



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Schienenlärm



Deutsche Bahn AG/ Wolfgang Klee

Absenkung Grenzwerte für die Lärmsanierung

Der Schienenbonus wurde zum 1. Januar 2015 abgeschafft. Das bedeutet, dass bei den Lärmschutzvorschriften das Privileg für Schienenlärm von zusätzlich 5 Dezibel (dB (A)) gegenüber dem übrigen Verkehrslärm weggefallen ist. Für Stadt- und Straßenbahnen galt eine Übergangsfrist bis 2019. Die Regelung geht über ein vom Bundestag zuvor beschlossenes Gesetz hinaus. Dies sah den Wegfall der Sonderregelung ohne konkreten Stichtag vor. Baden-Württemberg hatte sich auf Bundesebene schon frühzeitig für eine möglichst frühe Abschaffung des Schienenbonus eingesetzt. Minister Hermann war Mitglied in der Arbeitsgruppe, die den Weg für das Ergebnis des Vermittlungsverfahrens vorbereitet hat.

Nachdem im Bundeshaushaltsgesetz für das Jahr 2016 auch die Grenzwerte für die Lärmsanierung an der Schiene um 3 dB(A) gesenkt wurden, hat sich die Ausgangslage für Lärmsanierungsmaßnahmen deutlich verändert. Aus diesem Grund erarbeitet die DB zusammen mit dem BMVI derzeit ein neues

Gesamtkonzept für die Lärmsanierung. Bereits abgeschlossene lärmsanierte Abschnitte werden nochmals in die Gesamtbetrachtung einbezogen.

Gesamtkonzept „Lärmsanierung“ des BMVI in Zusammenarbeit mit der DB AG (Januar 2019)

Lärmmessung im Schienenverkehr

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr betreibt die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) an der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel, zwischen Achern-Önsbach und Renchen eine [Lärmmessstation](#). Die vollautomatische Messstation erfasst den Lärm angepasst an bestehende Normen und kontinuierlich. Die Daten können in Echtzeit auf der [Internetseite der LUBW](#) abgerufen werden. Mit den Messdaten soll die Beobachtung von kurz- und langfristigen Tendenzen ermöglicht werden, aber auch eine Grundlage zum besseren Verständnis des Schienenlärms geschaffen werden.

Lärminderung an der Quelle

Um dem Schienenlärm wirkungsvoll entgegenzutreten ist auch eine Lärminderung an der Quelle erforderlich. Denn in der technischen Ausstattung der Güterwagen liegt ein hohes Lärminderungspotential. Schallemissionen lassen sich um rund 10 dB(A) reduzieren, wenn die Güterzüge mit anderen Bremsen ausgestattet werden, auch lärmabhängige Trassenpreise können eine Lenkungsfunktion haben. Positiven Wirkungen von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzfenstern am Ausbreitungsweg bleiben dagegen lokal begrenzt. Das [Schienenlärmschutzgesetz](#) begrenzt ab dem Fahrplanwechsel zum 13. Dezember 2020 den von Güterwaggons ausgehenden Schall auf das Maß, das von leisen Güterwagen mit Flüsterbremsen eingehalten wird. Diese Bremsen aus verbesserten Materialien rauhen beim Bremsvorgang die Laufflächen der Räder nicht auf. Dadurch wird das Rollgeräusch im Vergleich zu Waggons mit herkömmlichen Bremsen um ca. 10 dB (A) verringert. Für das menschliche Ohr entspricht das einer Halbierung des Lärms.

Weitere Informationen

[Lärmschutz entlang der Rheintalbahn Karlsruhe-Basel](#)

[Lärmschutzbauten](#)

[LUBW: Umgebungslärmkartierung 2017](#)

[Lärmschutzportal der Deutschen Bahn](#)

[Lärmaktionsplanung des EBA](#)

Link dieser Seite:

