



Themendienst

Über 50.000 leise Güterwagen und rund 1.800 Kilometer lärmsanierte Strecke: Mehr Lärmschutz für Anwohner

Über 1,4 Mrd. Euro seit 1999 in Lärmschutz an Bahnstrecken investiert • Forschungsprojekte für Wagen und Strecken laufen

(Berlin, April 2019) Die Deutsche Bahn hat sich das Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm ausgehend vom Jahr 2000 bis 2020 zu halbieren. Verschiedene lärmindernde Maßnahmen am Streckennetz und an der Fahrzeugflotte sollen dazu beitragen, dass es für die Anwohner an Bahnstrecken leiser wird.

Maßnahmen an den Strecken: Rund 1.800 Kilometer von insgesamt 3.700 Kilometern als besonders laut eingestufte Strecken wurden bislang mit Mitteln aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes lärmsaniert. Bis 2020 sollen insgesamt 2.000 Streckenkilometer lärmsaniert sein. Insgesamt haben Bund und DB bis heute über 1,4 Milliarden Euro im Rahmen des Programmes investiert. Allein im Jahr 2018 flossen über 100 Millionen Euro in den Bau von 45 Kilometer Lärmschutzwänden und die Sanierung von über 2.200 Wohnungen mit beispielsweise Lärmschutzfenstern.

Umrüstung der Güterwagen auf die Flüsterbremse: Ende 2018 fahren rund 50.400 Güterwagen von DB Cargo mit modernen leisen Bremssohlen. Im Jahr 2018 wurden in den Werkstätten von DB Cargo fast 11.000 Wagen auf leise Verbundstoffsohlen umgerüstet. Im Jahr 2019 kommen über 7.000 leise Wagen hinzu. Zum Fahrplanwechsel 2020/21 wird die gesamte aktive Güterwagenflotte von DB Cargo in Deutschland leise unterwegs sein. Bis 2020 wird die Güterverkehrstochter mit rund 200 Millionen Euro durch die Umrüstung der Güterwagen und damit verbundene Kosten belastet.

Absenkung der Grenzwerte erhöht Schutzniveau für Anwohner

Im Zuge der Neufassung gesetzlicher und haushaltsrechtlicher Regelungen wurde der Auslösewert beim Lärmschutz an bestehenden Schienenwegen von ehemals 65 in der Nacht auf 57 Dezibel in reinen Wohngebieten abgesenkt. Dies hatte die komplette Überarbeitung des sogenannten Gesamtkonzeptes, Grundlage des Lärmsanierungsprogramms zur Folge. Konkret bedeutet dies, dass alle von Lärm belasteten Strecken sowie die bereits sanierten Abschnitte neu betrachtet wurden. Die Anzahl der zu sanierenden Streckenkilometer erhöht sich so von rund 3.700 auf rund 6.5000. Gleichzeitig wurde die entsprechende Förderrichtlinie angepasst. In Zukunft können Lärmschutzwände in besonderen Bereichen aufwändiger gestaltet werden. Gleichzeitig werden ab dem 1. Januar 2019 Wohnbebauung bis zum 1. Januar 2015 mitbetrachtet. Die bisherige Stichtagsreglung, nur Wohnbebauung vor 1974 bzw. 1990, wurde aufgehoben.

Hans-Georg Zimmermann
Sprecher Lärmschutz
Tel. +49 (0) 69 265-33046
Fax +49 (0) 69 265-58133

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation
Wirtschaft, Recht und
Regulierung
Tel. +49 (0) 30 297-61140
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn



Themendienst

Zusätzliche Maßnahmen an besonders vom Schienenverkehrslärm belasteten Streckenabschnitten

Im Rahmen von Machbarkeitsuntersuchungen wurden und werden für besonders vom Schienenverkehrslärm betroffene Streckenabschnitte zusätzliche Maßnahmen an den Strecken zur Lärminderung identifiziert. So werden im Welterbebereich des Mittelrheintals (zwischen Koblenz-Bingen/Rüdesheim) für über 100 Millionen Euro in den nächsten Jahren unter anderem Lärmschutzwände errichtet und Schienenstegabschirmungen eingebaut. Im Inntal werden auf der vielbefahrenen Strecke zwischen München und Kiefersfelden für rund 11 Millionen Euro zusätzliche Maßnahmen umgesetzt und im Elbtal zwischen Dresden und der tschechischen Grenze sind Projekte für über 50 Millionen Euro geplant. Überall dort wird es für die Anwohner spürbar leiser.

Messstationen im Mittelrheintal sorgen für Transparenz

Bereits seit Dezember 2014 betreibt die Deutsche Bahn zwei Messstationen im Mittelrheintal, eine davon in Osterspai, die andere in Bad Salzig. Beide Stationen liegen auf den stark frequentierten Strecken links und rechts des Rheins zwischen Koblenz und Bingen bzw. Rüdesheim. Die Daten werden wöchentlich veröffentlicht und grafisch aufbereitet. Damit dokumentiert die DB die Entwicklung der Lärmemissionen im Zeitverlauf.

2019 waren über 30 Prozent der im Mittelrheintal verkehrenden Züge mit leisen Wagen unterwegs. Der Anteil solcher Züge hat sich seit 2015 nahezu verdoppelt.

Rollgeräusche dominieren den Lärm

Schienenverkehrslärm hat unterschiedliche Ursachen. Die wichtigste Quelle ist der Rad-Schiene-Kontakt. Das Rollgeräusch von Güterwagen ist dabei besonders ausgeprägt. Grund: Diese Wagen werden, sofern sie noch nicht auf leise Bremssohlen umgerüstet oder neu mit leisen Bremssohlen beschafft sind, mit Bremsklötzen aus Grauguss gebremst, die auf die Lauffläche drücken. Bei den Bremsvorgängen wird dadurch im Laufe der Zeit die Radlauffläche aufgeraut. Als Folge entsteht beim Rollen Lärm.

Die Lösung: Glattes Rad auf glatter Schiene. Getrieben von den Eisenbahnen hat die Industrie Verbundstoffbremssohlen entwickelt. Derzeit sind zwei Typen auf dem Markt: Die sogenannte Kompositsohle (K-Sohle) ist seit 2003 international zugelassen und wird vor allem in neuen Wagen verwendet. Ein weiterer Typ ist die „LL-Sohle“, die im Sommer 2013 europaweit zugelassen wurde und bei Bestandsgüterwagen eingebaut wird. Dabei steht die Bezeichnung „LL“ für „low noise, low friction“ – wenig Lärm, niedriger Abrieb. Beide Bremssohlen beugen der Verriffelung der Radlaufflächen vor. Rund 10 Dezibel weniger Lärm geht so vom vorbeifahrenden Zug aus. Dies entspricht einer Halbierung des wahrgenommenen Rollgeräusches.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Das ist grün.
deutschebahn.com/gruen

Lärm mindern.
Umwelt schonen.
Deutsche Bahn.

Hans-Georg Zimmermann
Sprecher Lärmschutz
Tel. +49 (0) 69 265-33046
Fax +49 (0) 69 265-58133

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation
Wirtschaft, Recht und
Regulierung
Tel. +49 (0) 30 297-61140
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn



Themendienst

Technische Umrüstung aller Güterwagen notwendig

Damit die Flüsterbremse flächendeckend ihre Wirkung entfalten kann, ist die konsequente Umrüstung von Bestandsgüterwagen mit Grauguss- auf Verbundstoffbremssohle notwendig. Neuwagen werden ohnehin mit Flüsterbremsen ausgerüstet. Für den Schienengüterverkehr in Deutschland heißt das: Rund 180.000 Wagen von deutschen und ausländischen Bahnen und Wagenhalter müssen mit Verbundstoffbremssohlen ausgerüstet sein. Eine spürbare Lärmreduzierung ist nur durch eine umfassende Umrüstung aller Güterwagen zu erreichen. Um dies sicherzustellen, hat der deutsche Gesetzgeber ein Gesetz zum Verbot des Einsatzes lauter Güterwagen ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 verabschiedet.

Die Umrüstung der Fahrzeuge ist kostenaufwändig. Der Bund hat ein mit rund 150 Millionen Euro dotiertes Förderprogramm initiiert. So erhalten Wagenhalter eine finanzielle Unterstützung von 0,5 Cent pro Achskilometer und maximal bis zu 211 Euro pro Achse. Flankierend hierzu führte die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem ein. Kernelement ist ein an die Güterverkehrsunternehmen gerichteter Bonus für den Einsatz leiser umgerüsteter Güterwagen. Um den Bonus zu finanzieren, wird für laute Güterzüge ein Aufschlag von aktuell 5,5 Prozent auf den Trassenpreis erhoben. Dies bedeutet, dass dieser Bonus vom Eisenbahnsektor selbst finanziert wird.

Erprobung innovativer Techniken an Fahrweg und Fahrzeugen

Die DB hat gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die „Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert“ (I-LENA) ins Leben gerufen. Damit ermöglicht sie Herstellern von Lärmschutztechnologien, ihre neuesten Entwicklungen im realen Betrieb bis zum Jahr 2020 auf Teststrecken der DB zu testen. Hierfür stehen knapp sechs Millionen Euro bereit. Von insgesamt 29 Technologien konnten im Jahr 2018 sechs eingebaut werden. Die anderen folgen im laufenden Jahr. Erste Ergebnisse der Messungen zur Wirksamkeit werden Ende des Jahres vorliegen.

Ein weiteres vom BMVI gefördertes Projekt beschäftigt sich mit Innovationen bei Güterwagen. DB Cargo und die VTG AG, der größte europäische Wagenvermieter, treiben gemeinsam die Entwicklung von leisen, energieeffizienten und innovativen Güterwagen voran, die zudem niedrige Betriebskosten aufweisen sollen. Das Projekt hat ein Volumen von rund 17 Millionen Euro und läuft bis April 2019. Geforscht wird unter anderem zur weitergehenden Lärminderung. Hier werden verschiedene innovative Komponenten eingebaut und erprobt.

Weitere Informationen zum Thema Lärmschutz sind im Internet abrufbar unter: www.deutschebahn.com/laermschutz oder www.deutschebahn.com/gruen.

Hans-Georg Zimmermann
Sprecher Lärmschutz
Tel. +49 (0) 69 265-33046
Fax +49 (0) 69 265-58133

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation
Wirtschaft, Recht und
Regulierung
Tel. +49 (0) 30 297-61140
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com