

Wenn Schienenlärm den Schlaf raubt

Tag gegen Lärm in Düsseldorf: Mit welchen Maßnahmen Bahnlärm reduziert werden kann, erfuhren die Teilnehmer auf einer Vortrags- und Dialogveranstaltung, zu der der Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik und die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm am 29. April gemeinsam eingeladen hatten.

Kaspar Michels wohnt direkt an der Bahnstrecke, die durch die Düsseldorfer Vororte Rath und Eller führt. Von ihm könnte ein Satz stammen, der in der Einladung einer Diskussionsveranstaltung zum Thema „Bahnlärm im Düsseldorfer Osten“ zu lesen war: „Wenn Nacht für Nacht in kurzen Abständen laute Güterzüge am Schlafzimmer vorbeidonnern, ist an einen erholsamen Schlaf trotz geschlossener Fenster nicht zu denken.“ Veranstalter der Expertenrunde im Düsseldorfer CVJM Hotel waren die Deutsche Gesellschaft für Akustik (DEGA, Arbeitsring Lärm) und die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS).

Im Jahr 2013 wurden auf dieser Trasse, die Teil des europäischen Hauptkorridors zwischen Genua und Rotterdam ist, pro Tag 144 Güterzüge gezählt. Laut Prognose der DB werden 2025 hier sogar 239 Güterzüge fahren. Dabei sind Personenzüge und Ausweichverkehr nicht mitgezählt. Schon ab 2016, wenn der Schweizer Gotthard-Tunnel fertiggestellt ist, wird die Zugfrequenz steigen. Hinzu kommen folgende Fakten: Laut einer Lärmberechnung aus dem Jahr 2009 liegt der Mittelwert an der Trasse über 75 Dezibel. Als Maximalpegel wurden bei Durchfahrten in Grafenberg bis zu 98 Dezibel gemessen. Allein in den Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr früh fahren bis zu 62 Züge mit 40 Waggonen (80 Achsen) von Süd nach Nord oder umgekehrt. Kaspar Michels, Mitbegründer der Düsseldorfer Aktionsgemeinschaft „Bahnlärm – so nicht“ hat vor wenigen Wochen der Bahn eine Liste mit 4.127 gesammelten Unterschriften übergeben. Seine Forderungen für große Teile der durch Düsseldorf führenden Trasse sind unmissverständlich: Durchgehende Schutzmaßnahmen gegen Lärm und Erschütterungen an Schienen und im Gleisbett, Lärmschutzwände im bewohnten Stadtgebiet sowie andere Umrüstungen und Beschränkungen.

Mit Blick auf die persönliche Betroffenheit durch Verkehrslärm legte der Vorsitzende des Arbeitsrings Lärms der DEGA, Michael Jäcker-Cüppers, einen umfangreichen Maßnahmenkatalog vor, der u.a. folgende Schritte beinhaltet:

- Schnellere Umrüstung der Güterwagen durch Ersatz der Graugussklotzbremsen, mit neuen Anreizen,
- Regelmäßiges „akustisches Schleifen“ der Schienen und kontinuierliche Überwachung des Schienenzustandes,
- Kurzfristige Einführung von Immissionsgrenzwerten zum Gesundheitsschutz für sog. Bestandsstrecken,
- Grenzwerte im Lärmsanierungsprogramm auf 65/55 dB senken,
- Geschwindigkeitsbeschränkungen, Nachtfahrverbote in empfindlichen Gebieten, uvm.

Jäcker-Cüppers beklagte, dass das technische Potential bei der Umrüstung nicht ausreichend genutzt werde. Aber es gebe auch zarte Fortschritte. So würden im neuen Koalitionsvertrag der Bundesregierung Straße und Schiene bei der Lärmbelastigung endlich gemeinsam bewertet. Dennoch zog es sich wie ein roter Faden durch die Vorträge und Diskussionen der Veranstaltung: Die Lärmimmissionen der Bahn werden weniger kritisch beurteilt als die von



ALD-Veranstaltung

**Lärmschutz konkret:
Bahnlärm im
Düsseldorfer Osten**



29. April 2014
Düsseldorf



gefördert durch:
Bundesministerium
für Umwelt und
Umweltbundesamt



Auto und Flugzeug. Dies bestätigte Uwe Ritterstaedt, 2. Vorsitzender der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm, als er feststellte, dass generell Anwohner an Schienenstrecken „eine höhere Zumutung“ ertragen müssten. Noch gibt es tatsächlich für die DB bei einer Beurteilung einen so genannten „Schienenbonus“ von 5 dB. Auch Ritterstaedt forderte, dieser Bonus müsse für alle schalltechnischen Berechnungen sowohl bei Neubaustrecken als auch bei Bestandsstrecken sofort entfallen. Anhand des aktuellen Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen Berlin-Schönefeld konnte er den Unterschied zwischen Bahn- und Fluglärm aufzeichnen. Letztlich ergibt sich daraus für Bahnlärm-Betroffene eine Schlechterstellung von rund 12 dB. Deshalb forderte Ritterstaedt ein Verkehrslärmschutzgesetz mit einem Rechtsanspruch auf Schallschutzmaßnahmen an allen Verkehrswegen, die sich nach den Kriterien des Gesundheitsschutzes richten. Schon ab einem Außenpegel von 42 dB hätten bei Schlafexperimenten die Probanden von Schlafstörungen berichtet. Vor allem wegen der unregelmäßigen Lärmspitzen sei Bahnlärm erwiesenermaßen gesundheitsschädlich. Für den Moderator des Anti-Lärm-Forums, den Neusser Journalisten Rotger Kindermann war offensichtlich, dass die Deutsche Bahn in Bundes- und Landespolitik über die besseren Lobbyisten verfüge.

Nachfahrverbot gefährdet Wirtschaft

Gegen diese mit Zahlenmaterial untermauerte Argumentation hatte naturgemäß der Vertreter der Bahn Peter Winter (DB-Projektbau GmbH) einen schwierigen Stand. Für ihn ist die Eisenbahn das „umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsmittel“. Weil mehr Verkehr auf die Schiene gebracht werden solle, bemühe man sich um Akzeptanz in der Öffentlichkeit. Winter sah die Bahn als Umwelt-Vorreiter, insbesondere durch die Strategie „DB 2020“, in der eine Halbierung des Schienenverkehrslärms bis Jahr 2020 (im Vergleich zu 2000) versprochen wird. Immerhin verfüge die Bahn bereits über 7.750 neue leise Güterwagen und im Lärmsanierungsprogramm des Bundes für NRW seien insgesamt 160 Teilprojekte mit einer Streckenlänge von 520 km vorgesehen. Vehement wandte Winter sich gegen die Forderung, für die Bahn ein Nachfahrverbot auf sensiblen Strecken einzuführen, ähnlich wie bei manchen Flughäfen. Dies würde den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland gefährden. Konkret für den betroffenen Raum im Düsseldorfer Osten konnte Winter einige Projekte vorstellen, die in den letzten Jahren bereits realisiert wurden. Aber unter den Zuhörern war niemand zu finden, der diese Maßnahmen für ausreichend hielt. Das bestätigte auch Bernd Thomas vom Verkehrsdezernat der Stadt Düsseldorf, der betonte, dass man die Bürger in ihren Forderungen unterstützen wolle. Düsseldorf werde verstärkt mit anderen Städten zusammenarbeiten, die vom Lärm an dieser Strecke ebenfalls betroffen sind. Es mache keinen Sinn, wenn jeder nur nach seiner eigenen Lösung suche. „Wir haben eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aus dem Umweltamt eingerichtet“, sagte Thomas. Diese habe sich bereits mit den ebenfalls vom Bahnlärm betroffenen Städten Oberhausen und Emmerich vernetzt. Bedenken der Bahn wegen zu hoher Kosten für den Lärmschutz bei sog. Bestandsstrecken wollte Thomas nicht gelten lassen. „Wir brauchen technische Lösungen und gesetzliche Vorgaben über Werte, die eingehalten werden müssen“, sagte er.

Diese Veranstaltung am „Tag gegen den Lärm“ bewies wieder einmal, wie sehr dieses Thema, insbesondere bei den Betroffenen unter den Nägeln brennt und dass es keinen Sinn macht, die Bahn bei der Lärmbekämpfung mit Samthandschuhen anzufassen. Ein Beispiel, wie es auch funktionieren kann, lieferte die Düsseldorfer Rheinbahn pressewirksam am folgenden Tag: Sie investiert 800.000 Euro in ein Spezialfahrzeug, das Schienen glättet, damit Straßenbahnen künftig leiser durch die Stadt rollen.