



INITIATIVE FÜR EINE  
ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR.

Sie befinden sich hier: **AKTUELLES** **LOGISTIK** **SCHIENE** **LÄRMSCHUTZ**



## WENIGER LÄRM AUF DER SCHIENE

**Der Bund will den Schienenlärm bis 2020 halbieren, denn immer mehr Menschen fühlen sich von den lauten Güterzügen erheblich gestört oder sogar gesundheitlich beeinträchtigt. Neben passiven Maßnahmen wie Schallschutzwänden soll der Lärm vor allem an der Quelle bekämpft werden, dem Fahrzeug selbst.**

Die Bahn ist zwar das umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsmittel, sie gehört aber auch zu den lautesten. Vor allem der Lärm der Güterzüge ist ein Problem, 20 Prozent der Bundesbürger fühlen sich laut einer Erhebung des Umweltbundesamtes davon erheblich gestört.

Der Bund will daher gemeinsam mit der Deutschen Bahn den Schienenverkehrslärm in Deutschland bis 2020 halbieren (Vergleichsjahr 2000). Eine Maßnahme dafür ist das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes: Seit 2007 stehen hierfür jährlich Mittel in Höhe von 100 Millionen Euro zur Verfügung. Insgesamt umfasst das Lärmsanierungsprogramm etwa 3.700 Kilometer Bahnstrecke, von denen mehr als 1.200 Streckenkilometer bereits fertiggestellt sind. Außerdem hat die Bahn zwischen 1999 und 2012 über 48.300 Wohnungen mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Darüber hinaus werden aktuell viele weitere passive Maßnahmen an der Schiene erprobt, beispielsweise Schienenstegdämpfer, niedrige Schallschutzwände mit Gabionen oder Brückenabsorber.

Die Hauptquelle für den Lärm findet sich jedoch am Fahrzeug selbst: Ältere Güterwaggons sind mit sogenannten Grauguss-Bremsen ausgestattet. Diese verursachen laute und störende Rollgeräusche, weil der Grauguss die Laufflächen der Waggonräder aufraut. Generell gilt nämlich: Je glatter die Räder sind, desto leiser rollt der Zug auf den Schienen. Die Industrie hat daher sogenannte Verbundstoffbremsen entwickelt. Sie verhindern, dass die Radlaufflächen aufrauen. Rund zehn Dezibel weniger Lärm geht dann von vorbeifahrenden Zügen aus – das entspricht einer Halbierung.

Seit 2011 werden alle neuen Wagen in Deutschland mit der so genannten Flüsterbremse (oder K-Sohle) ausgestattet. Alle älteren Modelle sollen dagegen nach und nach umgerüstet werden – insgesamt kommen dafür 183.000 Wagen in Frage. Das Ziel: Bis 2020 soll die Modernisierung von 80 Prozent der Wagen abgeschlossen sein. Das Bundesverkehrsministerium fördert daher die Umrüstung der Güterwagen mit insgesamt 152 Millionen Euro. Weitere 152 Millionen Euro sollen in den kommenden acht Jahren aus den Mehreinnahmen durch das neu eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem der DB kommen. Seit dem 1. Juni 2013 zahlen Eisenbahnunternehmen für laute Züge einen Zuschlag von einem Prozent auf den Trassenpreis.

Generell ist der Einbau der K-Sohle sehr teuer, ein Wagen kostet nach Angaben der Güterverkehrssparte der DB, DB Schenker Rail, zwischen 5.000 und 7.000 Euro. Die Bahnindustrie arbeitet daher an einer Lösung, die das Austauschen der Bremsen vereinfacht. So gibt es bereits die preiswertere LL-Sohle, die seit Ende Mai 2013 europaweit zugelassen ist. Dadurch würde die Umrüstung der Güterwagen entscheidend vorangetrieben. Ein weiterer Anreiz: Ab 2020 sollen laute Züge im deutschen Netz gar nicht mehr zugelassen sein.

10.06.2013

### Mehr zum Thema

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm

Positionspapier zum Thema Schienenlärm des Deutschen Verkehrsforums

Nachhaltigkeit, Ökologie und Lärminderung bei der Deutschen Bahn AG