



# Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

---

Deutsche Bahn AG

---

---

Stuttgart, 15.06.2015

---

Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm



# Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle

**Deutscher Bundestag**  
18. Wahlperiode

**Drucksache 18/1280**  
30.04.2014

**Verordnung  
der Bundesregierung**

Verordnung zur Änderung der  
Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des  
Bundes-Immissionsschutzgesetzes  
(Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)

**„Anlage 2  
(zu § 4)**

**Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege**

**(Schall 03)**

**Inhaltsverzeichnis**

## ▼ Schienenstegdämpfer / Schienenabschirmungen



Schienenstegdämpfer

Schienenstegdämpfer werden an beiden Seiten der Schienenstege angebracht und wirken wie Masse-Federsysteme. Sie reduzieren die Schienenstegschwingungen und mindern so die Lärmabstrahlung um rund zwei Dezibel. Die Schienenabschirmung mindert die Abstrahlung der Schiene von Luftschall und wirkt wie eine „Mini-Lärmschutzwand“ für den Steg.

# Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle



Lärmschutzportal | Ziele & Strategien | **Infrastruktur** | Fahrzeuge | Messstationen | Forschung | Gut zu wissen

Aktiver und passiver Schallschutz

Lärmsanierung

Lärmschutz Mittelrhein

Lärmvorsorge

Innovative Technologien

Machbarkeitsuntersuchung

Mittelrheintal



Konzern | Presse | Investor Relations | Jobs & Karriere | **Nachhaltigkeit** | Bahnwelt | Geschäfte

Nachhaltigkeit bei der DB

Integrierter Bericht 2014

Profitabler Marktführer

Top-Arbeitgeber

**Umwelt-Vorreiter**

Umweltschutz im Überblick

Klimaschutz

**Lärmschutz**

Luftreinhaltung

Ressourceneffizienz

Naturschutz

Umweltschutz interaktiv

**Verantwortung und Gesellschaft**

Stakeholderdialog

Service und Download

3. DB Nachhaltigkeitstag

Nachhaltigkeit > Umwelt-Vorreiter > Lärmschutz



Lärmschutzportal

## Konzernziel: Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020

Die Deutsche Bahn AG hat sich zum Ziel gesetzt, auch bei der Lärmreduzierung eine Vorreiterrolle einzunehmen. Um die Anwohner von Bahnstrecken spürbar zu entlasten, soll der Schienenverkehrslärm – ausgehend vom Jahr 2000 – bis 2020 halbiert werden.

Um ihr ambitioniertes Ziel im Lärmschutz zu erreichen setzt die DB AG auf ein übergreifendes Gesamtkonzept, das Maßnahmen am Streckennetz und an der Fahrzeugflotte beinhaltet: Neben der Lärmvorsorge an Neubau- und Ausbaustrecken werden für Strecken im bestehenden Netz weiterhin Maßnahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes umgesetzt; der Einsatz neuer leiser Fahrzeuge und die Umrüstung der Bestandsflotte auf die sogenannte „Flüsterbremse“ versprechen eine deutliche Lärminderung im gesamten Streckennetz. Zwei Anreizsysteme unterstützen die Umrüstung der Bestandsgüterwagen: das Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums sowie das Lärmabhängigen Trassenpreissystem (LaTPS) der DB Netz AG, das laute Züge mit einem Aufschlag belegt und den Einsatz leiser umgerüsteter

Die zwei Säulen des Gesamtkonzepts



**Lärmschutzportal**

[Zum Lärmschutzportal](#)

# Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle

Schall 03

Tabelle 8: Pegelkorrekturen  $c_2$  für Fahrflächenzustand „besonders überwachtes Gleis (büG)“ sowie für Schienenstegdämpfer und -abschirmung

Spalte	A	B	C							
Zeile	Maßnahme	Teilquelle m	Pegelkorrekturen $c_2$ in dB in der Oktavband-Mittenfrequenz, in Hz							
			63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
1	besonders überwachtes Gleis (büG)	1, 3	0	0	0	-4	-5	-5	-4	0
2	Schienenstegdämpfer	1, 3	0	0	0	-2	-3	-3	0	0
3		2, 4	0	0	0	-1	-3	-2	0	0
4	Schienenstegabschirmung	1	0	0	0	-3	-4	-5	0	0

Die Korrekturwerte  $c_2$  werden für das „büG“ auf die Teilquellen Rollgeräusch aufgrund der Schienenrauheit, Teilquellen 1 und 3, bei den Einflussgrößen Schienenstegdämpfer auf die Teilquellen 1 bis 4 und bei der Schienenstegabschirmung nur auf die Teilquelle 1 angesetzt.