

<http://www.weser-kurier.de/Artikel/Bremen/Vermischtes/565355/So-koennte-Bremen-Anwohner-vor-Laerm-schuetzen.html>

Alternativen zur Schallschutzwand - 04.04.2012

So könnte Bremen Anwohner vor Lärm schützen

Von Helge Dickau

Bremen. Oldenburger Kurve, Gleis 1: In beiden Fällen wird gestritten. Macht die Deutsche Bahn genug, um die Anwohner gegen den Lärm der Güterzüge zu schützen? Die Standardmaßnahme sind Schallschutzwände. Es gibt allerdings noch viele weitere Möglichkeiten, Lärm zu mindern. Nur eingesetzt werden sie nicht.

Güterzüge sind laut. Wer schon an einem Bahnsteig stand, an dem einer dieser langen Lastentransporte scheinbar ungebremst durchrauschte, weiß das. Und hat ein Gefühl dafür bekommen, dass Lärm tatsächlich krank machen kann.

Am Bahnlärm erhitzen sich die Gemüter, vor allem derer, die in der Nähe der Trassen leben, das ist in ganz Deutschland so. In Bremen sind es die sogenannte Oldenburger Kurve vom Hauptbahnhof Richtung Süden und das Gleis 1 in Richtung Norden, die für Ärger sorgen. In beiden Fällen fordern Anwohner und Beiräte besseren Lärmschutz.

"Lärmschutzwände taugen nichts"

"Werden neue Strecken gebaut, errichtet die Deutsche Bahn vor allem Lärmschutzwände: "Da sind wir schon seit einiger Zeit dabei", sagt Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis. Auch Schallschutzfenster kommen zum Einsatz. Kritiker allerdings monieren, dass die Bahn zu wenig tut und das auch noch mit Mitteln, die nicht optimal auf die Bedingungen vor Ort zugeschnitten sind. "Meistens werden die Lärmschutzwände eingesetzt, die nichts taugen", sagt etwa Frank Gross. Er ist Vorsitzender der Bürgerinitiative Pro Rheintal, die unter anderem gezieltere Maßnahmen fordert, um den Bahnlärm einzudämmen.

Die gibt es durchaus, allerdings werden sie kaum eingesetzt. Eine Lärmschutzwand gibt es in verschiedenen Formen, manche Bauarten reflektieren den Schall nur, andere absorbieren ihn. Neben den üblichen, zwei Meter hohen Exemplaren gibt es auch Kleinstlärmschutzwände von nur einem Meter, die deutlich näher am Gleis stehen können.

Neben passivem Lärmschutz sind es vor allem aktive Maßnahmen, die den abgesonderten Schall mindern, also die Züge tatsächlich leiser machen. Am Gleis 1 nahe der Roonstraße etwa sind Schienendämpfer verbaut, die direkt an den Gleisen sitzen. Ein Weinglas, das von einer Hand umschlossen wird, klingt nicht, weil es nicht schwingen kann – genauso nehmen diese Dämpfer der Schiene ihren Klang. Auch Brückenabsorber funktionieren so. Überquert ein Zug eine Brücke, gibt er seinen Schall ab, die Stahlbleche der Brücke wirken wie eine Lautsprechermembran. Das Ergebnis ist ein unangenehmes Dröhnen, das in die Umgebung abstrahlt. Brückenabsorber dämpfen dies.

Bei einigen Maßnahmen geht es nur darum, den Zustand eines neuen Gleisbettes zu konservieren. Das Schotterbett, in dem Bahngleise verlaufen, ist von vornherein als Schalldämpfer gebaut. Der Effekt wird allerdings mit der Zeit geringer:

Während bei einem neuen Bett die Steine locker und elastisch liegen, rücken sie irgendwann zusammen – die Schotterstücke reiben aneinander, der Schallschutz-Effekt geht verloren. Um den lockeren Zustand eines neuen Gleisbettes zu erhalten, ist es möglich, den Schotter zu verschäumen, das hält die Steine dauerhaft auf Abstand. Und Alterserscheinungen der Schienen können durch regelmäßiges Schleifen behoben werden, denn je abgenutzter Gleis und Räder sind, desto holpriger – und lauter – wird die Fahrt. "Es geht nur glattes Rad auf glattem Gleis", sagt Frank Gross. Zusätzlich können die Schienen noch mit Schienenkonditionierern behandelt werden, die ein Gleitmittel auftragen. So quietscht es weniger in den Kurven.

Letztlich kann auch an den Bremsen oder der Radaufhängung des Zugs geschraubt werden, um ihn leiser zu machen. Drehgestelle verbessern die Fahreigenschaften, weil sie die Achse beweglicher machen. Dadurch springen die Räder nicht in den Gleisen, wenn der Zug eine Kurve fährt, das macht die Fahrt leiser.

Allerdings, so Bahnsprecher Meyer-Lovis: "Die Lärmschutzwand ist die einzige Maßnahme, die aus der Testphase raus ist." Zu den anderen Verfahren stünden die Gutachten noch aus. Neue Güterwaggons allerdings würden mit leiseren Bremsen ausgestattet. Frank Gross hält dagegen: "Manche Maßnahmen, die hier noch getestet werden, sind in anderen Ländern längst im Einsatz", sagt er. So oder so: Es hakt meist am Geld. Die BahnLärminitiative Bremen (BIB) hatte Anfang des Jahres einen Fragenkatalog verfasst und Martin Günthner, dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, vorgelegt. Unter anderem wollte die BIB wissen, ob ein Tempolimit für laute Züge im Stadtgebiet denkbar sei, um gegen Lärm vorzugehen. Die Antwort: Das würde laut DB Netz AG "die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene erheblich einschränken." Sonntags- und Nachtfahrverbote für laute Güterzüge wurden aus ähnlichem Grund abgelehnt, diese Maßnahmen würden "zu einer Verringerung der Gesamtkapazität" führen.

Schienenbonus bis 2016

"Die Bahn macht nur das, was gesetzlich vorgeschrieben ist und sorgt nur da für Lärmschutz, wo neu gebaut wird", sagt Walter Ruffler von der BIB. Für Neubauten wie die Oldenburger Kurve und den Ausbau von Gleis 1, die noch dazu durch Wohngebiete führen, gilt der Grenzwert von 59 Dezibel am Tag und 49 Dezibel bei Nacht. Eingerechnet ist allerdings noch der sogenannte Schienenbonus, der die Bahn berechtigt, fünf Dezibel vom tatsächlichen Wert abzuziehen, bevor sie den Lärm dämmt. Der Bonus soll bis 2016 abgeschafft werden, dann steigen die Lärmpegel sprunghaft an und damit die Anzahl derer, die unter Lärm jenseits der Grenzwerte leiden. Projekte wie die Oldenburger Kurve sind dann allerdings längst fertig – und nach derzeitiger Rechtslage muss der Lärmschutz an Bestandsstrecken nicht nachgebessert werden.



© Frank Thomas Koch

Lärmschutzwände sind die Standardlösung, um Anwohner vor Bahnlärm zu schützen.