

Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

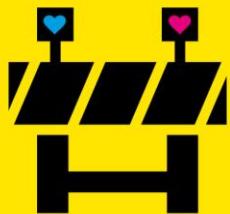
/ Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

Bahnlärm in Altona

Ursachen und Möglichkeiten der Eingrenzung

Jour Fixe Januar 2026 Prellbock Altona e. V.

Hamburg, 28.1.2026



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

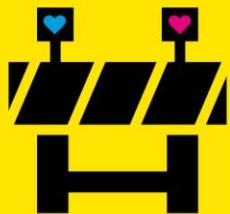
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

Unsere Themen heute:

1. Definition von Lärm
2. Ursachen von Bahnlärm
3. Möglichkeiten der Eingrenzung
4. Defizite der bisherigen Lärmschutzpolitik
5. Bahnlärm in Altona
6. Position von Stadt und DB
7. Vorschläge für Lärmtechnische Sanierung
in Altona
8. Weiteres Vorgehen



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

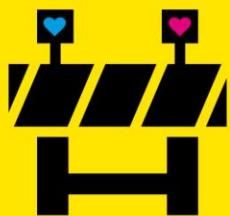
/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

1. Definition von Lärm 1:

Geltende Werte nach TA Lärm (Industrie- und Gewerbelärm)

- **Allgemeine Wohngebiete (WA) & Kleinsiedlungsgebiete:**
 - Tags (6–22 Uhr): 55 dB(A)
 - Nachts (22–6 Uhr): 40 dB(A)
- **Zulässige kurzzeitige Spitzen (Tags):** Bis zu 30 dB(A) über dem Richtwert
- **Zulässige kurzzeitige Spitzen (Nachts):** Bis zu 20 dB(A) über dem Richtwert
- **Weitere wichtige Regelungen**
- **Verkehrslärm (16. BImSchV):** Für Straßen- und Schienenverkehr gelten höhere Grenzwerte (z. B. tags 64 dB(A), nachts 54 dB(A) in Mischgebieten), da diese durch die Verkehrslärmschutzverordnung geregelt werden.



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

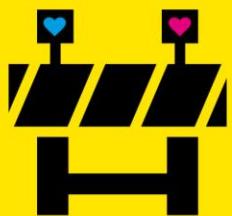
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

• **Definition von Lärm 2:**

Gemäß § 1 Abs. 1 gilt die 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen. Was eine wesentliche Änderung ist, wird in Absatz 2 beschrieben. Ein Beurteilungskriterium ist der Lärmpegel von 70 dB am Tage (6–22 Uhr) und 60 dB in der Nacht. Diese Pegel sollen nicht überschritten werden und gelten als Auslöse-schwellen für eine Lärmsanierung.



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

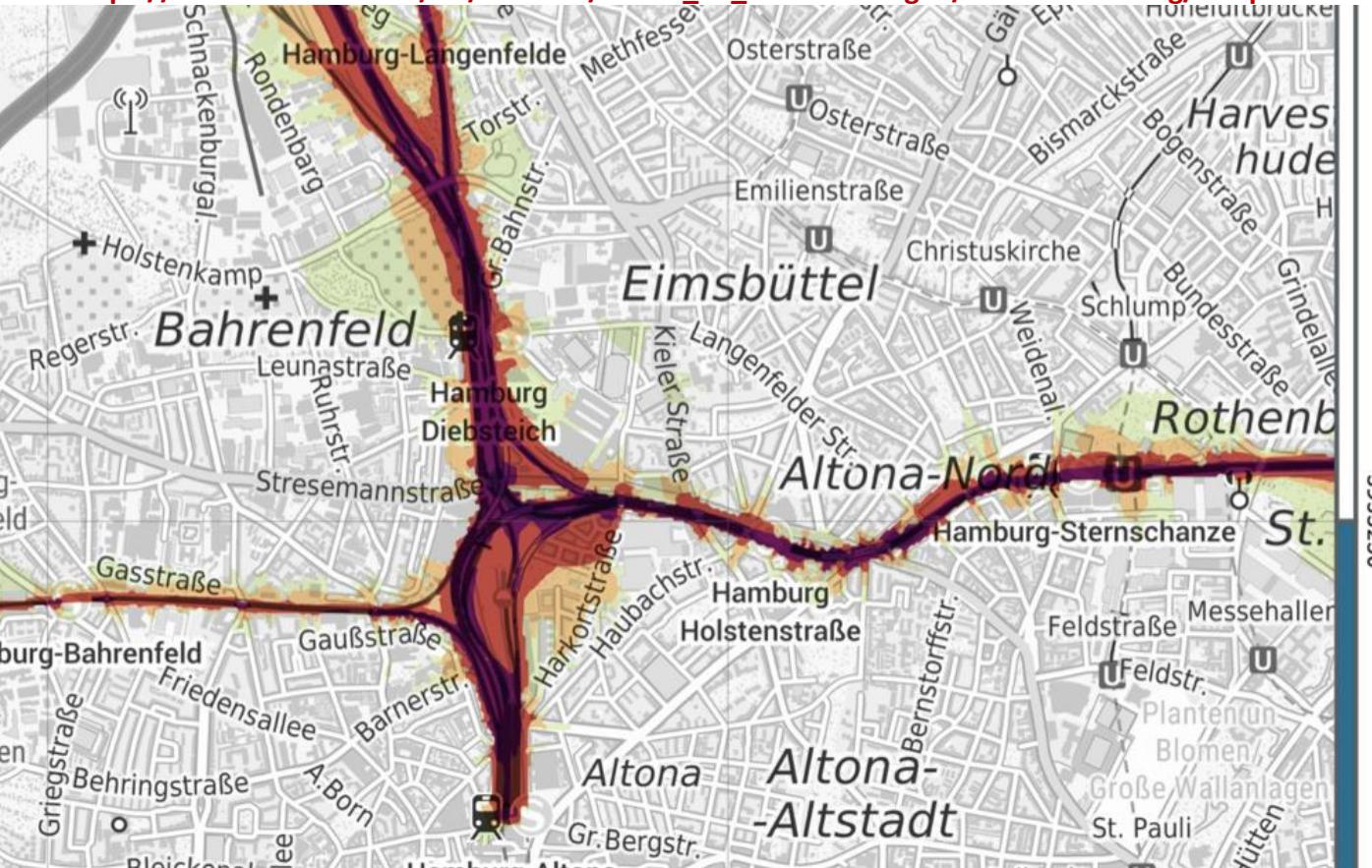
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

Bahnlärmkarte von Altona

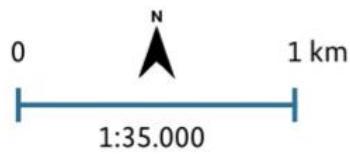
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Haupteisenbahnstrecken/hh/hh_node.html

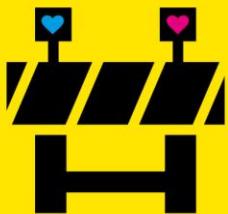


Legende

Tag-Abend-Nacht-
Lärmindex (L_{DEN})

- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)





Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

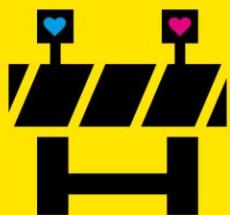
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

2. Ursachen von Bahnlärm

- **Bahnlärm entsteht bei Anfahren, Fahren und Abbremsen eines Zuges**
- **Lärmquelle: Lokomotive: Pfeifgeräusche der Elektronik, Motorengeräusche bei Dieseltraktion) Lüfter, Kompressor**
- **Lärmquelle Triebwagen: Pfeifgeräusche Elektronik, bei S-Bahn auch Motorengeräusche**
- **Lärmquelle Waggons: Bremsgeräusche, Rollgeräusche, Poltern**
- **Lärmquelle Stromabnehmer: nur bei sehr hohen Geschwindigkeiten**
- **Lärmquelle Schienen: Riffeln, Flachstellen, Stöße**
- **Lärmquelle: Signalgebung: Pfeifen, Hupen, Tröten**
- **Lärmquelle Unterbau: Schotter vs. Beton vs. Stahlhohlkasten (Brücke)
Beton- vs. Holz- vs. Kunststoffschwellen**



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

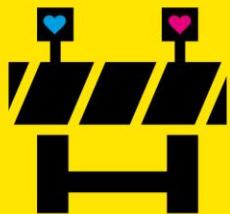
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

3. Möglichkeiten der Begrenzung von Bahnlärm

- Systematische Pflege der Schienen (Schleifen)
- Schienenschmierung
- Änderung der Bremssohlen (K-Sohlen statt Grauguss, aber nur für Güterverkehr relevant (entfällt in Altona))
- Unterschottermatten, Schienenstegdämpfer, besohlte Schwellen
- Kunststoff / Holzschwellen statt Betonschwellen
- Verkleidung der Drehgestelle (aufwendig)
- Lärmschutzwände (LSW)



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

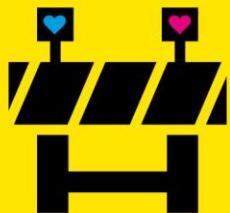
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

4. Defizite der bisherigen Lärmschutzpolitik

- Trotz der Erfolge gibt es in der Lärmschutzpolitik noch viele ungelöste Probleme und Defizite.
- Fehlender umfassender Ansatz in der Lärmschutzpolitik.
- **Anwohner haben keinen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz bei Bestandsstrecken.**
- TSI Noise Grenzwerte sind wenig ambitioniert und betreffen nur neu zugelassene Fahrzeuge.
- Infrastruktur wird nicht ausreichend in die Lärmminderung einbezogen.



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

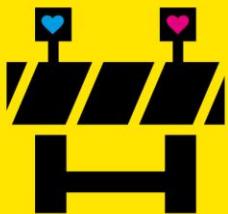
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

Pros und Cons zu Lärmschutzwänden (LSW)

- Bei 6 Meter Höhe relativ gute Abschirmung von Bahnlärm
- Niedrigere LSW 2-4 Meter absorbieren 60-70% des Lärms, Stadtbild verträglicher reichen bei Geschwindigkeiten von <80 km/h im Stadtgebiet komplett aus.
- LSW sehen hässlich aus – Graffitiwände
- Verschattung (siehe Diskussion bei S4)
- negativer optischer Eindruck – Tageslichttunnel – Bahnreisende empfinden hohe LSW als Beeinträchtigung des Reiseerlebnisses
- Relativ teuer (ca. 3 Mio. Euro), hohe Instandhaltungskosten
- Durchsichtige Wände werden dreckig, wer putzt? Kosten 4,5 Mio. Euro/km
- Nutzung LSW als Träger von PV-Modulen abhängig von Ausrichtung, bisher nicht eingeführt und von DB nicht gewollt.
- Begrünung von LSW (Pflege, Rückschnitt, Blätter im Gleisbett)
- LSW sind Barrieren, Zugang für den Evakuierungsfall, Entfluchtung, erschwerter Gleiszugang für Reparaturen, Probleme bei Schneeräumung wenn viel Schnee



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

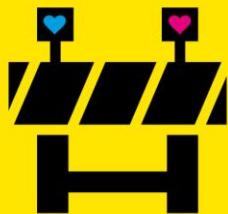
Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

5. Bahnlärm im Altonaer Bahndreieck

(Präsident-Krahn-Straße – Harkortstraße – Stresemannstraße – Tasköprüstraße – Kohlentwiete – Gaußstraße – Barner Straße – Scheel-Plessen-Straße)

- **Quellen:**
Bahnkurve Rainweg Quietschgeräusche
Eingleisbrücke Quietschgeräusche, Poltern, Rumpeln, Knacken
Rangierbetrieb relativ geringe diffuse Geräuschkulisse
Fahrbetrieb nach Norden dto.
S-Bahn relativ laut, da in Hochlage, 2/3 aller Zugbewegungen in Altona
- **Betroffene Gebiete:**
Präsident-Krahn-Straße und Scheel-Plessen-Straße (Bahnhofslärm, Durchsagen)
Barner Straße: hauptsächlich S-Bahnlärm
Neue Mitte Altona: Kurve Rainweg, Eingleisbrücke und S-Bahn!
- **Bahnlärmempfindung**
ist abhängig von Windrichtung, Luftfeuchtigkeit und Temperatur



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

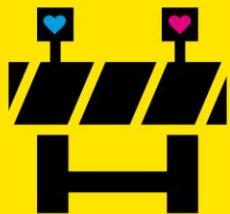
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

6. Position von Stadt und DB

- Kein lärmtechnisches Sanierungskonzept
- Argumentation: Wenn Bahnhof Altona weg ist, ist auch Bahnlärm weg
- Grundfalsch, weil Hauptquelle des Bahnlärms ist die S-Bahn
- Klauseln in Miet- und Kaufverträgen der NMA: Bahnlärm ist kein Grund für Miet- und/oder Kaufpreisminderung
- Planung DB: 6 Meter hohe LSW entlang Rainwegkurve
- Prellbock hat seit 2017 kritisiert, dass es keine Planungen für eine lärmtechnische Sanierung der S-Bahn gibt.
- Hoffnung Stadt: Kommt VET, dann S-Bahn unterirdisch → Bahnlärm weg allerdings: dafür 10 Jahre lang Baugrube und Baulärm vor der NMA für Abzweigbauwerk Kaltenkirchner Straße. Das ist nun Geschichte.



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

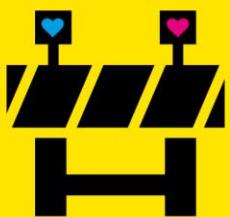
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

7. Prellbock Vorschläge für Lärmtechnische Sanierung in Altona

- Errichtung von Lärmschutzwänden (LSW) entlang der Rainwegkurve – sofort
- Verlegung des Ausfahrgleises auf der Eingleisbrücke auf einen Bahndamm, aber 150 Meter weiter westlich, Einhausung mit 4 Meter hohen LSW
- Abbau der Lokabstellgleise, Verlagerung dieser nach Langenfelde und Eidelstedt
- Erarbeitung eines lärmtechnischen Sanierungskonzepts für die S-Bahn mit niedrigen LSW und Schienenstegdämpfern
- LSW von 4 Metern Höhe entlang der Präsident Krahn und der Scheel-Plessen-Straße
- Bau einer Bahnsteighalle (mit PV auf dem Dach) über mindestens 2/3 der Bahnsteiglänge in Altona



Prellbock Altona e. V.

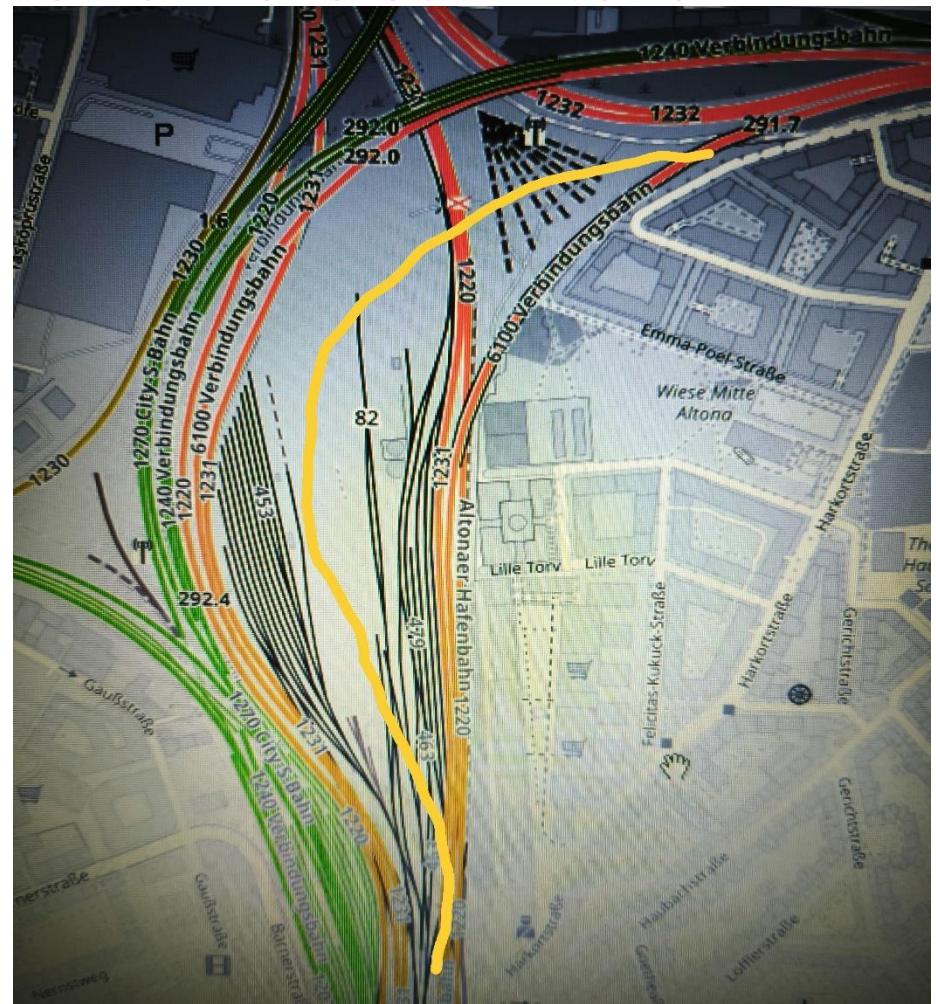
Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

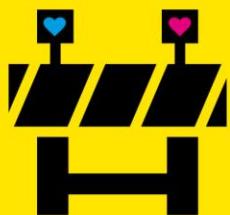
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

/ Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

/ Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

7. Prellbock Vorschläge: Karte Bahndreieck Altona





Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

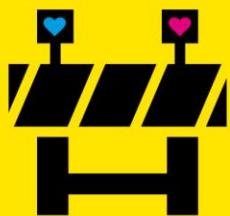
Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

8. Weiteres Vorgehen

- Entwicklung von Sofortmaßnahmen, die binnen eines Jahres umgesetzt werden können
- Druck auf DB zur Verlegung Eingleisbrücke auf weiter westlich gelegenen Bahndamm (s.o.)
- Detaillierte Lärmkartierung des Altonaer Eisenbahndreiecks nach Tages- und Jahreszeiten
- Erarbeitung lärmtechnisches Sanierungskonzept für das Bahnhofs Areal Altona Bau einer Bahnsteighalle?
- Erarbeitung eines Konzeptes zur lärmtechnischen Sanierung der S-Bahn mit möglichst niedrigen (weil Stadtbild zerstörende Effekte) LSW
- Runder Tisch
- Erarbeitung Kosten- und Finanzierungsplan



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Für die Verkehrswende
zu mehr Schiene

Für mehr Fahrgastkomfort
mittnen in der Stadt

Fazit

- Prellbock bleibt weiterhin am Ball
- Hamburg braucht eine Politik der kleinen Schritte zur Verbesserung des Bahnlärmschutzes und nicht neue Illusionsprojekte wie Olympia 2040
- Projekte wie neues Opernhaus und Naturkundemuseum im Elbtower saugen das Geld ab, welches für den ÖPNV benötigt wird.
- **Weitergehende Info: Abschlussbericht Verkehrswende und Konzept für einen leiseren Schienenverkehr bis 2030** von: Prof. Dr. Kay

Mitusch, Dr. David Sonnenberger und Anna-Katharina Stein IGES Institut, Berlin Prof. Dr. Markus Hecht, Luca Thomma und Thilo Hanisch Technische Universität Berlin, Fachgebiet Schienenfahrzeuge Prof. Dr. Eckhard Pache und Oliver Back Juristische Fakultät, Julius-Maximilians-Universität Würzburg

Herausgeber: Umweltbundesamt im Netz verfügbar