ist intransparent und methodisch fehlerhaft. Dies führt zur systematischen Benachteiligung von Vorhaben, die den Schutz der Bevölkerung vor Schienenlärm erhöhen. Der vorliegende Entwurf des Bundesverkehrswegeplans stellt deshalb keine geeignete Grundlage zur Auswahl der besten Vorhaben dar. Wir erwarten eine Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans und eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung.

Konkret bemängeln wir, dass

1. die verwendete Methodik der Ermittlung der externen Kosten veraltet und unvollständig ist. Durch die verwendeten Rechenwerte werden die externen Kosten erheblich zu niedrig angesetzt.
2. die verwendeten Modelle zur Ermittlung der Betroffenenanzahlen unzureichend gewählt sind. Dadurch werden weniger Betroffene unterstellt, als es der Realität entspricht.
3. die Berechnung der externen Kosten der im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigten, wie auch der nicht berücksichtigten Vorhaben nicht veröffentlicht ist. Daher ist die Auswahl und Priorisierung der Vorhaben nicht nachvollziehbar.

Der Vorstand des BIN gegen Bahnlärm e.V.

Gerd Kirchhoff
1. Vorsitzender

Stephan Martin
2. Vorsitzende

Anlage: Begründung

Es schreibt Ihnen:

BIN gegen Bahnlärm e.V.
Bürger Initiativen Netzwerk
-Allianz für ein lebenswertes Rheintal-

Stephan Martin

Königstrasse 38
53639 Königswinter
mobil: 0179-73 86 317
E-mail: stephan.martin@mac.com
www.bingegenbahnlaerm.de

01.05.2016



Anlage zur Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Unterbewertung der externen Kosten in der Kosten-Nutzen-Analyse der Vorhaben des Schienenverkehrs

Begründung

Die im BVWP 2030 verwendete Methodik für die Ermittlung der externen Kosten ist dargelegt in folgenden Dokumenten:

- *Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom März 2016* in Verbindung mit:
- *Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Stand März 2016* in Verbindung mit:
- *Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung, FE-PROJEKTNR.: 960974/2011, Endbericht für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Essen, Berlin, München, 24. März 2015*
- *Entwicklung eines Verfahrens zur Beurteilung umwelt- und naturschutzfachlicher Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben (LOS 2), FE-Nr. 24.0015/2011 / Methodenhandbuch / Fassung März 2014*

Die unter dem 3. Bullitpoint aufgeführte Unterlage bezeichnen wir im Folgenden als "Nutzen-Kosten-Analyse", oder kurz "NKA".

Unseren 1. Kritikpunkt begründen wir wie folgend:

Die Bewertungssätze für die Lärmwirkungen, die vom UBA in die Tabelle 7-4 übernommen wurden, kritisieren wir als zu niedrig. Wir schlagen vor, die Tabelle in Bezug auf den Schienenverkehr wie folgend abzuändern:

<u>Lärmexposition</u>	<u>Schienenverkehr</u>
LNight >40≤45	249 €
LNight >45≤50	352 €
LNight >50≤55	498 €
LNight >55≤60	704 €
LNight >60≤65	995 €
LNight >65≤70	1.408 €
LNight >70	1.991 €
LNight >75	2.815 €
LNight >80	3.981 €



Das BMVI verwendet (fehlerhaft abbeschriebene) Werte aus der Methodenkonvention 2.0 der UBA aus dem Jahr 2012. Diese wiederum stützt sich (als jüngste Unterlage) auf Ergebnisse von "*Schmid, S.A., (2005): Externe Kosten des Verkehrs: Grenz- und Gesamtkosten durch Luftschadstoffe und Lärm in Deutschland. Fakultät Maschinenbau. Universität Stuttgart*". Herr Schmid kann dies als Maschinenbauer auch nicht selbst bewerten und stützt sich wiederum auf die Literatur mit dem Stand vor 2005. Einige Merkmale des Standes der Erkenntnis vor dem Jahre 2005 sind etwa:

- Die damals verwendete Schall03 1990 enthält einen Bonus für Schienenlärm.
- Epidemiologische Untersuchungen wie etwa die Studie von Prof. Greiser gab es damals nicht.

Wir fassen zusammen, dass das UBA und das BMVI in den letzten 20 Jahren können nennenswerten Beitrag zur Ermittlung der externen Kosten des Schienengüterverkehrs geleistet haben. Die verwendeten Zahlen sind nicht valide. Sie sind in keiner Weise geeignet, einen in die Zukunft gerichteten Bundesverkehrswegeplan mit Anhaltspunkten für die allfälligen Abwägungsentscheidungen zu bewehren.

Es besteht ein dringender Handlungsbedarf, eine aktuelle Studie zur Abschätzung der externen Kosten des Schienengüterverkehrs in Auftrag zu geben!

In der Zwischenzeit verweisen wir zur Herleitung besserer Zahlen auf unsere eigene Studie: "*Die Beschädigung unseres Siedlungsraums durch den Schienengüterverkehr, Immobilienwirtschaftliche Bestandsaufnahme, Dipl.-Ing. Stephan Martin, BIN gegen Bahnlärm e.V., Königswinter April 2015*". In Kapiteln IV und V werden 2 wissenschaftlich anerkannte Lösungswege zur Ermittlung der externen Kosten für die Immobilienwirtschaft dargelegt und miteinander verglichen.

Diese Studie hat gezeigt, dass die beiden darin verglichenen unterschiedlichen Methoden zu vergleichbaren Ergebnissen kommen, was die Schäden an der Immobilienwirtschaft betrifft.

Wir setzen in der folgenden Berechnung, die auf der in unserer Studie zitierte Berechnungsmethodik basiert, die Größe der immobilienwirtschaftlichen Schäden in ein Verhältnis zu den Gesamtkosten aus Lärm, wie sie in "*CH Externe Effekte des Verkehrs 2010*" berichtet werden.

Die Zahlen des UBA haben wir informativ daneben gestellt.



VPI 2002	88,6			
VPI 2015 (Dez)	107,0			
2003 = Heft 176 des BayLfU			2003	2015
Basisgröße LEGT			82 €	99 €
Basisgröße LEGN (immo)			94 €	114 €
Basisgröße LEGN (gesamt)				209 €
L = Grenzwertüberschreitung				
g = Lautheitsgewicht ($2^{L/10}$)				
Klasse	L	g	(LEGN x g)	(Tab 7-4)
LNight >40≤45	2,50	1,19	249 €	0 €
LNight >45≤50	7,50	1,68	352 €	0 €
LNight >50≤55	12,50	2,38	498 €	10 €
LNight >55≤60	17,50	3,36	704 €	53 €
LNight >60≤65	22,50	4,76	995 €	106 €
LNight >65≤70	27,50	6,73	1.408 €	159 €
LNight >70	32,50	9,51	1.991 €	299 €
LNight >75	37,50	13,45	2.815 €	390 €
LNight >80	42,50	19,03	3.981 €	

Unseren 2. Kritikpunkt begründen wir wie folgend:

Dem in der KNA unter "7.2 Umweltkosten / 7.2.1 Lärm / 7.2.1.1 Innerorts" beschriebenen Wirkungspfad-Ansatz stimmen wir grundsätzlich als zielführend zu. Der Top-Down-Ansatz ist aus unserer Sicht nicht geeignet.

Wir können aber nicht nachvollziehen, weshalb die Autoren so große Probleme in der Erhebung der Betroffenenanzahlen sehen. Die Lärmkartierung, die im Zuge der Umsetzung der *RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm* erstellt wurde, stellt die Zahlen der Betroffenen zumindest für die Bestandsstrecken bereit. Damit kann und muss unseres Erachtens gearbeitet werden. **Wie die Zahl der Betroffenen in der NKA tatsächlich ermittelt wurde, lässt sich an den veröffentlichten Unterlagen nicht nachvollziehen.**

Wir kritisieren die in der NKA im Folgenden beschriebene Herangehensweise: *"Für die Bewertung des Schienenlärms stehen mit der VBUSch 2006¹²⁶ und der Richtlinie zur Berechnung der Schallemissionen von Schienenwegen (Schall03)¹²⁷ grundsätzlich ähnliche Berechnungsmethoden/Vorschriften wie für die Straße zur Verfügung."*

Die Qualität der verwendeten Berechnungsvorschriften ziehen wir in Zweifel. Insbesondere zur Intransparenz und Fehlerhaftigkeit der mit der aktuellen Schall03 eingeführten Berechnungsvorschriften hat sich die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm im Rahmen der Parlamentarischen Beratung bereits ausführlich geäußert. Auch wenn sie geltendes Recht darstellt, so führt sie dennoch zu fehlerhaften Ergebnissen.



Wir kritisieren weiter die in der NKA im Folgenden beschriebene Herangehensweise:
"Bei der Erstellung eines solchen Verfahrens für den Schienenlärm besteht allerdings ein grundsätzliches Problem. Das für die Straße entwickelte Verfahren ist sehr aufwendig und detailliert. Eine Übertragung der grundsätzlichen Vorgehensweise auf die Schiene wäre sehr aufwendig. Außerdem ist die Planungstiefe bei Schienenprojekten in der Regel nicht so hoch wie bei den Straßenprojekten, so dass an dieser Stelle die Nutzung von Stadtmodellbausteinen grundsätzlich problematisch ist."

Die Mehrzahl der Bestandsstrecken führen durch Ortslagen. Eine Abminderung der Planungsqualität bei Schienenprojekten darf daher nicht sein.

Wir vermuten, dass diese Vereinfachung schlicht aus Bequemlichkeit vorgenommen wird.

Unser 3. Kritikpunkt erklärt sich durch Ansicht der veröffentlichten Unterlagen selbst.

Königswinter, 01.05.2016

Der Vorstand des BIN gegen Bahnlärm e.V.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Stephan Martin', with a stylized flourish at the end.

Stephan Martin
2. Vorsitzender