

Lärmschutz schafft Akzeptanz

Mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, ist verkehrs- und umweltpolitisch überzeugend, stößt bei Anwohnern aber auf Lärmschutzbedenken. Die Verkehrspolitik hat den Lärmschutz deshalb weit oben auf ihre Agenda gesetzt. Wirksame Technologien der Bahnindustrie gibt es bereits.

VON CAROLA DIETZ

Der Güterverkehr auf der Schiene soll mit Blick auf den Umwelt- und Klimaschutz wachsen. Aus diesem Grund will die Europäische Union auf den wichtigsten europäischen Achsen Schienengüterkorridore einrichten. Die Schweiz etwa hat mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale, die den Gotthard-Basis-Tunnel umfasst, das größte Bauprojekt ihrer Geschichte realisiert. Die Alpentransversale ist eine zentrale Verbindung im Rhein-Alpin-Korridor zwischen Rotterdam und Genua. Auf deutscher Seite schließt sich die Rheintalbahn an. Ihr Ausbau sollte zeitgleich erfolgen. Doch während der Gotthard-Basis-Tunnel bereits am 1. Juni 2016 in Betrieb geht, haben sich die Baumaßnahmen auf deutscher Seite verzögert, nicht zuletzt wegen Bürgerprotesten gegen Lärmprobleme.

Seit Juni 2015 zeichnet sich aber auch eine Ausbaulösung für den Streckenabschnitt Offenburg – Freiburg auf deutscher Seite ab, die dem Wunsch der Menschen nach Lärmschutz Rechnung trägt. Vorausgegangen waren jahrelange Verhandlungen zwischen dem Bund, dem Land Baden-Württemberg sowie den Anrainerkommunen und den Initiativen ihrer Bürger. Ein gemeinsamer Projektbeirat brachte Einigung und Konzepte. Bis diese in frühestens 15 Jahren umgesetzt sind, wird der Güterverkehr auf den vorhandenen Strecken allerdings um 30 Prozent und mehr steigen – und damit auch

der Lärm. Mit über 250 Zügen pro Tag ist die Rheintalbahn schon heute eine der meist befahrenen Trassen Deutschlands.

Nun gab es auch in der Schweiz Verzögerungen, doch lagen diese in einem überschaubaren Zeitrahmen. „Bei Planung und Bau des Gotthard-Basis-Tunnels war es für uns wichtig, die Anwohner von Beginn an einzubeziehen und sie mit wirksamen Maßnahmen vor der steigenden Lärmbelastung zu schützen. Ich denke, dass uns dies geglückt ist“, resümiert Dr. Peter Füglistaler, Direktor des Schweizerischen Bundesamtes für Verkehr. Das Bahnland Schweiz hat den Lärmschutz bereits zur Jahrtausendwende auf die politische Agenda gesetzt und dafür in den letzten 15 Jahren mehr als 1,5 Milliarden Euro investiert. Hinzu kommen Lärmschutzmaßnahmen bei Aus- und Neubauvorhaben. „Weil wir so früh mit der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen begonnen haben, ist der Eisenbahnlärm im Hinblick auf die Eröffnung des Gotthard-Basis-Tunnels kaum mehr ein Thema“, so Füglistaler weiter. Den Schlüssel dafür sieht er vor allem im konsequenten Verbot lauter Güterwagen. Ab 2020 dürfen im Schweizer Bahnnetz nur noch lärmsanierte beziehungsweise Neufahrzeuge fahren, betont Füglistaler: „Wir werden dafür sorgen, dass das Verbot lauter Güterwagen konsequent durchgesetzt wird.“

Innovative Lösungen

Deutschland ist dem Schweizer Beispiel gefolgt. Schon das Nationale Verkehrslärmpaket II aus dem Jahr 2009 sieht vor, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Die Bundesregierung hat dieses Ziel im Koalitionsvertrag bekräftigt. Und die Deutsche Bahn hat ein Maßnahmenpaket für Streckennetz und Fahrzeugflotte auf den Weg gebracht. Im Rahmen des Konjunkturprogramms II flossen knapp 80 Millionen Euro in die Erprobung innovativer Lärm- und Erschütterungsmaßnahmen an den Schienenwegen. „In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche innovative neue Lärmschutzsysteme erfolgreich erprobt“, meint Annette Hering, Geschäftsführerin der gleichnamigen Unternehmensgruppe, die sich im Bahnbau unter anderem auf niedrige Lärmschutzwände und Schienenstegdämpfer spezialisiert hat. „Wichtig ist nun, dass die neuen Lärmschutzsysteme auch zum Einsatz kom-



Lärmschutzwände tragen zu weniger Schienenlärm bei.

FOTO RDNZL/
FOTOLIA

men, wie es beispielsweise an der Rheinstrecke geplant ist“, sagt die Unternehmerin aus Südwestfalen.

Auch die Bahnfahrzeugindustrie macht sich für eine schnelle Umsetzung von Lärmschutz-Lösungen stark. „Innovative Technologien für den leisen Schienengüterverkehr sind schon verfügbar. Aber deren Einsatz muss vorangetrieben werden“, fordern der Präsident und der Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland, Dr. Martin Lange und Dr. Ben Möbius, in einem Memorandum. Nun sollen ein mit rund 150 Millionen Euro dotiertes Förderprogramm und das neue lärmabhängige Trassenpreissystem der DB Netz AG die Umrüstung älterer Schienenfahrzeuge auf sogenannte Flüsterbremsen zwar voranbringen. Doch das ist der Bahnindustrie nicht genug. „Die Umrüstung muss kontinuierlich weitergehen. Sie darf nicht erst kurz vor Fristablauf erfolgen“, heißt es in dem Memorandum. Zudem sollte die Förderung erweitert werden, etwa auf die Nutzung innovativer Technologien wie Flüsterdrehgestelle, die Lärminderungen deutlich unterhalb der EU-Grenzwerte möglich machen. Gerade erst musste Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt einräumen, dass die Ziele bei der Bekämpfung des Schienenlärms verfehlt werden. Dem Ministerium zufolge waren im Oktober dieses Jahres erst 17,5 Prozent der Güterwagen mit leisen Verbundstoffbremsen ausgestattet oder Neuwagen, die weniger Lärm verursachen. Das Ziel, bis 2020 alle Waggons auf Flüstertechnik umzustellen, ist also wohl nicht mehr zu halten. Damit bleibt auf dem Weg zu mehr Akzeptanz weiter viel zu tun.