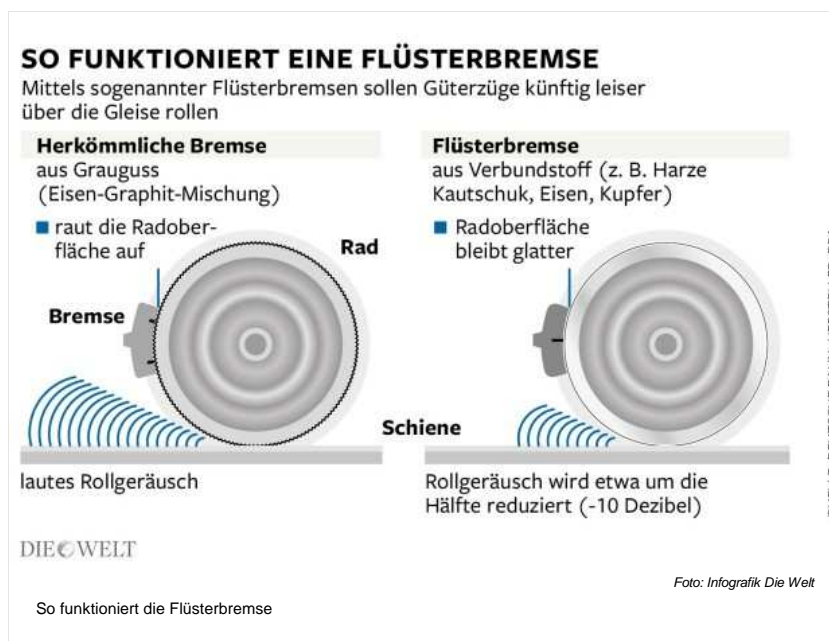


05.08.14 | Lärmreduzierung

## Die Bahn stoppt künftig mit der Flüsterbremse

Mit einer neuartigen Bremse will die Deutsche Bahn den Lärm von Zügen reduzieren. Die Umrüstung der Waggons ist ein Mammutprojekt. Bis 2020 sollen 14.000 Wagen leiser durch die Lande rollen.



Mit Lärmschutzwänden und sogenannten Flüsterbremsen will die Deutsche Bahn den Schienenlärm reduzieren. Bis 2020 soll der Schienenverkehrslärm bundesweit halbiert werden. "Während Lärmschutz nur punktuell wirkt, dämpft die Umrüstung von Güterwagen den Lärm überall, das ist ein großer Vorteil", erklärte ein Bahn-Sprecher.

Bis 2020 sollen 60.000 Wagen der Gütersparte DB Schenker Rail mit den sogenannten Flüsterbremsen umgerüstet werden, in neu gekauften Waggons sind sie bereits installiert. Güter-Vorstand Alexander Hedderich verkündet kürzlich den Zwischenstand im Kölner Werk: 11.700 leisere Wagen seien bereits unterwegs. "Wir kommen sogar einen Ticken besser voran, als wir es uns vorgenommen haben."

Die sogenannte "LL-Sohle", seit Mitte 2013 zugelassen, steht für "low noise, low friction" – wenig Lärm, wenig Reibung. Neben denen der Bahn sollen auch rund 120.000 Güterwagen anderer Betreiber umgerüstet werden.

### Zehn Dezibel leiser

Die Bahn will bis Ende des Jahres bei 14.000 leisen Waggons ankommen. Teils sind sie mit der LL-Sohle ausgestattet, teils mit dem Vorgängermodell. Beide sollen dafür sorgen, dass sich die Lauffläche des Rads weniger aufraut und so weniger Lärm beim Rollen entsteht.

Die Bahn verspricht sich eine Senkung der Fahrgeräusche um zehn Dezibel – wahrgenommen werde das als halb so laut, wenn die Gleise regelmäßig gepflegt werden. Die neuen Bremsen seien zwar günstig in der Umrüstung, aber teuer in der Wartung. Das koste bis 2020 rund 230 Millionen Euro – dafür erhofft sich die Bahn Hilfe vom Staat.

Kritiker bemängeln vor allem den Zeitplan. "Wir haben vielleicht ein bisschen zu lange gezögert", gesteht auch Hedderich ein. "Der Lärmschutz muss schneller kommen", fordert Gerd Kirchhoff, Vorsitzender der Organisation "BIN gegen Bahnlärm". Im Netzwerk haben sich Initiativen aus Rhein-Städten zwischen Bonn und Remagen zusammengeschlossen.

Sechs Jahre seien zu lang für einen Hotelier oder einen Wirt, dessen Gäste den Lärm nicht aushalten wollen, sagt Kirchhoff.

### **Mittelrhein- und Elbtal besonders im Fokus**

"Die Bahn hat sich Zeit gelassen", sagt auch Frank Gross, Vorsitzender der Initiative "Pro Rheintal", die sich am besonders engen Mittelrheintal (Link: <http://www.welt.de/120539970>) zwischen Koblenz und Bingen gegen Lärm wehrt. 400 bis 450 Bahnen, die Hälfte davon Güterzüge, rauschen hier am Tag an Touristenattraktionen wie der Loreley vorbei. Mit der Umrüstung der Bremsen sei nur ein kleiner Teil erreicht, sagt Gross. Zusätzlich müssten Gleisbett und Lokomotiven gedämmt werden. "Die Umsetzung erfolgt nur sehr zögerlich."

Auch die vom Bahnlärm geplagten Elbtal-Bewohner in Sachsen können hoffen: "Es wird in den nächsten Jahren auf jeden Fall leiser in der Region", sagte ein Sprecher. Von den bis Jahresende bundesweit 200 umgerüsteten Güterzügen profitiert laut Bahn auch der Freistaat – genaue Zahlen werden für die Bundesländer allerdings nicht erhoben.

Von 2001 bis Dezember 2013 wurden nach Unternehmensangaben rund 11,2 Millionen Euro an Bundesmitteln in die Lärmdämmung in Sachsen investiert. 30 Einzelabschnitte mit einer Streckenlänge von mehr als 70 Kilometern wurden saniert, rund drei Kilometer Schallschutzwände errichtet. 16 weitere Projekte stehen noch aus, darunter die Errichtung von Lärmschutzwänden in Dresden-Niedersedlitz und Zschortau bei Leipzig.

*dpa/mol*

---

© Axel Springer SE 2014. Alle Rechte vorbehalten