

Anmerkungen zur >Geschwindigkeitsbegrenzung< von Schienenverkehr, das Prof. Hecht während der Bundestagsanhörung problematisiert haben soll:

Ich möchte einige Anmerkungen zu den von Dir zitierten Aussagen von Prof. Hecht machen: Von Prof. Markus Hecht von der TU Berlin ist bekannt, dass er eine Lärminderung von 25 dB(A) technisch für machbar hält. Das wäre eine bedeutsame Entlastung für die Bahnanwohner. Doch bis das alles umgesetzt ist, was er vorschlägt (inklusive des Leila-Drehgestells), wird noch viel Wasser die Weser hinabfließen.

Bis dahin wären ein Tempolimit in geschlossenen Ortschaften, ein Nachtfahrverbot und ein Sonntagsfahrverbot für laute Güterzüge, die nicht der TSI-Lärm entsprechen, eine wirksame Entlastung für Millionen von Bahnanwohnern. Genau so formuliert und fordert es der gemeinsame Bahnlärmausschuss der Bremer Beiräte in seinem Fragenkatalog "Zug um Zug auf leisen Gleisen" anlässlich der öffentlichen Sitzung am 6. Mai 2011.

Als Bahnlarminitiative sollten wir nicht hinter den Stand der Forderungen der Beiräte zurück fallen, sondern uns vielmehr als Agens begreifen.

Eine Lärmreduzierung um 6 dB(A) wäre meines Erachtens eine Menge wenn man bedenkt, dass die jetzt in der Roonstraße eingebauten Schienenstegdämpfer maximal 3-4 dB(A) bringen sollen (bezogen auf das reine Rollgeräusch, nicht hinsichtlich der Abstrahlung von den Aufbauten, da bringen sie wohl nichts), und die Wirkung einer Lärmschutzwand ist in einigem Abstand auch nicht anders, und dafür wurden in den letzten Jahren einige hundert Millionen Euro verpulvert (die sinnvoller für die Lärmvermeidung an der Quelle eingesetzt worden wären). Ob die Bahn im Wettbewerb mit der Straße durch ein Tempolimit benachteiligt würde, ist eine Frage der Perspektive. Man könnte auch sagen, dass dann Gleichheit hergestellt würde, denn kein Lkw darf mit bis zu 100km/h durch geschlossene Ortschaften brettern, und am Sonntag gilt ein Lkw-Fahrverbot.

Zudem ist die von Prof. Hecht berichtete Wertung nicht konsistent, ein Nachtfahrverbot für laute Züge wäre für den Wettbewerb mit Lkw auf den Autobahnen ein echter Hammer, denn von den für 2015 für Bremen geplanten 150 nächtlichen Güterzügen dürften vermutlich keine 10% mehr fahren. Das würde echt Ruhe geben.

Allerdings werden die Speditionen kaum auf die Autobahn ausweichen können, da die im Jahr 2015 laut Prognose sowieso voll sind. Also würden derartige Eingriffe in die Betriebsführung der Bahn die Speditionen und Transporteure dazu bewegen, ihre Lärmgüterwagen umzurüsten oder neue Waggons anzuschaffen. Vermutlich würden diese Verbote/Gebote und die drohende Gefahr einer Verstopfung beim Gütertransport schneller zu einer Modernisierung des Fahrzeugparks führen als lärmabhängige Trassenpreise (die ich als Teilmaßnahme natürlich auch befürworte), da diese vermutlich sowieso nur einen moderaten Aufschlag für laute Wagen enthalten werden.

Walter Ruffler