

Verkehr

# Lärmschutz: Deutsche Bahn will Güterzüge nicht bremsen

29.07.2016 | 19:08 Uhr



Geschützt bis zur nächsten Brücke: Hie und da hat der Lärmschutz noch Lücken.

Foto: Ulrich von Born

**Lärmschutzwände bauen, auf freiwilliger Basis und an Ausbaustrecken, leisere Bremsen, aber kein Tempolimit – das ist das Lärmschutzkonzept der Bahn.**

Sie haben sich viel vorgenommen: 3700 Kilometer Strecke will die Bahn bis 2030 lärmsanieren – in aller Regel durch den Bau von Schutzwänden, allein bis 2020 wird der Bund dafür knapp 1,7 Milliarden Euro bereitstellen. In NRW werden rund 200 km mit Schallschutzwänden versehen. Mehr als 11 400 Wohnungen bekommen neue Fenster oder sanierte Dächer. An der Strecke Essen-Gladbeck wurde Halbzeit gefeiert. Zeit für ein Interview mit der Lärmschutzbeauftragten der Deutschen Bahn, Ines Jahnel.

Ihre Züge werden leiser, aber die Lärmsensibilität steigt. Ist das so?

**Ines Jahnel:** Die Sensibilität hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Die Menschen nehmen die Lärmentwicklung nicht mehr hin, deswegen ist es ja auch unser Unternehmensziel, den Lärm zu halbieren.

Entlang der Strecke Oberhausen-Hamm gibt es erste Gerichtsurteile, in denen die Bahn verpflichtet wird, über Nachtfahrverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen nachzudenken. Was ist damit?

**Jahnel:** Das ist für uns keine Option. Jede Geschwindigkeitsreduktion reduziert die Kapazität des Schienennetzes. Wir müssten dann mehr Güterzüge tagsüber fahren und da ist kein Platz. Und Geschwindigkeitsreduzierungen bringen erst eine spürbare Lärmreduzierung, wenn die Züge um mindestens 30 km/h langsamer fahren. Wenn wir den Güterverkehr auf der Schiene langsamer und teurer machen, verlagert das den

Verkehr wieder mehr auf die Straße. Das ist für uns der falsche Weg.

Deswegen werden Sie bis zum Europäischen Gerichtshof gehen?

**Jahnel:** Zum laufenden Verfahren äußern wir uns nicht, aber gehen Sie davon aus, dass wir dem Thema grundlegende Bedeutung beimessen.

Ein Verkehrsexperte wie Ferdinand Dudenhöffer sieht da die Bahn ohnehin im Nachteil: Der E-Antrieb und autonome Steuerungssysteme werden den Güterverkehr auf der Straße effizienter, billiger und leiser machen. Wo bleibt da die Bahn?

**Jahnel:** Nun, wir fahren seit Jahrzehnten elektrisch. Wir fahren im Fernverkehr zu 75% mit erneuerbaren Energien und sind das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Was den Lärm angeht: im mittleren und höheren Geschwindigkeitsbereich ist die Hauptlärmquelle nicht der Motor, sondern das Rollgeräusch. Da nutzt E-Mobilität wenig.

Hier in NRW stehen zwei große Bahnbauprojekte an. Das ist der Rhein-Ruhr-Express und der Ausbau der so genannten Betuwe-Linie zwischen Oberhausen und Emmerich. Dort frisst doch der Verkehrszuwachs jede Lärmreduzierung auf.

**Jahnel:** Die Neu- und Ausbauprojekte werden nach geltendem Recht umgesetzt. Über zusätzlichen Lärmschutz fällt die Bahn keine Entscheidung. Für die Ausbaustrecke gilt aber: Insgesamt wird es leiser. Immerhin werden rund 75 km Lärmschutzwand gebaut und auf 130 km werden die Schienen zweimal im Jahr kontrolliert und bei Bedarf glatt geschliffen..

Nun geschieht zwischen Karlsruhe und Basel genau das: Dort werden die Menschen besser vor dem Lärm der Güterzüge zwischen Rotterdam und Genua geschützt, hier bei uns nicht. Können Sie nachvollziehen, dass die Menschen hier sauer sind?

**Jahnel:** Das kann ich. Aber das bleibt eine Entscheidung der Politik.

Aber die Bahn als Bauherr muss ihre Projekte doch vermitteln. Werden Sie da von der Politik hängen gelassen?

**Jahnel:** Wenn sich Bund und Länder einigen, da mehr Mittel bereitzustellen, dann können wir das umsetzen und mehr Lärmschutzmaßnahmen bauen. Aus Eigenmitteln können wir das nicht finanzieren. Die Bürger und die Initiativen wissen, was wo entschieden wird.

Klingt fast so, als wollten sie die Bürgerinitiativen auffordern, Lärm zu machen.

**Jahnel:** Ich glaube nicht, dass wir die auffordern müssen. Natürlich sind wir da manchmal der Buhmann, aber wir gehen in den Dialog und erklären auch vor Ort immer, wie groß die Verbesserungen durch eingeleiteten Maßnahmen ist. Wir zeigen das vor Ort realitätsgetreu, beispielsweise auch im Infocenter der Bahn in Wesel.

(Handelsweg 1, Do 10-12 und 13-18 Uhr)

Die Bürgerinitiativen fordern vielerorts, dass die Bahn ihre Trassen tieferlegt, in so genannte Troglagen. Bringt das was?

**Jahnel:** Das kann man nicht pauschal beantworten. Fakt ist auf jeden Fall, dass eine Schallschutzwand die beste Wirkung hat, wenn diese auf gleicher Höhe mit der Strecke ist.

Stephan Hermsen