

Handlungsfelder für einen leiseren Schienenverkehr

Forum leise Bahnen

Ein Projekt der  Allianz
pro Schiene



Anwohner von Schienenstrecken können auf mehr Ruhe hoffen

Nach dem wichtigen Fortschritt 2020 braucht Deutschland neue Strategie für leisere Bahnen

Für alle lärmgeplagte Anwohner von Schienenstrecken ist 2020 ein wichtiges Jahr, das sie auf spürbare Erleichterungen hoffen lässt. Für Optimismus gibt es gute Gründe. Deutschland hat sich im **Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II** das Ziel gesetzt, den **Schiene nlärm bis 2020 zu halbieren** (gegenüber 2008) – und viel dafür getan. So dürfen **mit dem Fahrplanwechsel 2020/21 keine lauten Güterwagen mehr** auf dem deutschen Netz fahren.

Die Schiene wird also deutlich leiser. Und doch bleibt sie für viele Menschen noch immer zu laut. Daher gilt es jetzt, den Blick nach vorn auf das nächste Jahrzehnt zu richten und **neue Ziele** zu formulieren. Dabei sollte es auch darum gehen, die **Zahl der von Schiene nlärm betroffenen Menschen zu senken**.

Die Allianz pro Schiene hat sich in dem von Umweltbundesamt und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit geförderten Dialogprojekt **Forum leise Bahnen** im Zeitraum von April 2018 bis April 2020 mit diesen Fragen beschäftigt: **Wo steht Deutschland aktuell bei der Minderung von Eisenbahnlärm? Und mit welchen Perspektiven kann es bis 2030 weitergehen?**

Wo stehen wir?

Bei der Bestandsaufnahme zeigt sich, dass **Deutschland deutliche Fortschritte** erzielt hat. Den mit Abstand **größten Beitrag** dazu leistet der **Güterverkehr**, der auf die Flüsterbremse umstellt und die älteren, metallischen Grauguss-Bremssohlen abschafft. Mit dem **gesetzlichen Einsatzverbot für laute Güterwagen zum Fahrplanwechsel Ende 2020** zählt die Bundesrepublik in der EU zu den Vorreitern.

Regelungen für sogenannte „**quieter routes**“, die **in allen EU-Ländern** gelten, treten erst vier Jahre später in Kraft. Der Bund hat die damit verbundenen Investitionen unterstützt und um weitere Maßnahmen ergänzt. Beispielsweise setzte er das **Lärmsanierungsprogramm an Bestandsstrecken** fort und verschärfte die Anforderungen. Und er richtete ein **deutschlandweites Lärm-Monitoringsystem** ein. Seit 2019 liefern 19 Messstationen kontinuierliche Daten über den Schienenlärm.

Wie kann es weitergehen?

Die Umrüstung des Güterwagenparks markiert eine bedeutende Etappe auf dem Weg zu leisen Bahnen. Sie erleichtert zahlreichen Menschen das Leben. Allein aber reicht sie nicht aus, um allen Anwohnern von Schienenstrecken gerecht zu werden.

Klar ist: Nach diesem Durchbruch ist **keine Einzelmaßnahme in Sicht, die eine vergleichbar große Wirkung entfalten kann**. Künftig muss es darum gehen, durch **viele Einzel-Schritte** voranzukommen. Deutlich wurde in dem Forum, dass die dafür **nötige Gesamtkonzeption noch aussteht**.

Grundsätzlich muss es **auch in Zukunft** darum gehen, den **Lärm so weit wie möglich an der Quelle zu vermeiden**, so eine zentrale Erkenntnis aus dem Projekt „Forum leise Bahnen“. **Andere Ansatzpunkte** aber gewinnen an Bedeutung. In den Fokus nehmen müssen Politik und Branche die **Geräusche durch Triebfahrzeuge**, durch das **Rangieren und Parken von Fahrzeugen** und durch **Baustellen**.

Was empfehlen wir im Einzelnen?

In diesem Sinne hat die Allianz pro Schiene in dem Dialogprozess folgende, auf einer ausführlichen Langfassung basierenden, Empfehlungen herausgearbeitet:



Neue Ziele für die
Lärminderung
formulieren



Europäische
Standards
weiterentwickeln



Flottensanierung des
Güterwagenparks
abschließen



Betriebsprozesse optimieren
– Potenziale für leiseren
Betrieb nutzen



Lärminderung an der
Infrastruktur fortsetzen



Innovation und
Forschung für leisere
Bahnen vorantreiben



Baustellenlärm
reduzieren

Neue Ziele für die Lärminderung formulieren



Der Bund sollte **baldmöglichst neue Lärminderungsziele für alle Verkehrsträger** verabschieden, die **bis 2030 erreichbar** sind, und anschließend konkrete Schritte zur Erreichung dieser Lärminderungsziele auf den Weg bringen.

Ein konkretes Ziel für den **Schieneverkehr** könnte sein, die **Zahl der von Schienenlärm betroffenen Personen bis 2030 um 20 Prozent zu senken**.

Europäische Standards weiterentwickeln



Der Bund sollte sich in der Europäischen Union für die **weitere Absenkung der Lärmgrenzwerte für neue Schienenfahrzeuge** einsetzen.

Zugleich können die Bundesländer beziehungsweise die Aufgabenträger bei der Vergabe von Aufträgen im Schienenpersonennahverkehr ihren Gestaltungsspielraum nutzen, um **mehr zu verlangen als die Einhaltung der gesetzlichen Standards**.



Flottensanierung des Güterwagenparks abschließen



Die Wagenhalter müssen die Umstellung der in Deutschland eingesetzten Wagen auf die leiseren Verbundstoffbremssohlen bis Ende 2020 vollständig abschließen. Die DB Netz als Infrastrukturbetreiber sollte gemeinsam mit dem Bund das im Dezember 2020 wirksam werdende **Einsatzverbot für laute Güterwagen in Deutschland monitoren**. Falls trotz Einsatzverbots noch laute Güterwagen aus dem Ausland auf das deutsche Schienennetz gelangen, greifen die **gesetzlich vorgesehenen Sanktionen**.

Um solche Fälle zu vermeiden, sollte die DB Netz AG mit den beteiligten Akteuren (Eisenbahnverkehrsunternehmen, benachbarte Infrastrukturbetreiber) **Regelungen treffen, die das Einstellen nicht lärmsanierter Güterwagen** in Züge in Richtung Deutschland **schon im Vorfeld unterbinden**.





Betriebsprozesse optimieren – Potenziale für leiseren Betrieb nutzen

Auch im Betrieb kann die Branche den Lärm senken. Innovationen wie **vernetzte Fahrerassistenzsysteme** oder **ETCS** tragen zu flüssigeren Abläufen bei, aber auch der Abschied vom Dieselbetrieb durch eine **Elektrifizierung weiterer Strecken** macht den Schienenverkehr leiser.

Der Bund sollte die notwendige Finanzierung bereitstellen, um das europäische Zugsicherungssystem ETCS zügig einzuführen. Auch sollte er die angekündigte Förderrichtlinie für alternative Antriebe im Schienenverkehr rasch verabschieden und die angekündigte Elektrifizierung weiterer Strecken vorantreiben. Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen können gemeinsam prüfen, ob an stark belasteten Strecken Güterzüge künftig in der Nacht Alternativrouten nutzen können.



Lärminderung an der Infrastruktur fortsetzen

Der stationäre Lärmschutz ist neben der Lärminderung an der Quelle die zweite zentrale Säule der Lärminderung im Schienenverkehr. Der **Bund** sollte das freiwillige **Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen konsequent umsetzen** und ein Zieljahr für den Abschluss des aktuellen Programms definieren. Die **Kommunen** sollten stärker die Möglichkeit nutzen, sich **mit eigenen finanziellen Mitteln** an einer aufwändigeren Umsetzung und Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen auch außerhalb von Tourismus- und Erholungsregionen zu beteiligen.

Die DB Netz als Infrastrukturbetreiber kann auf stark befahrenen Strecken das präventive Schienenschleifen so umsetzen, dass nicht nur die Instandhaltung, sondern auch die Lärminderung davon profitiert. Diesen Aspekt sollte sie künftig stärker berücksichtigen.

Handlungsfelder für einen leiseren Schienenverkehr



Innovation und Forschung für leisere Bahnen vorantreiben



Der **Schienenverkehrssektor** sollte die **Lärminderung** zu einem zentralen Teil der **eigenen Innovations- und Modernisierungsstrategie** machen, die Fahrzeuge, Infrastruktur und Betrieb umfasst.

Der **Bund** sollte **Forschung und Innovationen unterstützen** und dazu u.a. das angekündigte „LärmLab21“ zur Erforschung von Lärminderungs-potenzialen im Schienenverkehr im Rahmen des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) rasch realisieren. Der Bund sollte die Erprobung der Digitalen Automatischen Kupplung im Schienengüterverkehr unterstützen.



Baustellenlärm reduzieren



Das Umweltbundesamt hat bereits im Mai 2019 eine umfangreiche Diskussion eingeleitet, wie sich **mit geräuscharmen Maschinen und Bauverfahren** die Bedürfnisse der Anwohner nach Ruhe mit dem Interesse an einem raschen und kapazitätsschonenden Bauen in Einklang bringen lassen. Die Baubranche sollte die Erkenntnisse daraus in der Praxis umsetzen.

Politik und Eisenbahnbranche müssen prüfen, mit welchen Anreizen für Infrastrukturbetreiber und Bauunternehmen sie dies unterstützen können.



Danksagung

Wir danken dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), dem Umweltbundesamt (UBA) und allen anderen aktiv Beteiligten für die Unterstützung des Projekts.

Umwelt
Bundesamt



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Impressum

Herausgeber	Allianz pro Schiene e.V. Reinhardtstraße 31 10117 Berlin T +49 30 2462 599-0 M info@allianz-pro-schiene.de
Inhalt und Redaktion	Markus Sievers, Allianz pro Schiene e.V. Ulrike Hunscha, Allianz pro Schiene e.V.
Bildnachweise	Titel: © designritter / photocase.de S. 6: © nicolasberlin / photocase.de S. 7, 12, 13: © unsplash.com S. 8,10: © DB Mediaportal S. 9,11: © iStock
Gestaltung	<u>Annika Hübner Grafikdesign</u> , Köln
Vi.S.d.P.	Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V.
Stand	1. Auflage, Juni 2020

Dieses Projekt wird durch das Umweltbundesamt (UBA) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) gefördert.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Umwelt
Bundesamt



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Forum leise Bahnen

Ein Projekt der  Allianz
pro Schiene

Handlungsfelder für einen leiseren Schienenverkehr

