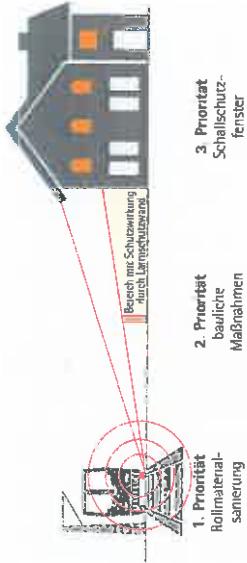


Priorität hat Lärmschutz an der Quelle



Quelle: Bundesamt für Verkehr, BMV, Schweiz, eigene Darstellung BMVI

Das BMVI setzt heute zuallererst auf den Lärmschutz an der Quelle, um den Lärm schon da besser zu bekämpfen, wo er entsteht. Zudem wirkt diese Lärmreduktion flächendeckend und kommt allen, die an Schienenwegen wohnen, zugute.

Teilhabe und Transparenz

Lärmschutz ist ein Gesellschaftsthema, für das sich mehr und mehr Bürgerinnen und Bürger interessieren und engagieren. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, sich zu informieren und zu beteiligen.

Drei Beispiele:

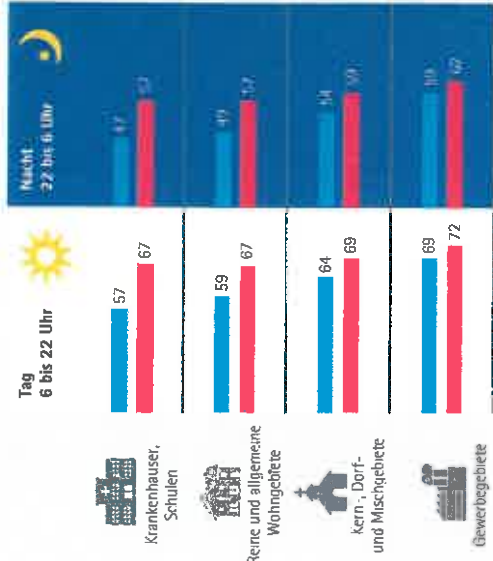
- Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt eine direkte und regelmäßige Öffentlichkeitsbeteiligung durch das Eisenbahn-Bundesamt www.eba.bund.de
- Für mehr Transparenz im Lärmschutz bereitet das BMVI die Entwicklung eines deutschlandweiten Monitoringsystems vor. www.bmvi.de
- Die DB AG veröffentlicht Informationen zum Lärmschutz an der Schiene und zur Lärmsanierung. www.deutschebahn.com

Mehr Mobilität - weniger Lärm an der Schiene

Ergebnisse und Perspektiven



■ Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB(A)
 ■ Auslösewerte für die Lärmsanierung in dB(A)



Quelle: BMVI nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV und nach Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan 2016

An Bestandsstrecken können bei Überschreitung der Auslösewerte, die im Bundeshaushaltsplan 2016 festgelegt sind, Lärmsanierungsmaßnahmen nach Maßgabe der Förderrichtlinie zur Lärmsanierung durchgeführt werden. Die derzeit geltenden Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge sowie Auslösewerte im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms sind in der Grafik oben dargestellt.



Weitere Informationen zu aktuellen Projekten, Grundlagen des Lärmschutzes und Ansprechpartner finden Sie in der Broschüre „Lärmschutz im Schienenverkehr“ des BMVI auch im Internet.

Impressum

Herausgeber | Druck
 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
 Bildnachweis
 Titelbild: BMVI
 Stand
 Oktober 2016

Der Schutz vor Schienenverkehrslärm gehört heute zu den Kernelementen der Verkehrspolitik der Bundesregierung. Das Ziel lautet: Mehr Mobilität – Weniger Lärm. Mit der Strategie „Leise Schiene“ soll der Schienenlärm bis 2020 halbiert werden. Es geht um eine Minderung um 10 dB(A).

Dabei setzt das BMVI auf eine 3-Punkte-Strategie Leise Schiene: Fördern, Ertüchtigen, Regulieren.

I. Fördern - Lärmschutz an der Quelle: Umrüstung auf lärmarme Bremstechnik

Die BMVI-Förderung der Umrüstung auf lärmarme Bremstechnik ist ein Erfolgsmodell. Zur Umrüstung bis 2020 sind über 163.000 Güterwagen angemeldet. Hierfür werden insgesamt über 300 Mio. Euro investiert - mit einem Förder-

programm des Bundes in Höhe von 152 Mio. Euro und einem lärmabhängigen Trassenpreissystem, das die Deutsche Bahn AG in Abstimmung mit dem BMVI 2012 eingeführt hat. Seitdem gilt: Laute Züge zahlen mehr als leise.

II. Ertüchtigen - Stationärer Lärmschutz: Mehr Lärmschutzwände und Innovationen

Über 100 Mio. Euro wendet das BMVI jährlich für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auf, im Haushalt 2016 sogar 150 Mio. Euro. Das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) der Bundesregierung für die Jahre 2016 bis 2018 sieht zusätzliche Investitionen für Lärmschutz vor. Damit sollen insbesondere der Lärm an Brennpunkten, u. a. durch Lärmschutzwände, weiter reduziert sowie innovative Techniken entwickelt werden.

III. Regulieren - Rechtliche Rahmenbedingungen: Zukunft ohne laute Güterwagen

Mit der im Jahr 2014 überarbeiteten Lärmberechnungsvorschrift Schall 03 setzt das BMVI auf eine genauere Berechnung des Schienenlärms. Zudem kann innovative Technik nun jederzeit mit ihren akustischen Kennwerten anerkannt und in Planfeststellungsverfahren rechtsicher berücksichtigt werden. Ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren dürfen. Die Rechtsgrundlage wird derzeit erarbeitet.

Übersicht über Aktivitäten zum Lärmschutz im Schienenverkehr

seit 1974 Lärmvorsorge bei Neubau und wesentliche Änderung von Schienenwegen nach BImSchG

seit 1989 Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes | seit 2002 Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union | seit 2002 EU-weite Emissionsgrenzwerte für Schienenfahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (jetzt TSI Lärm)

1974 1999 – 2008

seit 1990 auch in den östlichen Bundesländern

seit 2005 EU-weite Emissionsgrenzwerte für Schienenfahrzeuge des konventionellen Verkehrs (TSI Lärm) | 2007 1. Stufe der Lärmkartierung an Schienenwegen des Bundes | 2007 – 2012 Verbundprojekt Leiser Zug auf realen Gleis (LZaG): 6 Mio. Euro Förderung durch BMVI | 2008 – 2012 Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“, Innovationsprogramm „Verbundstoff-Bremsklotzsohlen“, Pilotprojekt „Leiser Rhein“ und lärmabhängiges Trassenpreissystem

Haushaltsansatz für das Lärmsanierungsprogramm* (Angaben in Mio. Euro)

Quelle: BMVI, Stand Juni 2016

2009 Nationales Verkehrs-lärmschutzpaket II: Ziel bis 2020 den Schienenlärm zu halbieren | 2009 – 2011 Konjunkturpaket II: 72 Mio. Euro für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zur Erprobung innovativer Techniken und Verfahren an Gleisanlagen

2009 – 2012

2010 – 2015 Projekt Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen (LäGIV): 6,9 Mio. Euro Zuwendung durch BMVI | 2012 – 2020 Lärmabhängiges Trassenpreissystem zur Förderung mit leiser Bremstechnik ausgedüelter Güterwagen: bis zu 152 Mio. Euro Zuwendung durch BMVI

2013 – 2016

2013 – 2014 Sonderprogramm Lärmschutz im Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II: 27 Mio. Euro zur Lärmreduzierung an Brennpunkten | 2014 2. Runde der Lärmkartierung an Schienenwegen des Bundes | 2015 Novellierung Schall 03 und Abschaffung Schienenbonus von 5 dB(A) | 2015 Absenkung Auslöswerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A)

2020

2018 – 2018 Pilotprojekt Innovativer Güterwagen bis zu 30 Mio. Euro durch BMVI | 2016 – 2020 Initiative Lärmschutz: Erprobung neu und anwendungsentwickelter (I-LENA) 2016 In Planung: Innovationsprämie (SI Lärm+) für besonders leise Güterwagen | 2016 In Planung: Monitoring Schienenverkehrslärm durch ein Messstellensystem | 2017 Evaluierung des Standes der Umrüstung von Güterwagen

Ab 2020 Kein Betrieb lauter Güterwagen im deutschen Schienennetz mehr möglich (Rechtsgrundlage wird in 18. Wahlperiode geschaffen)

