



Lärmschutzbericht 2018

„**Einer leisen Bahn gehört die Zukunft**“

Inhalt

01 Vorwort

02 Lärmschutzstrategie

04 Lärmschutz an der Infrastruktur

07 Weniger Lärm durch Innovationen

08 Umrüstung Bestandsgüterwagen

11 Innovationen am Fahrzeug

12 Lärmmonitoring

14 Transparenz und Dialog

16 Lärmschutz bleibt eine Herausforderung



Vorwort

Die Schiene ist die mit Abstand klimafreundlichste Möglichkeit für moderne Mobilität. Bahnfahren ist gelebter Klimaschutz. Das gilt nicht nur für Menschen. Das gilt insbesondere auch für den Transport von Gütern auf der Schiene. Mit 100 Prozent Öko-Strom im Fernverkehr und einem Anteil von 57 Prozent erneuerbarer Energien am Strommix der Deutschen Bahn ist kein Verkehrsträger im Jahr 2018 so klimafreundlich wie die Deutsche Bahn. Und diesen Weg gehen wir als das grüne Verkehrsunternehmen in Deutschland konsequent weiter: Bis 2050 werden wir vollständig CO₂-frei unterwegs sein und als wichtigen Meilenstein bis dahin werden wir bis zum Jahr 2030 unsere Emissionen mehr als halbieren.

Wenn wir als Gesellschaft unsere Ziele im Klimaschutz erreichen und gleichzeitig Mobilität sichern wollen, braucht es deshalb nicht nur eine starke Bahn. Es braucht auch eine erhebliche Verlagerung von der Straße auf die grüne Schiene.

Diese Verkehrswende kann aber nur dann nachhaltig gelingen, wenn gleichzeitig

die Menschen, die entlang der Bahntrassen leben, vom Bahnlärm spürbar entlastet werden. Dafür setzt sich die Deutsche Bahn mit Nachdruck ein und hat eine „Zwei-Säulen-Strategie für mehr Lärmschutz“ entwickelt: In Säule eins wird der Lärm an der Quelle reduziert. Durch die Umrüstung auf die „Flüsterbremse“ werden Ende des kommenden Jahres alle rund 63.000 aktiven Güterwagen der Deutschen Bahn in Deutschland leise unterwegs sein. Kosten: Rund 200 Millionen Euro.

In der Säule zwei wird Lärmschutz vor Ort verbessert – durch Lärmschutzwände, Schallschutzfenster oder innovative Lösungen wie Schienenstegdämpfer. Seit 1999 haben der Bund und die Deutsche Bahn im Rahmen des Programms der freiwilligen Lärmsanierung über 1,4 Milliarden Euro investiert.

Insgesamt wird sich bis Ende 2020 die Lärmbelastung für die Anwohner halbieren. Und schon heute forschen wir an Lösungen, wie wir beim Lärmschutz noch besser werden können. Denn wir wissen: Nur einer leisen Bahn gehört die Zukunft.

Alexander Doll
Vorstand Finanzen, Güterverkehr und Logistik
der Deutschen Bahn AG

Andreas Gehlhaar
Leiter Umwelt und Lärmschutzbeauftragter
der Deutschen Bahn AG



Lärmschutzstrategie

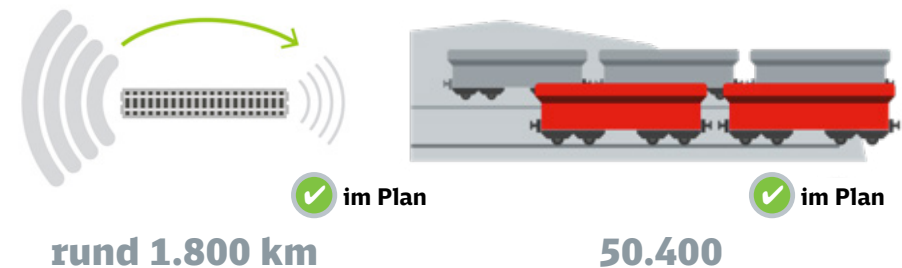
Der aktuelle Koalitionsvertrag sendet ein klares Signal: Reduzierung des Schienenverkehrslärms bei gleichzeitiger Zunahme der Verkehre. Dies gilt sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr. Trotz mehr Verkehr auf der Schiene soll die gesellschaftliche Akzeptanz des Verkehrsträgers erhalten bleiben. Deshalb müssen der Schienenverkehr, insbesondere der Güterverkehr, leiser und die Anstrengungen für mehr Lärmschutz auch in Zukunft verstärkt werden.

Bis zum Jahr 2020 soll der Schienenverkehrslärm halbiert werden. Wir sind hier zusammen mit dem Bund auf einem guten Weg. Ein Großteil der Wegstrecke ist erfolgreich zurückgelegt.

Hierzu zählt das Anfang des Jahres 2019 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffent-

lichte neue Gesamtkonzept des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms. Damit steht fest, dass in Zukunft mehr Menschen besser vor Lärm geschützt werden. Aufgrund der Absenkung der Auslöswerte von 65 Dezibel (dB(A)) (60 dB(A) + 5 dB(A) Schienenbonus) auf 57 dB(A) steigt die Anzahl der Strecken, die im Programm enthalten sind, um 75 Prozent auf nunmehr rund 6.500 Kilometer. Dazu hat die Deutsche Bahn eine „Zwei-Säulen-Strategie für mehr Lärmschutz“ entwickelt. Der Schutz der Anwohner an besonders vom Lärm belasteten Strecken ist eine Säule. Die zweite ist die Ausstattung der Güterwagenflotten in Deutschland mit modernen, lärmarmen Bremssohlen. Mit beiden Säulen ist die Deutsche Bahn gemeinsam mit dem Bund auf einem guten Weg und wird den Lärmschutz auch in Zukunft weiter vorantreiben.

Stand Ende 2018



Ziel bis Ende 2020:
2.000 lärmsanierte
Streckenkilometer

Ende 2018 waren etwa 80 Prozent der Güterwagen mit lärmarmen Bremssohlen ausgerüstet.
Ziel bis Ende 2020: 100 Prozent



Das ist grün.

Für mehr Ruhe.
An der Strecke.
Lärmschutz der DB.

Nr. 25

Lärmschutz an der Infrastruktur

Lärmsanierung – neues Gesamtkonzept / novellierte Förderrichtlinie

Im Jahr 1999 hatte die Bundesregierung das freiwillige Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen des Bundes (LSP) ins Leben gerufen. Bis heute investierten Bund und Bahn über 1,4 Milliarden Euro in Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken. Allein im Jahr 2018 flossen rund 100 Millionen Euro in das Programm. **2018 wurden an bestehenden Strecken rund 45 Kilometer Schallschutzwände errichtet und über 2.200 Wohnungen mit passivem Lärmschutz – wie Schallschutzfenstern – ausgestattet.**

Das LSP wurde in den letzten Jahren im Sinne eines besseren Lärmschutzes stetig weiterentwickelt. Durch den Wegfall des sogenannten Schienenbonus 2015 sowie die Absenkung der Auslösewerte 2016 konnte das Schutzniveau für die Anwohner um 8 dB(A) auf heute 57 dB(A) nachts in Wohngebieten verbessert werden. Eine komplette Überarbeitung des sogenannten Gesamtkonzeptes LSP, die den Bedarf an Lärmsanierung beschreibt, wurde notwendig. Über 18.000 Kilometer des Streckennetzes, inklusive der bereits sanierten Streckenabschnitte, wurden neu bewertet. Das neue Gesamtkonzept umfasst nun

rund 6.500 zu sanierende Streckenkilometer in über 2.200 Städten und Gemeinden in ganz Deutschland.

Parallel zur Überarbeitung des Gesamtkonzeptes erfolgte die Fortschreibung der Förderrichtlinie zur Lärmsanierung, die die Regeln für die Umsetzung des Programmes beschreibt. Die neue Richtlinie ist am 1. Januar 2019 in Kraft getreten und berücksichtigt unter anderem auch die Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag 2018 zur Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen im Schienenverkehr. Konkret bedeutet dies, dass in sensiblen Bereichen mit beispielweise besonderer touristischer oder gesundheitswirtschaftlicher Bedeutung auch aufwendiger konzipierte Lärmschutzwände gefördert werden. Gleichzeitig entfällt

die bisherige Regelung, dass nur Gebäude, die vor dem Inkrafttreten des Bundesimmissionschutzgesetzes am 1. April 1974 (alte Bundesländer) beziehungsweise am 3. Oktober 1990 (neue Bundesländer) errichtet wurden oder für die der Bebauungsplan, in dessen Geltungsbereich das Gebäude errichtet wurde, vor diesen Stichtagen in Kraft getreten ist, im Lärmsanierungsprogramm berücksichtigt werden. Maßgeblich ist nun der Stichtag 1. Januar 2015. Das neue Gesamtkonzept und die novellierte Förderrichtlinie führen zu einer spürbaren Verbesserung des Lärmschutzes von Anwohnern. **Kurz: Mehr Menschen erhalten besseren Lärmschutz.**

Lärmsanierung

Auslösewert nachts für reine Wohngebiete

57 dB (A)

Gem. Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes vom 1. Januar 2019

Lärmsanierung

Gesamtkonzept 2013: Streckenkilometer mit Lärmemissionen von >65 dB(A)

3.700 km

Gesamtkonzept 2019: Streckenkilometer mit Lärmemissionen von >57 dB(A)

6.500 km

Gesamtkonzept 2013: betroffene Gemeinden mit Lärmemissionen von >65 dB(A)

1.500

Gesamtkonzept 2019: betroffene Gemeinden mit Lärmemissionen von >57 dB(A)

2.200



Lärmschutz an Brennpunkten

Für besonders vom Schienenverkehrslärm betroffene Streckenabschnitte stellen Bund und Bundesländer zusätzliche Mittel bereit. Auf Basis von Machbarkeitsuntersuchungen wurden und werden technische Maßnahmen für mehr Lärmschutz an den Strecken identifiziert und umgesetzt. **Im Mittelrheintal, dem Inn- und Elbtal sowie in Berlin werden in den nächsten Jahren weitere Mittel im dreistelligen Millionenbereich in zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen investiert.**

Auf unserer Webseite finden Sie einen deutschlandweiten Überblick der Lärmsanierungsmaßnahmen je Bundesland sowie den Stand der Machbarkeitsuntersuchungen:

www.deutschebahn.com/laerm

Lärmvorsorge

Bei Neu- und Ausbaustrecken werden bundesweit Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge umgesetzt. Neben dem Bau von Schallschutzwänden kommen passive Maßnahmen wie Lärmschutzfenster zum Einsatz. **Aleine im Jahr 2018 wurden an Neu- und Ausbaustrecken 83 Kilometer Schallschutzwände fertiggestellt und über 1.570 Wohnungen mit passiven Maßnahmen ausgestattet.** Der Schutz vor Verkehrslärm beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz von 1974 in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geregelt.

Lärmvorsorge

Immissionsgrenzwert nachts für allgemeines Wohngebiet

49 dB (A)

Gem. 16. BImSchV vom 12. Juni 1990

Weniger Lärm durch Innovationen

Um das Portfolio an lärmindernden Maßnahmen an der Infrastruktur zu erweitern, hat das BMVI gemeinsam mit der Deutschen Bahn das Innovationsprojekt I-LENA („Initiative Lärmschutz Erprobung neu und anwendungsorientiert“) ins Leben gerufen. Ideengebern und Herstellern ist es damit möglich ihre innovativen Lärmschutztechnologien im realen Betrieb des Schienenverkehrs der DB AG zu testen und deren Wirksamkeit zu messen. Die Kosten für den Ein- und Ausbau der Maßnahmen sowie die akustischen Messungen werden vom BMVI getragen. Ende 2018 waren sechs der knapp 30 zur Erprobung ausgewählten Technologien am Gleis verbaut. Zudem sind erste Effektmessungen durchgeführt worden. Der Einbau der weiteren Maßnahmen wird in diesem Jahr erfolgen. Das Projekt hat derzeit ein Volumen von rund sechs Millionen Euro und soll Ende 2020 abgeschlossen sein.

Das Spektrum der ausgewählten Maßnahmen ist breit gefächert. Entsprechend werden neben niedrigen Schallschutzwänden auch neue Materialien bei herkömmlichen Schallschutzwänden und innovative Schienenstegdämpfer erprobt. Da neben dem Rollgeräusch, welches für die Lärmbelastung aus dem Schienenverkehr verantwortlich ist, lokal zusätzliche Schallquellen mit erheblichem Belästigungspotenzial auftreten, gehören auch Technologien

zur Minderung von Kurvenquietschen, Brückendröhnen und Baulärm zum Portfolio von I-LENA.

Zur weiteren Entwicklung von innovativen Lärmschutztechnologien beteiligt sich die Deutsche Bahn AG auch am EU-Forschungsprojekt Shift2Rail, einem europaweiten Projekt im Bereich der europäischen Eisenbahnforschung. Dabei bringt sich die DB AG nicht nur mit strategischen Themen aus nahezu allen Geschäftsfeldern (z. B. Digitalisierung, autonomes Fahren, Energieeffizienz) ein, sondern auch mit dem Thema Lärmschutz. Weitere Informationen unter: www.shift2rail.org



Das ist grün.

Mehr Technik.
Weniger Lärm.
Innovativer Lärmschutz.

Nr. 43

Umrüstung Bestandsgüterwagen

Die Umrüstung der bestehenden Güterwagen auf Flüsterbremsen sorgt für eine flächendeckende Reduktion des Güterverkehrslärms. Neuwagen werden grundsätzlich mit der leisen, sogenannten K-Sohle angeschafft. Bis heute hat DB Cargo rund 8.400 Neuwagen mit der K-Sohle beschafft.

Ende 2018 waren bereits über 50.000 Güterwagen mit modernen, lärmarmen Bremssohlen ausgerüstet. Das bedeutet, das rund 80 Prozent der Flotte leiser unterwegs ist. **Die DB Cargo wird bis Ende 2020 alle Güterwagen in Deutschland mit moderner Bremstechnologie ausgerüstet haben.**

Für die Umrüstung von Bestandsgüterwagen wird die seit dem Jahr 2013 europaweit zugelassene LL-Sohle verwendet. Die sogenannte „Flüsterbremse“ kann in den meisten Fällen mit der bestehenden Grauguss-Sohle getauscht werden, wodurch ein kostenintensiver Umbau der Bremsanlage in aller Regel vermieden wird. Die Bezeichnung LL steht dabei für „low noise, low friction“, was „wenig Lärm, wenig Reibung“ bedeutet.

Durch die Umrüstung auf die Flüsterbremse wird der Lärm unmittelbar dort reduziert, wo er entsteht. Das Rollgeräusch reduziert sich im Vergleich zu der Graugusssohle um 10 dB(A). Dies entspricht in der menschlichen Wahrnehmung einer Halbierung des Lärms. Die Umrüstung der Güterwagen stellt einen wichtigen Meilenstein für eine

deutlich spürbare Minderung der Lärmbelastigung entlang des gesamten Streckennetzes dar.

In Deutschland verkehren rund 180.000 Güterwagen mit nennenswerter Laufleistung, die leiser werden müssen. Rund ein Drittel davon gehören DB Cargo. Die übrigen zwei Drittel gehören anderen in- und ausländischen Wagenhaltern und Bahnen. Um eine flächendeckende Lärminderung bis 2020 zu erreichen, müssen alle Wagen umgerüstet oder durch neue leise Wagen ersetzt werden.

Der Gesetzgeber hat bereits 2017 beschlossen, dass laute Güterwagen ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 grundsätzlich nicht mehr auf dem deutschen Streckennetz verkehren dürfen. Das Gesetz betrifft gleichermaßen inländische wie ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Umrüstung der Güterwagen ist mit erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden und wird daher mit einem Förderprogramm des Bundes unterstützt. Der Einsatz umgerüsteter Güterwagen wird zudem durch das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) angereizt, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Einsatz leiser Wagen einen Bonus gewährt. Das LaTPS ist ein Finanzierungskreislauf und wird durch den Eisenbahnsektor selbst finanziert. Der Sektor insgesamt wird hierdurch nicht von den Kosten des Lärmschutzes entlastet. Bestandteil des LaTPS ist ein



Das ist grün.

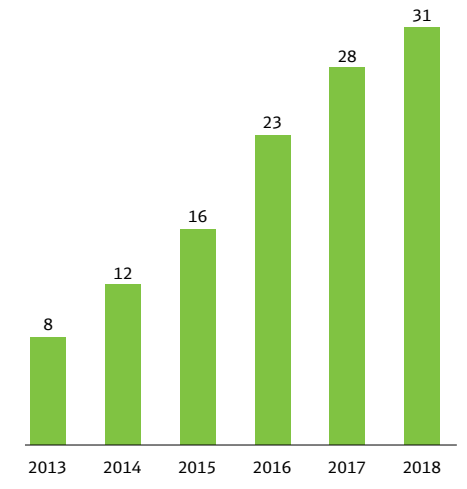
Gleicher Wagen.
Weniger Lärm.
Die Flüsterbremse.

Nr. 05

Malus für laute Züge, welcher vollumfänglich in die Bonusauszahlungen für den Einsatz leiser Güterwagen fließt. Der Aufschlag für laute Züge beträgt derzeit 5,5 Prozent. Leise Güterzüge zahlen keinen Zuschlag. Ein Zugverband gilt als leise, wenn er mindestens zu 90 Prozent aus leisen Güterwagen besteht.

Für den Einsatz umgerüsteter Güterwagen in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 wurde im September 2018 rund 8 Millionen Euro Bonus an beantragende Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgezahlt. Die steigende Zahl an Umrüstungen und Neubeschaffungen von leisen Wagen spiegelt sich in der Entwicklung der gefährten leisen Trassenkilometer wieder (siehe Abbildung rechts).

Entwicklung leiser Trassenkilometer seit 2013
in Prozent



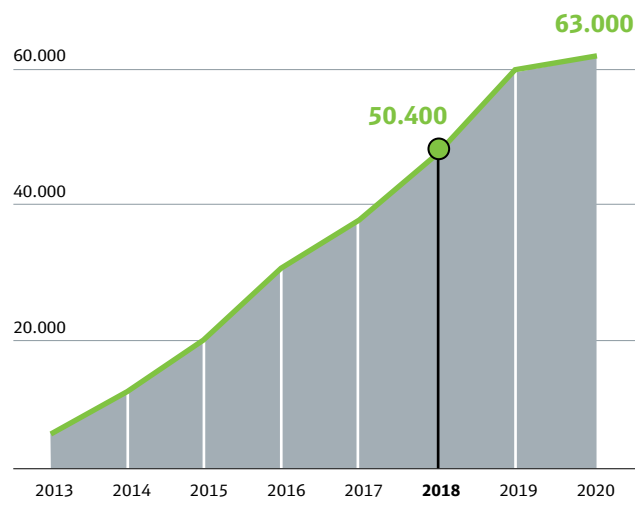


Im Vergleich zur Grauguss-Sohle fallen allerdings bei der LL-Sohle über die Kosten der technischen Umrüstung hinaus auch deutliche Mehrkosten im täglichen Betrieb an, zum Beispiel durch vermehrte Inspektionen, häufigeres Radabdrehen, höheren Radverschleiß und

deutlich teurere Sohlen in der Ersatzbeschaffung. Diese Kosten sind nicht Gegenstand der Förderung und müssen von den Wagenhaltern selbst getragen werden. **Allein DB Cargo investiert bis 2020 rund 200 Millionen Euro in die Umrüstung.** Die erhaltene Förderung ist dabei schon in Abzug gebracht.

Zielerreichungspfad Lärminderung – Leise Güterwagen

in Anzahl umgerüstete Güterwagen

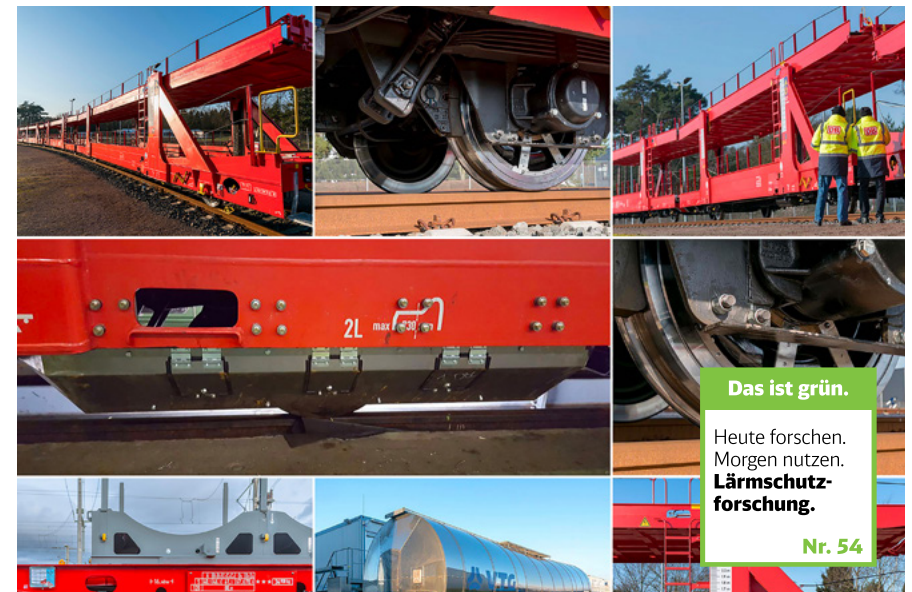


Innovationen am Fahrzeug

Die DB Cargo und Europas größter Wagenvermieter, die VTG AG, erproben im Rahmen des Forschungsprojekts „Innovativer Güterwagen“ gemeinsam neue Technologien für einen energieeffizienteren, intelligenten und leiseren Güterverkehr. Die vom BMVI ausgeschriebene Forschung hat ein Volumen von rund 18 Millionen Euro und endet im April 2019. Im Rahmen des Projektes werden verschiedene Bauarten von Güterwagen wie Autotransport- und Containertragwagen sowie Flach- oder Kesselwagen neu entwickelt. In der laufenden Betriebserprobung werden verschiedene Komponenten und Tech-

nologien unterschiedlicher Hersteller an Güterwagen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Betriebstauglichkeit untersucht. Zur Lärminderung wird beispielsweise die Kombination von Lärmschürzen und innovativen Radsatzbeschichtungen erprobt. Auch die Einsatzmöglichkeiten von GPS-Überwachung für eine wirtschaftlichere Güterwagensteuerung und Sensoren für die Überwachung der Ladegüter werden untersucht. Insgesamt absolvieren 12 Prototypen Testfahrten. Mehr Informationen zu dem Forschungsprojekt „Innovativer Güterwagen“ erhalten Sie im Netz unter:

www.innovativer-gueterwagen.de



Das ist grün.

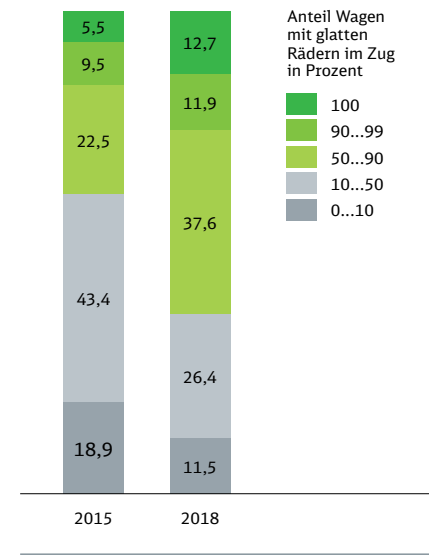
Heute forschen.
Morgen nutzen.
Lärmschutz-
forschung.

Nr. 54



Entwicklung leiser Züge Lärmessstationen Osterspai (Mittelrheintal)

in Prozent



erreicht wird, wenn alle in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen ausgerüstet sind.

Im Auftrag des BMVI führt das Eisenbahn-Bundesamt im Jahr 2019 ein bundesweit einheitliches Monitoringsystem ein. Dazu werden 19 Messstellen eingerichtet, die rund zwei Drittel des Schienengüterverkehrs in Deutschland abbilden. In Verbindung mit statistischen Auswertungen können so mittel- und langfristige Trends der Lärmentwicklung in der Fläche aufgezeigt und die Entwicklung der Güterwagenumrüstung dokumentiert werden. Die Stationen sollen sukzessive in diesem Jahr ihren Betrieb aufnehmen und die Daten veröffentlicht werden.

Lärmmonitoring

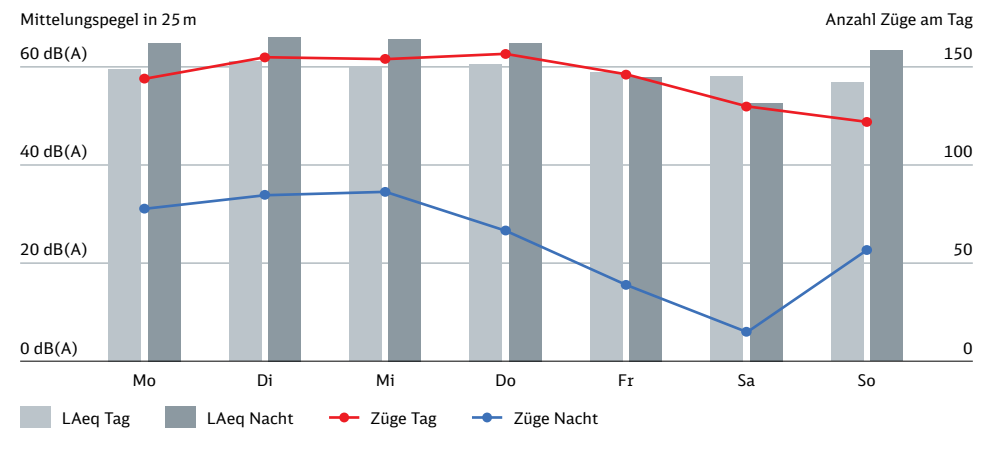
Die Deutsche Bahn sorgt für Transparenz: Seit Dezember 2014 werden auf der Internetseite www.deutschebahn.com/laerm regelmäßig die Ergebnisse zweier Messstationen im vielbefahrenen Mittelrheintal veröffentlicht. Diese Werte geben Auskunft über die Anzahl der Züge, die täglich unterwegs sind, zeigen zusätzlich die Dezibel-Werte sämtlicher Züge sowie eine aggregierte Betrachtung des sogenannten Mittelungspegels auf Tages-, Wochen- und Monatsbasis. Mit Hilfe der Messstationen an den beiden Strecken zwischen Koblenz und Mainz/Wiesbaden entsteht ein detailliertes Bild über die Emissionen der einzelnen Zugvorbeifahrten und der Entwicklung der Lärmbelastung. Daraus lässt sich

insbesondere die lärmindernde Wirkung, die in erster Linie auf der Umrüstung der Güterwagen basiert, ableiten.

Insgesamt war Ende 2018 rund ein Viertel der im Mittelrheintal verkehrenden Züge mit leisen Wagen unterwegs. Ein Güterzug gilt als „leise“, wenn er mindestens zu 90 Prozent aus umgerüsteten Güterwagen besteht. **Der Anteil der leisen Züge hat sich seit 2015 nahezu verdoppelt.**

Die Umrüstung der Güterwagen wirkt flächendeckend und mindert den Lärm direkt an der Quelle um bis zu zehn Dezibel. Entscheidend ist, dass der volle Beitrag zur Lärminderung erst dann

Beispiel: Lärmessdaten in Wochenansicht für Bad Salzig
 Weitere Informationen auf www.deutschebahn.com/laerm





Transparenz und Dialog

Die Deutsche Bahn wirbt mit einer Vielzahl von Kommunikationsangeboten für die Akzeptanz des grünen Verkehrsträgers Schiene. Auf der eigenen Internetseite www.deutschebahn.com/laerm sind alle wesentlichen Informationen rund um das Thema Lärmschutz an Schienenwegen detailliert dargestellt. Ein flexibles Anfrage- und Beschwerdemanagement sorgt dafür, dass Anwohner möglichst schnell die gewünschten Informationen erhalten. Der direkte Dialog mit allen Stakeholdern ist einer der Schwerpunkte der Kommunikation. So tragen regionale Veranstaltungen und Vor-Ort-Termine wesentlich dazu bei, in einen fachlich fundierten Austausch mit allen Beteiligten zu kommen und gemeinsam nach Lösungen zu suchen.

Ein wichtiges Beispiel für den Dialog mit den Beteiligten vor Ort ist der **Beirat für ein leiseres Mittelrheintal**, der bereits 2012 gegründet wurde. Die Mitglieder aus Politik, Ministerien, Verwaltung, Bürgerinitiativen und der Deutschen Bahn haben mit der Beauftragung einer Machbarkeitsuntersuchung dafür gesorgt, dass in den nächsten Jahren für über 100 Millionen Euro zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zwischen Koblenz und Bingen/Rüdesheim umgesetzt werden können. Der Beirat trifft sich regelmäßig, um den Fortgang der Lärmschutzmaßnahmen zu begleiten und aktuelle Themen des Lärmschutzes zu besprechen.

Ein weiteres wichtiges Kommunikationsinstrument ist die Entwicklung von neuen Formaten, die die Wirkung von Lärmschutzmaßnahmen möglichst objektiv darstellen.



Hierzu arbeitet die DB eng mit den Experten des Heinrich-Hertz-Instituts (HHI) in Berlin zusammen. Mit Hilfe unterschiedlicher Ausgabeformate wie beispielweise Informationsstelen mit Bildschirmen und Kopfhörern oder auch dem Timelab im HHI lassen sich verschiedene Szenarien von fahrenden Güter- und Personenverkehrszügen mit und ohne lärmindernde Maßnahmen gegenüberstellen. Dabei können Benutzer selbst verschiedene Zuggattungen und Lärmschutzmaßnahmen miteinander vergleichen, wobei die Geräuschkulissen fahrender Züge jeweils eingespielt werden. Basis der Szenarien sind aufwendige Originalaufnahmen fahrender

Züge. Zunehmend wird diese Technik der visuellen und akustischen Darstellung der Reduktion von Schienenverkehrslärm auch in der Planung von Aus- und Neubaustrecken eingesetzt. So können sich die Anwohner beispielsweise der Projekte Dresdner Bahn in Berlin, Schienenanbindung feste Fernmarnbeltquerung in Schleswig-Holstein oder der Aus- und Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt schon frühzeitig über die Wirkung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen informieren und diese realitätsnah erleben.



Lärmschutz bleibt eine Herausforderung

Im Klima- und Lärmschutz verfolgt die Deutsche Bahn ehrgeizige Ziele: Bis zum Jahr 2050 wird sie CO₂-frei sein und bereits bis 2030 den CO₂-Ausstoß konzernweit mehr als halbieren. Gleichzeitig arbeitet die Deutsche Bahn daran, dass ihre Züge kontinuierlich leiser werden und dies bei wachsendem Verkehr auf der grünen Schiene. Das Ziel, den Schienenverkehrslärm bis 2020 zu halbieren, ist in greifbarer Nähe. Alle Maßnahmen liegen im Zeitplan und wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen, wird es ab Ende 2020 deutlich leiser für die Anwohner von Bahnstrecken sein.

Klar ist aber auch, dass die Deutsche Bahn ihre Anstrengungen, den Lärm weiter zu reduzieren, fortsetzen wird. Dazu gehört erstens die konsequente Umsetzung des Freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes an bestehenden Bahnstrecken. Mit der Reduzierung der Auslösewerte und einer deutlichen Ausweitung der zu schützenden Streckenabschnitte wird es in Zukunft mehr und besseren Lärmschutz für Anwohner geben. Hinzu kommen zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen in den nächsten Jahren für besonders vom Lärm betroffene Streckenabschnitte in den Tälern

des Rheins, des Inns und der Elbe. Zweitens ist die kontinuierliche Erweiterung des Portfolios lärmindernder Maßnahmen an den Strecken und an den Fahrzeugen ein zentrales Anliegen beim Lärmschutz. Es wird insbesondere darauf ankommen, diejenigen Maßnahmen aus den laufenden Forschungsprogrammen Innovativer Güterwagen und I-LENA in Zukunft anzuwenden, die gleichermaßen wirksam und wirtschaftlich umsetzbar sind. Und drittens bleibt es wichtig, neue Forschungsvorhaben zu starten. Weitergehende Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, die Entwicklung innovativer Lärmschutztechnologien oder auch die Anwendung digitaler Kommunikationsmedien sind mögliche Bereiche.

Die Deutsche Bahn trägt eine besondere Verantwortung für die Gesellschaft und Umwelt. Deshalb bauen wir kontinuierlich unser Angebot an umweltfreundlichen Lösungen immer weiter aus. Unsere Verantwortung und unser Selbstverständnis gehen aber darüber hinaus: Wir machen uns für den Umweltschutz stark. Durch unsere grünen Lösungen und Produkte werden auch unsere Kunden zu Umweltschützern. und machen durch grüne Lösungen und Produkte auch andere zu Umweltschützern. Hierfür stehen auch die über 140 „Das ist grün.“-Maßnahmen, die bereits Teil unseres täglichen Handelns sind. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten mit innovativen und digitalen Lösungen einen Beitrag für eine umweltfreundlichere Deutsche Bahn. Der Lärmschutz spielt dabei auch in Zukunft eine zentrale Rolle.



Impressum

Herausgeber:
Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

DB Umwelt
Lärmschutz
www.deutschebahn.com/laerm

Fotos:

DB AG/Uwe Miethe: Titel links, S. 2/3;
DB AG/Volker Emersleben: Titel Mitte (2), S. 16;
DB AG/Frank Kniestedt: Titel rechts;
DB AG/Michael Neuhaus: Titel unten;
DB AG/Max Lautenschläger: S.1 (2);
DB AG/Faruk Hosseini: S. 4, S. 9;
DB AG/Lothar Mantel: S. 6, S. 7, S. 10, S. 17;
Innovativer-Güterwagen.de: Collage S. 11;
DB AG/Matthias Krüger: S. 12;
DB AG/Thilo Schoch: S. 14;
DB AG/Charlotte Petrik: S. 15

Stand: April 2019