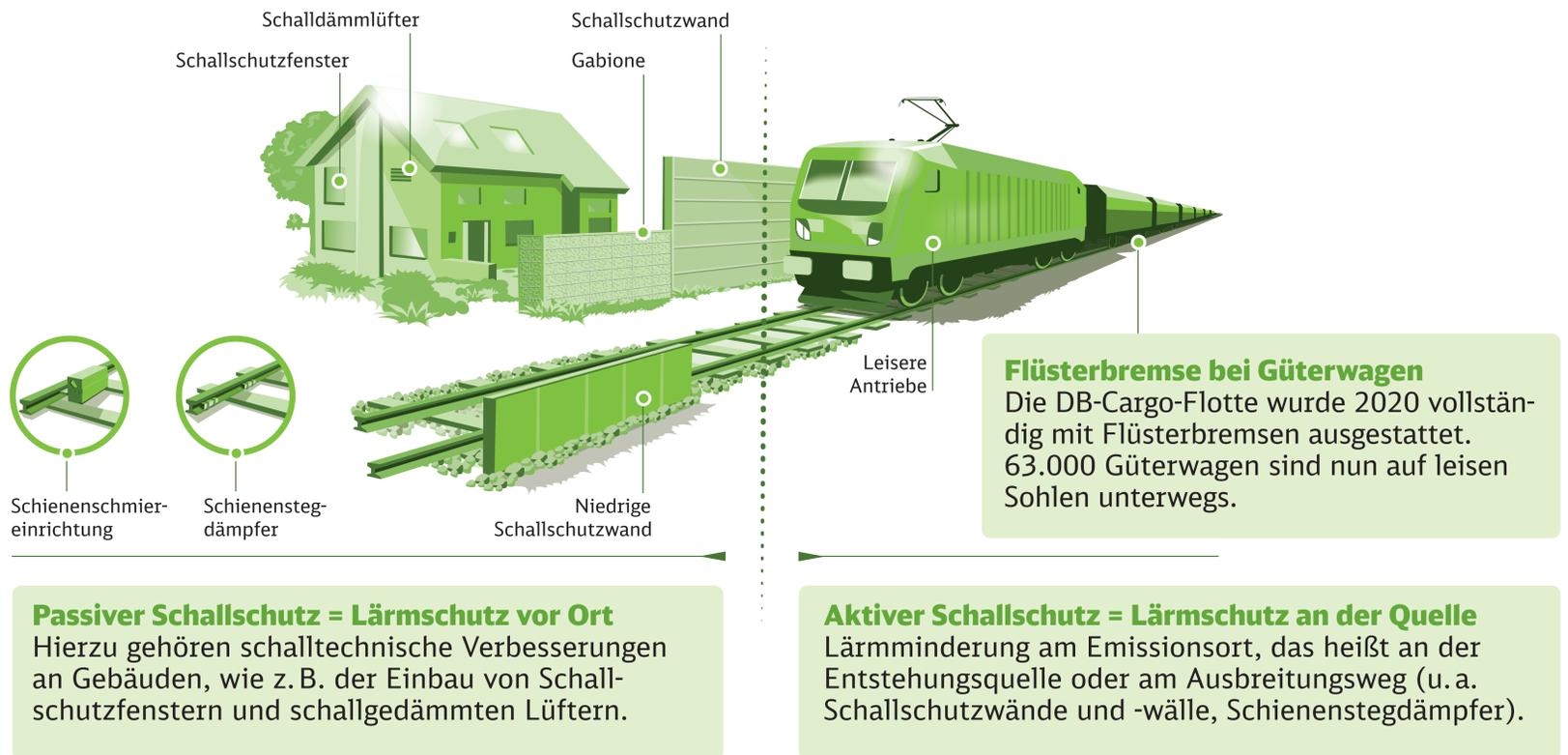


Leise Schiene

Bund und DB haben Ende 2020 ein neues Lärmschutzziel für 2030 vereinbart: Die Hälfte aller Bürger:innen an Bahnstrecken soll vom Schienenlärm entlastet werden. Für rund 800.000 Menschen soll es künftig ruhiger werden.

Zwei-Säulen-Strategie beim Lärmschutz



Schallschutz

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz hat der Gesetzgeber das Prinzip der Lärmvorsorge verankert. Demnach müssen an Neu- und Ausbaustrecken – folglich auch bei den Infrastrukturprojekten im Münchner Osten – schädliche Umwelteinwirkungen von Verkehrsgeräuschen verhindert und Lärmgrenzwerte eingehalten werden. In der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) ist konkret festgelegt, wann Anlieger:innen eines Schienenweges Anspruch auf Schallschutz haben.

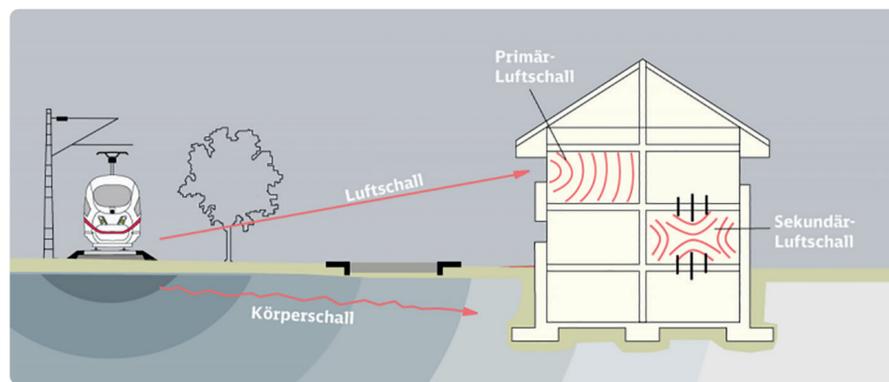
Anwohner:innen haben also durch den Ausbau der bestehenden Strecke im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen Anspruch auf Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen.

Dies sind in erster Linie aktive Maßnahmen an der Strecke, die wir im Zuge des Streckenausbau bei Anspruch auf Lärmvorsorge entlang der Gleise ergreifen. Wo aktive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich sind, setzen wir auch passive Maßnahmen um. Aktive und passive Maßnahmen werden vollständig aus den Projekten finanziert.

Die Deutsche Bahn verfügt über ein vielfältiges Portfolio lärmindernder Technologien. Unsere Planer entwickeln auf der Basis der vorgegebenen Richtlinien ein jeweils passendes Konzept und stimmen dies mit den zuständigen Behörden und den betroffenen Anwohner:innen ab. Bei einer Kostenbeteiligung durch die Kommunen oder die betroffenen Anwohner:innen können wir im Einzelfall darüberhinausgehende Schallschutzmaßnahmen planen und umsetzen.

Erschütterungsschutz

Im nahen Umfeld von Eisenbahnstrecken treten Erschütterungen durch vorbeifahrende Züge auf. Sie breiten sich entweder als Körperschall über das Erdreich oder als Luftschall aus und nehmen mit zunehmendem Abstand zu den Gleisen ab. Teilweise sind diese Erschütterungen noch in Gebäuden nahe den Gleisen als Vibrationen spürbar. Werden durch die Schwingungen der Decken und Wände hörbare Schallwellen erzeugt, spricht man von sogenanntem „sekundärem Luftschall“.



Der Schutz vor Erschütterungen ist, wie auch der Schallschutz, im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt. Um schädliche Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen zu vermeiden, führen wir entlang der Bahnstrecke entsprechende erschütterungstechnische Untersuchungen durch, die Immissionen aus bestehenden Anlagen werden als Vorbelastung angerechnet. Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen planen wir entsprechend dieser Beurteilung und auf den Einzelfall abgestimmt.

Eine direkte Beeinträchtigung oder Schädigung der Gebäudesubstanz durch Körperschall, der vom Schienenverkehr ausgeht, ist jedoch auch bei sehr dicht an der Bahnstrecke stehenden Gebäuden nicht zu befürchten.

Mögliche Technologien zum Schutz vor Erschütterungen sind der Einsatz von elastischer Schwellenbesohlung und die Ausstattung mit einem Masse-Feder-System. Welche Maßnahmen konkret zum Einsatz kommen, wird der Verlauf der weiteren Planungen zeigen.

