

DB AG (Hg.), Schallschutz – eine Investition in die Zukunft der Bahn, Berlin 2009



Die Deutsche Bahn – Vorreiter in Sachen Umweltschutz

Der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene wächst kontinuierlich – Tendenz: steigend. Dies entlastet die Umwelt von klimaschädlichen CO₂-Emissionen und Abgasen – belastet aber auch Anwohner mit Lärm. Deshalb hat sich die DB das Ziel gesetzt, leiser zu werden.

Mobilität ist die Grundlage für Wachstum und Beschäftigung und symbolisiert für die meisten Menschen Freiheit und Lebensqualität. Modernes Freizeitverhalten, gemeinsame Märkte im vereinten Europa und die Globalisierung führen darüber hinaus zu einem veränderten Mobilitätsverhalten in unserer Gesellschaft. Verkehrsexperten sagen national und international kontinuierlich wachsende Verkehrsströme voraus – sowohl bei Gütern als auch Reisenden.

Verkehr bedeutet jedoch auch immer einen Eingriff in unsere Umwelt. Mobilität von Menschen und Gütern sicherzustellen und dabei die Folgen für Mensch und Natur zu minimieren, ist deshalb von entscheidender Bedeutung für einen nachhaltigen Verkehr.

Die Schiene ist der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Die Bahn ist besonders energiesparend und klimafreundlich: Ein Reisender mit dem ICE verursacht im

Vergleich zur Fahrt im Auto nur ein Drittel der klimaschädlichen CO₂-Emissionen. Auch im Güterverkehr hat die Schiene die Nase vorn: Wird eine Tonne einer Ware mit einem Güterzug transportiert, fällt im Vergleich zum Lkw nur ein Viertel des CO₂ an.

Die DB arbeitet daran, ihre Umweltbilanz noch weiter zu verbessern. Bis zum Jahr 2020 will sie die spezifischen CO₂-Emissionen des Konzerns um 20 Prozent senken – einschließlich der Verkehre auf der Schiene, auf der Straße, in der Luft und auf dem Wasser. Seit 1990 hat die





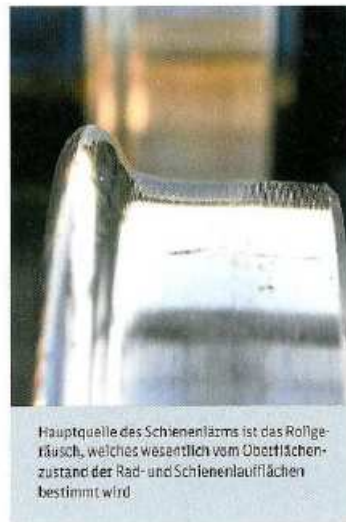
DB die spezifischen CO₂-Emissionen des Schienenverkehrs sogar schon um 40 Prozent reduziert.

Als Vorreiter eines klimafreundlich und umweltfreundlich organisierten Verkehrs vernetzen wir die verschiedenen Verkehrsträger ökonomisch und ökologisch intelligent miteinander und verlagern Verkehr auf die Schiene. Damit setzt die DB das Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik um.

Anwohner an stark befahrenen Güterverkehrsstrecken empfinden den wachsenden Schienenverkehr als Problem. Sie befürchten eine zunehmende Belästigung durch Schienenlärm.

Laut Umfragen des Umweltbundesamtes (2008) fühlen sich 59 Prozent der Bevölkerung durch den Lärm des Straßenverkehrs belästigt. Er ist aufgrund des dichten Straßennetzes die Hauptlärmquelle in Deutschland. Rund 42 Prozent nennen an zweiter Stelle Nachbarn als unerwünschte Geräuschquelle; an dritter Stelle folgt der Flugverkehr (30 Prozent), der durch den kontinuierlichen Ausbau und die intensive Nutzung von Flughäfen immer stärker in das „Lärmbewusstsein“ der Bevölkerung rückt. An vierter Stelle folgt der Schienenverkehr, durch dessen Schallemissionen sich jeder Vierte (24 Prozent) gestört fühlt.

Somit besteht die Herausforderung darin, den Schienenverkehr zu stärken und gleichzeitig die Lärmbelastigung für die Anwohner zu senken. Zunehmender Schienenverkehr und abnehmende Lärmbelastigung ist kein Widerspruch. Die Deutsche Bahn hat sich das Ziel gesetzt: die Halbierung des Schienenverkehrslärms von 2000 bis 2020 – trotz steigendem Verkehrsaufkommen auf der Schiene.



Hauptquelle des Schienenlärms ist das Rollgeräusch, welches wesentlich vom Oberflächenzustand der Rad- und Schienenlaufflächen bestimmt wird.

Hauptursache des Schienenverkehrslärms ist das Abrollen der Räder auf den Gleisen, das so genannte Rollgeräusch. Weitere Schallquellen sind Antriebsgeräusche von Motoren und Lüftern, Rangier- und Verladegeräusche an Bahnhöfen sowie vereinzelt Signalgeräusche, beispielsweise an Bahnübergängen. Beim Hochgeschwindigkeitsverkehr kommen außerdem aerodynamische Geräusche der Stromabnehmer hinzu. Im Schienengüterverkehr besteht darüber hinaus die Herausforderung, dass dieser auch in den Nachtstunden mit besonderem Ruhebedürfnis stattfindet.

Die Deutsche Bahn AG sieht ein hohes Potenzial insbesondere in der Lärmminimierung an der Quelle. So können durch den Einsatz einer neuen Verbundstoffbremse die Aufriffelungen der Räder bei Güterzügen deutlich verringert und damit das Rollgeräusch halbiert werden. Neu beschaffte Güterwagen sind bereits mit dieser Technik ausgestattet. Die Umrüstung aller vorhandenen Wagen ist jedoch finanziell von den Schienenverkehrsunternehmen nicht zu bewerkstelligen. Damit der umweltfreundliche Schienenverkehr konkurrenzfähig bleibt, sind die Betreiber hier auf eine öffentliche Förderung angewiesen.