

Schienenlärm soll halbiert werden

Im Rathaus läuft derzeit eine große Informationsveranstaltung zu den Themen Lärm und Verkehr. Die Sitzung dauert den ganzen Tag. OB Buchhorn hat sie pünktlich um neun Uhr eröffnet. Wir berichten aus dem Rathaus.

Leverkusen, 30.01.2013

Pünktlich um 9 Uhr beginnt Oberbürgermeister Reinhard Buchhorn die Informationsveranstaltung zum Thema Lärm. Große Teile des Stadtrats haben sich im Rathaus versammelt. Der OB weist auf die anstehenden Verkehrsprojekte hin, nennt den Ausbau der Bahnstrecke für den RRX, die Güterstrecke und natürlich die Autobahnen. Der Ausbau der Trassen "liegt in unserem Eigeninteresse", betont Buchhorn. Aber: "Lärm macht auf Dauer krank." Deshalb "erwarte" er, dass die Empfehlungen der Stadt von den Verkehrsplanern zumindest "ernsthaft geprüft werden". Bei allem müssten aber auch die Bürger einbezogen werden, fordert der OB. Jens Klocksins, Leiter des Bereichs Umweltschutz im Bundesverkehrsministerium, widmet sich zunächst den Grundlagen des Lärms. Zunächst überraschend: Schienenlärm rangiert in der Tabelle der Belästigungen nur auf Platz fünf. Am nervigsten finden Menschen laut Umfragen, wenn Nachbarn Geräusche machen. Trotzdem: Schienenlärm ist ein Problem - und zwar "des Güterzugs in der Nacht".

Wenn es um leisere Wagen geht, ist noch viel zu tun, berichtet Klocksins: Zwar wird die Umrüstung der Güterwaggons auf leise Bremsen mit 50 Prozent gefördert, das Echo der Waggonhalter ist aber enttäuschend - womöglich auch wegen der ungefähr doppelt so hohen Betriebskosten. Statt 5000 werden nur 1400 Wagen umgerüstet. Dabei, so Klocksins, "ist das die Zukunft": Die leisen Bremsen bringen zehn Dezibel, machen die Züge also um die Hälfte leiser. Allerdings nur, wenn der ganze Zug aus solchen Waggons besteht. Insgesamt müssten 183 000 Waggons umgerüstet werden. Das würde knapp 309 Millionen Euro kosten. Den 50-Prozent-Bonus zahlt der Bund acht Jahre lang. Ab 2020 oder 2021 "wollen wir keine Grauguss-Sohlen mehr haben". Um das zu erreichen, sollen die Trassenpreise "so hoch werden, dass der Waggon nicht mehr wirtschaftlich ist".

Peter Westenberger, Leiter der Abteilung Nachhaltigkeits- und Umweltinformation bei der Deutschen Bahn, verweist darauf, dass auf dem Schienennetz eine Menge Anbieter unterwegs sind. Manche haben auch nur Waggons, die sie an Transporteure vermieten. Mitte der achtziger Jahre sei die Güterbahn als Auslaufmodell verstanden worden - zweifellos ein Grund, warum man sich über den Bahnlärm erst sehr spät Gedanken gemacht hat. Die Güterbahn habe "beim Thema Lärm einen schweren Klotz am Bein". Bis 2020 soll der Schienenlärm halbiert werden. Das sei aber nur möglich, wenn an allen Fronten gearbeitet werde. Und manche Lärmschutztechniken seien "noch zu entwickeln". Seit 2003 rüste die Bahn ihre Güterwaggons mit neuen Bremssohlen aus. Das bedeutet 7700 relativ leise Wagen. Aber damit ist noch nicht viel gewonnen: Ein Waggon hält normalerweise rund 40 Jahre. Deshalb muss vor allem am Bestand etwas getan werden.