



Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

📅 12.04.2016

LÄRMSCHUTZ

Erste landeseigene Messstation für Bahnlärm in Baden-Württemberg installiert

Die Stärkung des Schienenverkehrs bei gleichzeitiger Reduzierung der Lärmbelastung ist ein wichtiges Thema der „Nachhaltigen Mobilität“. Um die Entwicklung des Bahnlärms qualifiziert beobachten und bewerten zu können, hat die LUBW Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) eine Lärmmessstation für Bahnlärm an der hochfrequentierten viergleisigen Rheintalbahn bei Achern-Önsbach eingerichtet. Die LUBW realisierte die Bahnlärmmessstation in enger Kooperation mit der Deutschen Bahn AG.

Am Dienstag, 12. April 2016, übergab die Präsidentin der LUBW, Margareta Barth, die Station ihrer offiziellen Bestimmung gemeinsam mit der Lärmschutzbeauftragten des Landes Baden-Württemberg, Staatssekretärin Dr. Gisela Splett MdL, und der Leiterin Lärmmanagement und Lärmschutzbeauftragten der Deutschen Bahn AG, Ines Jahnel. Die Bahnlärmmessstation steht direkt an der Rheintalbahn bei Achern-Önsbach. Sie erfasst vollautomatisch und kontinuierlich die Emissionswerte, die in Echtzeit [auf der Webseite der LUBW](#) veröffentlicht werden.

LUBW überprüft Entwicklung des Bahnlärms an der Rheintalbahn

„Es gibt bislang kaum kontinuierliche Langzeitmessungen der Geräusche an Verkehrswegen. Die LUBW hat 2013 den ersten Schritt gemacht und zwei Messstationen für den Straßenlärm in Karlsruhe und Reutlingen installiert. Nun weiten wir die Beobachtung auch auf den Schienenverkehrslärm aus“, so Barth.

Die Rheintalbahn ist Teil des wichtigen europäischen Rhein-Alpen-Korridors. Dieser Korridor verbindet die Seehäfen der Niederlande und Belgiens mit Deutschland, der Schweiz, Norditalien und dem Mittelmeerhafen Genua. Durch die neuen Alpenbasistunnel am Lötschberg, am Gotthard und dem Ceneri-Tunnel im Tessin wird der Güterverkehr auf dieser Strecke weiter zunehmen. Mit dem viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke von Karlsruhe-Basel wird dieser Entwicklung in den nächsten Jahren Rechnung getragen. Zusätzlich ist das Teilstück zwischen Appenweier und Bruchsal, an dem die Bahnlärmmessstation steht, auch Teil des europäischen Rhein-Donau-Korridors, der von Straßburg bis ans Schwarze Meer führt.

„Mit dem durchgängigen viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn wird der Bahnlärm zunehmen. Für das Jahr 2025 werden auf dem am stärksten belasteten Abschnitt der Rheintalbahn 335 Güterzüge pro Tag erwartet. Das sind durchschnittlich ungefähr 14 Güterzügen pro Stunde oder 1 Güterzug alle 4 Minuten. Das ist ein Grund, weshalb wir diesen Ort für unsere erste Bahnlärmmessstation in Baden-Württemberg ausgewählt haben“, so die Präsidentin der LUBW.

Lärmschutz hat einen hohen Stellenwert in Baden-Württemberg

Die Lärmschutzbeauftragte des Landes Baden-Württemberg Staatssekretärin Gisela Splett MdL betonte: „Die Schiene ist ein wichtiger Verkehrsträger. Wichtig ist aber auch, dass wir die Anwohnerinnen und Anwohner zuverlässig vor Lärm schützen, denn zu viel Lärm macht krank!“ Splett stellte fest, dass Baden-Württemberg dem Thema bereits 2011 mit dem Amt der Lärmschutzbeauftragten den entsprechenden Stellenwert in der Landespolitik eingeräumt habe. Sie begrüßte ausdrücklich die vom Bund im März vorgestellte Strategie „Leise Schiene“, in der bewährte Instrumente - wie die Förderung der Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Bremssysteme - gebündelt und gleichzeitig neue Akzente gesetzt werden.

Nach dem Wegfall des Schienenbonus von 5 Dezibel (dB(A)) Anfang 2015 habe die Bundesregierung nun mit der Absenkung der Lärmsanierungswerte um 3 Dezibel auf die wiederholten Bitten aus Baden-Württemberg und anderen Bundesländern reagiert. Besonders freue sie, so Splett, dass bei der Fortschreibung des Lärmsanierungskonzepts Schiene auch bereits lärmsanierte Gemeinden berücksichtigt werden, und so von den neuen Randbedingungen profitieren können.

Ziel der Deutschen Bahn: Halbierung des Schienenlärms bis 2020

Die Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn Ines Jahnel stellte das Ziel, den Schienenlärm bis 2020 gegenüber dem Jahr 2000 zu halbieren, in den Mittelpunkt ihrer Rede. Dieses Ziel will die Deutsche Bahn mit einem Zwei-Säulen-Konzept erreichen: Die erste Säule besteht aus Lärmsanierungs-Maßnahmen am Streckennetz, die zweite aus Lärmschutz-Maßnahmen an den Güterwagen selbst. „Seit dem Start des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms 1999 haben wir gemeinsam - Bund und Deutsche Bahn - über 1,1 Milliarden Euro in die Lärmsanierung investiert. Rund 1.500 Kilometer Schienenstrecke wurden mittlerweile lärmsaniert, unter anderem über Lärmschutzwände in einer Länge von bisher 610 Kilometern und Schallschutzfenster in 55.300 Wohnungen“, sagt Jahnel.

Auch die Umrüstung der Güterwagen auf Flüsterbremsen zeige bereits Erfolge. Der Lärm sei bei diesen Zügen gegenüber der herkömmlichen Graugussbremse in der Vorbeifahrt um 10 Dezibel leiser. „Das entspricht im menschlichen Ohr einer empfundenen Halbierung des Lärms“, so Jahnel. Die DB Cargo wird bis Ende dieses Jahres 32.000 leise Güterwagen haben. „Das sind dann 50 Prozent aller in Deutschland eingesetzten Wagen von DB Cargo“, erklärt Jahnel und verspricht: „Bis 2020 werden wir unseren kompletten Wagenpark von DB Cargo mit Verbundstoffbremsen ausgestattet haben.“

Jahnel betonte, dass ein zentraler Bestandteil ihres Tuns auch die Dokumentation und das Offenlegen ihrer Schritte zum leisen Schienenverkehr ist. In einer der verkehrsbelasteten Regionen Deutschlands, im Mittelrheintal, hat die Deutsche Bahn zwei Lärmmessstationen aufgebaut. Die aktuellen Messdaten von Bad Salzig und Osterspai werden regelmäßig online veröffentlicht.

Hintergrundinformationen

Kosten der Bahnlärmmessstelle

Die Kosten für die Errichtung der Messstelle von etwa 100.000 Euro inklusive Wartung für das erste Jahr trägt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg.

Wegfall des Schienenbonus

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von 1990 wurde bei der Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenverkehr ein um 5 dB(A)[1] niedrigerer Wert angesetzt als beim Straßenverkehr. Damit waren Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen im Vergleich zum Straßenverkehrslärm erst dann gesetzlich vorgeschrieben, wenn der Beurteilungspegel um 5 dB(A) höher liegt. Durch die Neufassung von § 43 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entfällt der Schienenbonus bei Eisenbahnen für neu eingeleitete Planfeststellungsverfahren seit dem 1. Januar 2015. Der Wegfall des Schienenbonus wurde auch für die Lärmsanierung bestehender Trassen übernommen.

[Geschätzte Anzahl der von Bahnlärm betroffenen Bürger zwischen Renchen und Achern-Önsbach im Jahr 2015 \(PDF\)](#)