



## Meilensteine beim Kampf gegen Bahnlärm

### Am 24. Juni feiert das BMVBS mit der DB AG Erfolge im Kampf gegen den Lärm an Bahntrassen



Minister Ramsauer und Bahnchef Grube mit den neuen LL-Sohlen  
(Quelle: BMVBS)

Mehr Güter auf die Schiene: was als verkehrs- und umweltpolitisches Ziel jeden überzeugt, versetzt die Anwohner entlang der Gütertrassen in Sorge.

Das Problem ist der Lärm, den Güterwagen verursachen – die immer häufiger und vor allem nachts fahren, wenn keine Personenzüge unterwegs sind. Der Kampf gegen den Schienenlärm ist dieses Jahr große, wichtige Schritte vorangekommen - drei wichtige Meilensteine sind erreicht worden, mit denen das Ziel erreicht werden kann, den Lärm an Gütertrassen bis 2020 zu halbieren:

1. Das lärmabhängige Trassenpreissystem wurde vereinbart und eingeführt – damit zahlen laute Züge mehr für die Nutzung der Trassen, gleichzeitig erhalten die Wagenhalter Zuschüsse für die Umrüstung alter Güterwagen auf neue Flüstertechnik.
2. Die LL-Sohle – die so genannte Flüsterbremse - ist nach mehrjährigen Testläufen seit Juni 2013 europaweit zugelassen, so dass der zügigen Umrüstung aller alten Waggons nichts mehr im Wege steht: wenn alle Waggons mit diesen neuen Bremsen ausgestattet sind, ist das Fahrgeräusch des Güterzuges um 10 Dezibel leiser, was einer wahrgenommenen Halbierung des Lärms entspricht.
3. Die Abschaffung des Schienenbonus ist beschlossen, Bundestag und Bundesrat haben sich im März 2013 geeinigt. Bislang wurde Schienenlärm laut Immissionsschutzgesetz um 5 dB(A) besser beurteilt als anderer Verkehrslärm. Diese Besserstellung entfällt ab 2015, die Lärmschutzmaßnahmen entlang neuer Schienenstrecken müssen damit künftig 5 dB(A) mehr "Leistung" bringen als bisher.

## Informationen

---

### Lärmabhängige Trassenpreise

2012 haben sich BMVBS und DB AG auf die Einführung einer Lärmkomponente bei der Berechnung der Trassenpreise geeinigt. Seit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 gilt das lärmabhängige Trassenpreissystem. Laute Züge zahlen mehr pro Kilometer als leise. Mit den Mehreinnahmen und Zuschüssen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird die Umrüstung von Güterwagen auf Flüstertechnik finanziell gefördert. Der Bund stellt dafür bis zu 152 Millionen Euro bereit. Bis 2020 - innerhalb von acht Jahren - soll so die Modernisierung von mindestens 80 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterzüge abgeschlossen sein (neue Güterzüge müssen bereits den neuen Lärmgrenzen entsprechen). Ab 2020 werden Züge, die die geltenden Richtlinien (TSI Lärm), nicht erfüllen, im deutschen Netz nicht mehr zugelassen.

### LL-Sohlen

Mit den LL-Sohlen (Low noise, low friction – wenig Lärm, wenig Abrieb), den so genannten Flüsterbremsen, wird der Lärm der Züge um die Hälfte verringert. Die modernen Bremssohlen glätten beim Bremsvorgang die Räder und reduzieren so das Fahrgeräusch des fahrenden Zuges erheblich. Neue Wagen werden grundsätzlich mit der neuen Technik (LL- oder K-Sohle) gebaut. Zur Umrüstung alter Wagen stand bislang

nur die K-Sohle zur Auswahl, sie ist aber teurer im Austausch als die LL-Sohle, da das gesamte Fahrwerk abmontiert werden muss. Die preiswerteren umrüstbaren LL-Sohlen waren bislang nicht europaweit zugelassen. Auf diese Zulassung haben die Wagenhalter gewartet, um die höheren Kosten der K-Sohle zu vermeiden, so dass die Umrüstung der alten Züge bislang nur schleppend erfolgte. Der europaweite Langzeit-Test im "Europazug" (Europe Train) wurde im Frühjahr abgeschlossen, der internationale Eisenbahn-Verband UIC hat nun (Juni 2013) die europaweite Zulassung für die LL-Sohle erteilt. Damit wird die Umrüstung aller derzeit rund 180.000 Güterwagen, die in Deutschland verkehren, möglich. Die Umrüstung hat sich bereits im Pilotprojekt "Leiser Rhein" an etwa 1500 Wagen in der Praxis bewährt.

### **Abschaffung Schienenbonus**

Zu mehr Lärmschutz an Schienenstrecken wird auch die Abschaffung des Schienenbonus beitragen. Nach geltenden Regeln im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) wird Schienenlärm bislang um 5 Dezibel "besser" beurteilt als anderer, z. B. Straßenlärm. Dieses Privileg wird nun entfallen. Der Vermittlungsausschuss hat am 23.04. einstimmig beschlossen: Ab 01.01.2015 fällt der Schienenbonus, für Straßenbahnen ab 01.01.2019. Damit werden die Anforderungen an Lärmschutzmaßnahmen beim Bau von Schienenstrecken künftig deutlich angehoben.

### **Lärmschutz an der Strecke**

Der Lärmschutz an der Strecke – z. B. der Bau von Lärmschutzwänden oder der Einbau lärmdämpfender Technik auf den Schienen - läuft parallel weiter. Neue Strecken werden mit Lärmschutz nach den geltenden, hohen Standards gebaut. Die Bundesregierung hat mit dem Gesamtkonzept Lärmsanierung rund 3.700 Kilometer besonders belasteter Güterstrecken identifiziert, die nach den damals geltenden, niedrigeren Lärmstandards genehmigt und gebaut wurden und nun saniert werden. Dafür stellt das BMVBS jährlich 100 Millionen Euro zur Verfügung. Ein Drittel dieser Strecken konnte so bereits saniert werden. Mit 40 Millionen Euro aus einem zusätzlichen "Sonderprogramm Lärmschutz Schiene" aus den Mitteln des IBP werden dieses Jahr weitere, ebenfalls besonders belastete Abschnitte lärmsaniert.