

Damit Güterzüge leiser werden

Zehntausende Wagen bekommen neue Bremsen

Seddin. Axel Radowsky muss schon recht tief in die Knie gehen, um die zwei Buchstaben zu zeigen. Zwei große gelbe L in einem Kreis, aufgesprüht auf das rot-braune Fahrgestell eines Güterwagens. An dem Kürzel erkennen lärmgeplagte Bahn-Anwohner, ob der Wagen die neue lärm mindernde Bremstechnik hat.

Dass die Menschen das auch hören können, dafür sind Fertigungssteuerer Radowsky und seine Kollegen im Bahnwerk Seddin zuständig. Hammer-schläge dröhnen durch die Halle südlich von Berlin. Schlosser mit Helmen steigen in Gruben unter Waggonen aller Arten. Rote, braune Wagen, offene, geschlossene, Kesselwagen. LL, das steht für Low noise und Low friction, wenig Lärm durch wenig Reibung, und meint die Bremsen. 1200 Güterwagen haben in den vergangenen drei Jahren in Seddin neue Bremsen bekommen. Bundesweit fährt inzwischen die Hälfte der Güterwagen der Deutschen Bahn mit sogenannten Flüsterbremsen – nach „einer internen Kraftanstrengung“, wie DB Cargo-Chef Jürgen Wilder sagt. „Bis Ende 2020 wird unsere gesamte Flotte in Deutschland von rund 64 000 Wagen leise fahren.“

Die neuen Bremsklötze sind nicht aus Eisen, sondern aus einem Verbundkunststoff. „Flüsterbremse“, diesen Werbebegriff hat sich die Bahn-Branche dafür ausgedacht, doch er führt in die Irre. „Es geht nicht um das Bremsen. Das wird immer Geräusche machen“, erklärt Radowsky. Aber die Kunststoffbremse raut die Radoberfläche weniger auf als die herkömmlichen Eisenstücke. Und das senkt das Rollgeräusch, den Lärm – auch wenn das Wort „Flüstern“ übertrieben ist. Die Technik soll die Lautstärke um etwa zehn Dezibel auf rund 75 Dezibel senken – was als Halbierung wahrgenommen wird. Wenn in 25 Metern Entfernung ein Güterzug vorbeirattert, ist es dann noch in etwa so laut wie in einem Café. Das ist eine Entlastung für Anwohner an stark befahrenen Güterstrecken wie etwa im Mittelrheintal, aber auch an Innenstadt-Routen wie in Berlin-Pankow.

Die Bahn kostet das viel Geld. Allein für die aufwendigere Wartung der Kunststoffbremsen rechnet sie bis 2020 mit Mehrkosten von bis zu 230 Millionen Euro. Warum macht die Bahn das? Vorstand Ronald Pofalla spricht von Verantwortung für die Anwohner, sagt aber auch: „Wir brauchen eine höhere Akzeptanz für unsere Transporte und für den Ausbau der Strecken.“ Zudem hat der Bund der Branche und damit auch seinem Staatskonzern die Pistole auf die Brust gesetzt; immerhin gehört ihm jeder dritte Güterwagen auf deutschen Gleisen. Die Regierung will den Schienenlärm bis 2020 gegenüber 2008 halbieren. Sie fördert deshalb die Umrüstung, hat kurz vor Weihnachten aber auch beschlossen, laute Güterwagen Ende 2020 zu verbieten.

Denn Lärm macht krank. „Für Menschen, die nachts permanent hohen Schalleinwirkungen ausgesetzt werden, sind die Risiken gesundheitlicher Beeinträchtigungen signifikant erhöht“, heißt es im Gesetzentwurf. Züge ohne die neue Technik müssen demnach langsamer fahren, um leiser zu sein.
