

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes



DB ProjektBau GmbH

Sabine Weiler

Finanzierung

Bundesverkehrsministerium

**Der Bund stellt jährlich bundesweit
120 Mio. € Bundesmittel als
freiwillige Leistung
für Lärmsanierungsmaßnahmen bereit**

Umsetzung

DB ProjektBau GmbH

Gesamtkonzept Lärmsanierung

Anlage 3

Bundesweit ca. 1.500

Ortsdurchfahrten enthalten,

**darunter die Strecke von Mannheim
bis Frankfurt Hbf.**

Hofheim wurde

im März 2011 freigegeben

Richtlinie für die Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes

Berechnungsverfahren nach Schall 03

Kontrolle und Bewilligung durch das
Eisenbahn-Bundesamt Bonn

Internet:

Suchmaschine: Lärmsanierung Schiene

oder über: [www. http://www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)

Link Lärmsanierung Schiene



Schallpegel

Addition von Schallpegeln

$$70 \text{ dB} + 70 \text{ dB} = 73 \text{ dB}$$

Verdoppelung bzw. Halbierung der Schallenergie ergibt eine Zu- oder Abnahme um 3 dB.

Pegeländerungen ab 3 dB werden vom menschlichen Ohr wahr genommen.

Pegeländerungen von 10 dB

= 90 % mehr oder weniger Verkehrsaufkommen

= Verdoppelung oder Halbierung der Lautstärke

Die Förderungsfähigkeit ist gegeben

wenn

vor Inkrafttreten des Bundes-Immissions-Schutz-Gesetz (BImSchG) 1.4.1974 die bauliche Anlage errichtet wurde

oder

der Bebauungsplan, in dessen Geltungsbereich die bauliche Anlage errichtet wurde vor dem 1.4.1974 rechtsverbindlich wurde

Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung

Gebietskategorie	Tag (06:00 – 22:00)	Nacht (22:00 – 06:00)
reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete Krankenhäuser, Schulen, Kultur- und Altenheime,	70 dB (A)	60 dB (A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 dB (A)	62 dB (A)
Gewerbegebiete	75 dB (A)	65 dB (A)

Kriterien einer Lärmschutzwand

2 – 3 Meter über Schienenoberkante

zur Gleisseite hoch absorbierend

**möglichst dicht an die Emissions-
quelle, d.h. mindestens 3,30 m
von Gleisachse**

**Berücksichtigung von Einbauten
wie Kabelkanäle, Signale oder
Fahrleitungsmaste**

Nutzen-Kosten-Verhältnis >1



Nutzen-Kosten-Formel

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis einer Lärmschutzwand ermittelt sich entsprechend zu:

$$\text{NKV} = \frac{\text{NU} \times \text{dL} \times \text{E} \times \text{t}}{\text{K}}$$

Dabei ist:

NU = 55 €, der Nutzen je dB(A) Pegelminderung, Einwohner, Jahr

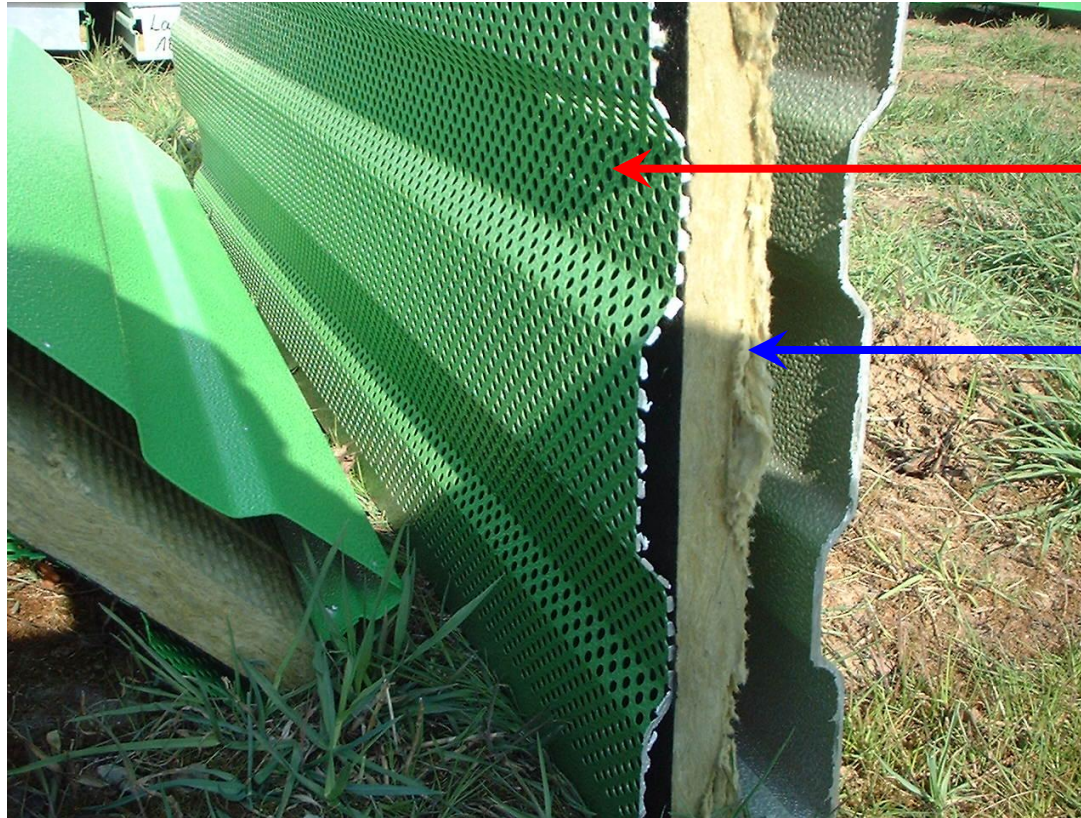
dL = die mittlere Pegelminderung in dB(A) aus dem schalltechnischen Gutachten

E = Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Einwohner (=WEx2,1)

t = 25 Jahre, die anzusetzende Nutzungsdauer

K = die Höhe der für die Maßnahme erforderlichen Zuwendungen in Euro

Aufbau eines Wandelements



● Bahzugewandte Seite -
hochabsorbierend

● Schalldämmwolle

Wirkung einer Lärmschutzwand



Wirkung einer Lärmschutzwand



Wirkung einer Lärmschutzwand



Wirkung einer Lärmschutzwand



Wirkung einer Lärmschutzwand



Passiver Lärmschutz

wenn

- aktive Maßnahmen alleine nicht ausreichen, die Grenzwerte zu erreichen

oder

- aktive Maßnahmen nicht förderfähig sind
Nutzen-Kosten-Faktor < 1
- aus dem Programm: 75 % der förderfähigen Kosten, 25 % Eigenanteil

Welche Maßnahmen werden gefördert?

- Austausch von Fenstern
- Dämmung von Rollläden
- Dämmung von Dächern
- Einbau von Schalldämm-lüftern



Welche Räume werden gefördert?

- Maßgebend sind die Nachtgrenzwerte
 - *alle Schlafräume*
 - *Wohn- und Esszimmer*
 - *Wohnküchen*

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)



Visualisierung



Visualisierung



Visualisierung



Visualisierung



Visualisierung




NKV

Maßnahme	Strecken- nr.	Kilometrierung		Seite	Höhe über SOK	Länge	Kosten SSW (K)	Anzahl WE	mittlere Pegelre- duktion (Ld)	NK-Wert
		von	bis							
	[-]	[km]	[km]	[l/r]	[m]	[km]	[T€]	[Stk.]	[dB(A)]	[-]
LSW 1 Heinrichstraße	3570	4+909	5+791	l	2,0	0,882	1058,4	62	4,3	0,7
	3570	4+909	5+791	l	2,5	0,882	1164,2	62	5,4	0,8
	3570	4+909	5+791	l	3,0	0,882	1270,1	62	6,3	0,9
LSW 2 Fliederweg	3570	4+904	5+776	r	2,0	0,872	1046,4	68	4,9	0,9
	3570	4+904	5+776	r	2,5	0,872	1151,0	68	6,3	1,1
	3570	4+904	5+776	r	3,0	0,872	1255,7	68	7,5	1,2

Voraussetzungen und Ablauf passiver Schallschutz

Ablauf

- Ermittlung, ob Grenzwerte überschritten sind
- Anschreiben an die betroffenen Eigentümer 
- Terminvereinbarung zur Wohnungsbesichtigung
- Erstellung eines objektbezogenen Gutachtens
- Auswahl der Maßnahmen durch Eigentümer

Kosten

- Einholen von mind. 3 Angebotengünstigstes
- Angebot ist die Grundlage für die Festlegung der förderfähigen Kosten
- 75% der Kosten sind förderfähig
- 25 % der Kosten sind vom Eigentümer zu tragen

Vereinbarung

- **Sonderwünsche** sind zu 100 % vom Eigentümer zu tragen.
- Der Eigentümer entscheidet **jetzt verbindlich**, ob er sich am Lärmsanierungsprogramm beteiligt und die Maßnahmen umsetzen wird.
- Es wird eine **schriftliche Vereinbarung** zwischen der Bahn und dem Eigentümer geschlossen.

Umsetzung

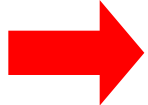
- Beauftragung der Fachfirma erfolgt durch den Eigentümer innerhalb von 8 Wochen
- Bauausführung
- Nach Abschluss der Arbeiten werden vom Unternehmer zwei Rechnungen gestellt:
 - Bahnanteil (75%)
 - Eigentümeranteil (25%)
- Abschlussbegehung durch das Ingenieurbüro

Schalldämmlüfter

- Sorgt für ausreichende Luftzufuhr bei geschlossenen Fenstern
- Verhindert Schimmelbildung
- Ausstattung mit Feinstaub- oder Aktivkohlefilter
- Stromverbrauch: 9 Watt pro Stunde
- Einfache Montage



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Die DB verfolgt das Ziel, bundesweit den Schienenverkehrslärm ausgehend vom Jahr 2000 bis 2020 zu halbieren.

Dies kann nur mit einer Kombination von Maßnahmen erreicht werden:



Fortsetzung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes und der Lärmvorsorge



Ausrüstung und Umrüstung der Güterwagen auf die Verbundstoffsohle; Pilot- und Innovationsprogramm des Bundes



Erforschung und Entwicklung weitergehender Technologien zur Lärminderung; Zusammenwirken der Kombination von Maßnahmen am Fahrzeug und am Gleis (Projekt „Leiser Zug auf realem Gleis“ – LZarG)



Erprobung innovativer technischer Maßnahmen zur Lärminderung vor Ort, um rasch die technische Reife und Zulassung zu erreichen

Gesamte Maßnahmen zwischen 1999 und Dezember 2013

500 Kilometer
Schallschutzwände errichtet und
51.000 Wohnungen mit Schallschutzfenstern
ausgestattet.

Über 1.300 Kilometer der insgesamt 3.700 im
Programm enthaltenen Streckenkilometern
wurden bislang saniert.

Wichtigste Maßnahme zur Minderung des Lärms an der Quelle ist der Einsatz der sogenannten „Flüsterbremse“

Hintergründe Verbundstoffbremssohle

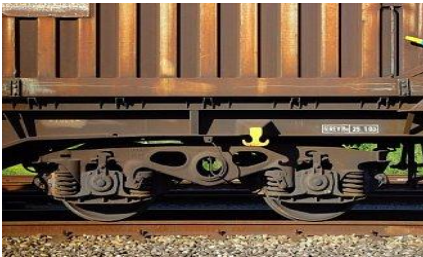


- Die Verbundstoffsohle **verhindert das Aufrauen** der Räder und **mindert so das Rollgeräusch**
- Sie **reduziert die Schallemissionen** von Güterzügen um bis zu **10 dB(A)** – das entspricht einer Halbierung des subjektiven Lärmempfindens
- **Neufahrzeuge** werden seit 2001 von der DB mit **K-Sohlen** beschafft – derzeit hat DB Schenker bereits rund **7.600** Güterwagen mit K-Sohle im Einsatz
- **180.000 Bestandsgüterwagen** (60.000 von DB Schenker Rail) müssen umgerüstet werden
- Bis Ende **2020** sollen alle relevanten **Bestandsgüterwagen** von **DB Schenker Rail** auf die **LL-Sohle** umgerüstet werden
- Die LL-Sohle wurde im **Juni 2013** EU-weit zugelassen



Für eine nachhaltige Lärminderung müssen die Bestands-güterwagen des gesamten Eisenbahnsektors umgerüstet werden

Zuordnung Bestandsgüterwagen



- Bei DB Schenker Rail ca. 60 000 relevante Bestandsgüterwagen
- Weitere ca. 60 000 Bestandsgüterwagen privater deutscher Wagenhalter
- Plus etwa 60 000 Bestandsgüterwagen ausländischer Bahnen und ausländischer privater Wagenhalter mit nennenswerter Laufleistung in Deutschland