

Wie die Bahn leiser werden will

von Thomas J. Schmidt

Lkw-Truck auf dem Ponto-Platz macht Lärmschutz hörbar

Die Deutsche Bahn steht in der Kritik. Denn auch Züge machen Krach, und für Güterzüge gibt's kein Nachfahrverbot und kein Tempolimit. Mit einem Lärm-Infomobil präsentieren Bahn-Verantwortliche nun, wie das Unternehmen den Schienenlärm bekämpft. Versprochen wird eine Halbierung bis 2020.

Frankfurt. Es klingt zu schön, um wahr zu sein: Die Bahn ersetzt die Waggonbremsen, verbaut Kunststoff statt Grauguss und prompt rollen die Räder runder ab, schlagen weniger auf den Gleisen und sind leiser. Viel leiser. Wer skeptisch ist, kann sich heute überzeugen: Das neue Lärm-Mobil der Bahn steht vor dem Silberturm auf dem Ponto-Platz 1 im Bahnhofsviertel (vormals Dresdner Bank).

Lärmschutz testen

In dem Lkw-Auflieger simulieren Computer die Wirkung unterschiedlicher Baumaßnahmen zur Lärmreduzierung. Die Besucher können wählen, ob sie einen ICE oder einen Güterzug hören wollen, ob die Entfernung 25 Meter oder mehr betragen soll, und dann wird simuliert: Wie hört sich ein Zug mit Graugussbremsen an (96 Dezibel)? Wie einer mit Kunststoffbremsen (86 Dezibel)? Wie ein beladener Lastzug mit Kunststoffbremsen (79 Dezibel)? Der beladene Zug ist leiser, denn ein leerer Waggon wirkt wie der Körper einer Gitarre: Er verstärkt Geräusche. „Es kommt hinzu, dass unbeladene Waggon leichter sind und deswegen eher schwingen und aufschaukeln“, sagte Jens Langer von DB Mobility Logistics. Kunststoffbremsen hingegen rauhen die Räder – anders als Graugussbremsen – nicht auf. Beim Abrollen entsteht weniger Lärm.

„Die Bahn wird viel kritisiert wegen des Lärms“, sagte Ines Jahnel, Lärmschutzbeauftragte der Bahn. „Mit dem Infomobil Lärmschutz können wir ins Gespräch kommen mit den Bürgern und zeigen, wie ernst wir das Thema nehmen.“ Der Lärmschutz sei die Achillesferse der Bahn, der Lärm könne weiteres Wachstum gefährden. Und dass, obwohl es umweltfreundlich wäre, noch mehr Güter per Bahn zu transportieren.

Die Bahn will den Schienenlärm bis 2020 halbieren. Dies könne, erläuterte Jahnel, erreicht werden, indem an den Zügen, den Wagen, den Gleisen und Strecken geeignete Veränderungen vorgenommen werden. An den Wagen sind es vor allem die Flüsterbremsen, an den Strecken sind es Schienenstegdämpfer, Lärmschutzwände in verschiedenen Höhen und Schallschutzfenster, die den Lärm mindern. Um zehn Dezibel soll der Bahnverkehr leiser werden bis 2020. Zehn Dezibel entsprechen einer Halbierung des Lärmeindrucks.

„Wir haben etwa 3700 Kilometer Bahnstrecke, die sehr laut ist“, sagte Ines Jahnel. Davon sind bereits 1300 Kilometer saniert: es sind die Ortsdurchfahrten von 932 Städten und Gemeinden, rund 500 Kilometer Schallschutzwand und passive Maßnahmen wie Schallschutzfenster in 51 000 Wohnungen. 2400 Kilometer stehen noch aus.

Für Ernst-Walter Lipka, Manager der Initiative „Für eine zukunftsfähige Infrastruktur“, einem Zusammenschluss von 32 Städten, ist eine funktionierende Infrastruktur – Straßen, Brücken und Schienen – Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg. Lipka schildert: „Wir haben vor den Bundestagswahlen darauf aufmerksam gemacht, dass 300 Autobahnbrücken sanierungsbedürftig sind und es auch an anderen Stellen bröckelt, zum Beispiel im Schienenverkehr.“ Das Ergebnis: Fünf Milliarden Euro hat die Koalition zusätzlich zur Verfügung gestellt, davon zwei Milliarden für die Schiene. Und damit für Investitionen auch in den Lärmschutz.

Die Schweiz macht dicht

Was noch zu tun ist: Die Bahn will ihre 60 000 Güterzugwaggon – die zum Tochterunternehmen DB Schenker gehören – auf Kunststoffbremsen umrüsten. Bis spätestens 2020 muss jeder der insgesamt 180 000 Güterwaggon in Deutschland auf die leise Bremse umgerüstet sein. Dann tritt nämlich in der Schweiz ein Gesetz in Kraft, wonach Waggon mit Graugussbremsen nicht mehr ins Land der Eidgenossen rollen dürfen.

Güterverkehre aber sind international. Ein Waggon, der nicht via Schweiz nach Italien fahren kann, ist nichts wert.

In Frankfurt gibt es Befürchtungen, dass mit den Bauprojekten „Knoten Sportfeld“ in Niederrad und der Main-Weser-Bahn die Lärmbelastung zunimmt. Auf der Verbindung Sindlingen-Höchst-Nied-Griesheim prüft die Bahn gerade, ob die Nachbarn Schallschutzfenster bekommen müssen.

Artikel vom 27.06.2014, 03:00 Uhr (letzte Änderung 27.06.2014, 15:01 Uhr)

Artikel: <http://www.fnp.de/lokales/frankfurt/Wie-die-Bahn-leiser-werden-will;art675,913129>

© 2014 Frankfurter Neue Presse