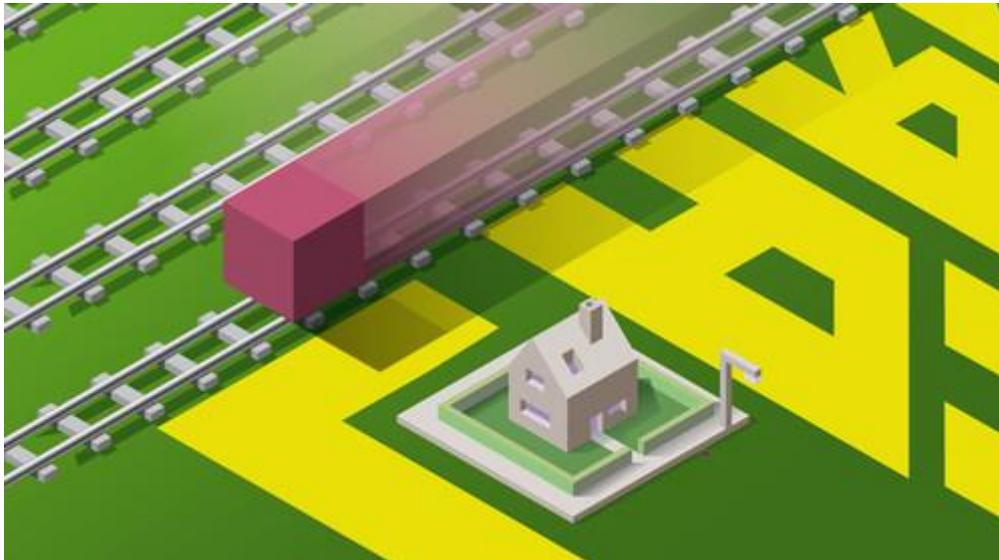




19.12.2016 Emotional verkrampft – Wirkungsvolle Lärm-minderungsmaßnahmen seit Jahrzehnten überfällig

von [publikant](#)



(DVZ-Illustration: Andreas Voltmer)

19. Dezember 2016 | von **Prof. Markus Hecht** Prof. Markus Hecht lehrt an der TU Berlin.

Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab“: Dieser Werbeslogan des Plakats der Deutschen Bundesbahn von 1968 begründete ein langanhaltendes Image von großer Umweltfreundlichkeit des Schienenverkehrs in der deutschen Öffentlichkeit, auch nach Ende der Dampftraktion 1977. Deshalb wurden die in den 80er Jahren zunehmenden Lärmbeschwerden der Anwohner auch nicht ernst genommen und als Reaktionen von überempfindlichen, bahnefeindlich gesinnten Sonderlingen abgetan.

Die Meinung, Bahnlärm sei schon länger da, als alle Anwohner alt seien, verkannte aber Entscheidendes. Denn binnen weniger Jahrzehnte stieg die Lärmbelastung der Anwohner durch den Schienenverkehr um 15 dB(A). Verantwortlich dafür waren etliche Änderungen: Ersatz von Gleit- durch Rollenlager beispielsweise, Schweiß- statt Schraub- oder Nietkonstruktionen, UIC-60-Schienen statt S49- und S54-Schienen, Monoblockräder statt bereifte Räder, Erhöhung der Güterzughöchstgeschwindigkeit von 65 über 80, dann 90 auf schließlich 100 km/h und vieles andere mehr. Hinzu kam die Verlagerung von Verkehrsflüssen aus der Fläche in die Korridore.

2006 wurden mit der TSI Noise zum ersten Mal EU-weit Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge erlassen. Die Idee war, wie bei den Abgasemissionen zunächst mit eher laschen Werten zu beginnen und diese dann sukzessive deutlich zu verschärfen. Daraus wurde in den Überarbeitungen 2011 und 2014 allerdings nichts. Die Werte blieben nahezu gleich schwach. Und die Ankündigung schärferer Werte ist entfallen.

Das Ergebnis ist eine sehr starke Opposition der Bevölkerung gegen Bahnsysteme. Bis 2010 galten 3,8 Mio. Einwohner in Deutschland als stark durch Lärm belastet. Durch Änderung der Zählweise sind es seit 2015 etwa 6 Mio., aber noch immer werden viele Betroffene nicht erfasst. Vermutlich sind es real mehrere Millionen Betroffene mehr.

Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm mit heute jährlich 150 Mio. EUR an Bestandstrecken führt zur Einhausung der Betroffenen hinter Schallschutzmauern und -fenstern. Entsprechend negativ nehmen die das Lärmsanierungsprogramm wahr, wie eine Befragung durch das Eisenbahnbundesamt in diesem Jahr zeigte.

Die Politik gibt immer öfter extremen Forderungen nach Vollschutz nach – sprich Verbanung der Bahn in einen Tunnel nur aus Lärmschutzgründen. Dass dabei ein wesentlicher Vorteil des Systems Bahn weitgehend verloren geht, nämlich die Energieeffizienz, wird vergessen. Der Luftwiderstandsbeiwert wird je nach Versperrungsgrad (Verhältnis Fahrzeugquerschnittsfläche zu Tunnelquerschnittsfläche) vervielfacht. Dies ist nicht nur für den Schnellverkehr nachteilig, sondern auch für den Güterverkehr.

Teure Baumaßnahmen, die anschließend auch noch den Betrieb erschweren, sind der falsche Weg. Kostengünstiger ist, den Lärm dort zu reduzieren, wo er an Fahrzeugen und Gleisen entsteht – durch Lüftung, Umrichter, Getriebe oder Räder. Anstelle von Vollschutz muss die leise Oberflächenbahn das Ziel sein. Sonst werden die Klimaziele verfehlt.

Heute sind in Deutschland etwa 1000 von 8000 km Problemstrecken „besonders überwacht Gleis“. Dabei wird die Oberflächenrauheit überwacht und muss durch spezielles Schienenschleifen in einem engen Toleranzband gehalten werden. Das Verfahren ist auf dem Stand von etwa 1990 und sehr aufwendig. DB Netz ist deshalb nicht bereit, freiwillig das Verfahren auf alle Problemstrecken auszudehnen. Eine zeitgemäße Vereinfachung und damit Kostensenkung täte Not.

Die Lärmeinflüsse des Oberbaus sind ebenfalls noch nicht wirklich erforscht: die Gleisbauart beispielsweise, Kurvenlärm oder Störstellen wie Weichen. Akustisch motivierte Instandhaltungsregeln fehlen völlig.

Wesentlich ist, dass sich die Lärminderung aus der emotionalen Verkrampfung löst und ernsthaft und schnell kostengünstige und wirkungsvolle Lärminderungsmaßnahmen entwickelt und angewendet werden. Der Nutzen muss dann mit Monitoringstationen mit fahrzeugscharfen, transparenten, öffentlich unverdächtigen Auswertungen nachgewiesen und überprüft werden.

In die Ertüchtigung der Güterbahnen für die klimarelevanten Ziele kann Lärmschutz einfließen, ohne dass große Kosten entstehen. Dahin müssen wir. So wie heute Lärminderung praktiziert wird, ist das teuer und ineffektiv.

Quelle :<http://www.dvz.de/rubriken/landverkehr/single-view/nachricht/emotional-verkrampft.html>