# ALD-Veranstaltung „Lärmschutz konkret: Bahnlärm in Bremen" am 01.12.2014

## Ein weiter Weg bis zum lückenlosen Schutz vor Schienenlärm

Die Bundesregierung kommt bei der von ihr angestrebten Halbierung des Schienenverkehrslärms nur schleppend voran. Von den derzeit knapp 184.000 in Deutschland registrierten Güterwagen waren bis Mitte des Jahres erst 20.460 (oder 11,1 %) mit neuen leiseren Bremssohlen aus Verbundstoff ausgerüstet worden. Dabei steht im Koalitionsvertrag vom Herbst 2013 ein ehrgeiziges Ziel: „Den Schienenlärm wollen wir bis 2020 halbieren. Ab diesem Zeitpunkt sollen laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr belasten dürfen“.

Große Zweifel, ob dieses Ziel erreicht werden kann, hat Walter Ruffler aus Bremen, der am 1. Dezember auf einer Veranstaltung in der Bremischen Bürgerschaft (Thema: „Lärmschutz konkret: Bahnlärm in Bremen) die Probleme aus eigener Anschauung schilderte. Eingeladen hatte der Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD), die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS) und der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Bremen sowie der Verkehrsclub Deutschland (VCD). Knapp 120 Bremer Bürgerinnen und Bürger interessierten sich für diese Thema. Walter Ruffler, der vor vier Jahren eine inzwischen stadtbekannte Bahnlärm-Initiative mit gegründet hat, nannte konkrete Zahlen: 91.600 Menschen in Bremen und 14.350 in Bremerhaven leiden unter Bahnlärm von über 49 dB(A) und mehr. Besonders nachts werde die „grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle“ von 65 dB(A) häufig überschritten. Wie eine Krake ziehen sich die Eisenbahnschienen durch Bremen, häufig eingesäumt von Häusern, die nur dann unter das Lärmsanierungsprogramm des Bundes fallen, wenn sie vor 1974 gebaut worden sind. Erschwerend kommt hinzu, dass steigende Güterwaggonzahlen das Gleisnetz der Hansestadt belasten. Vor allem der Hafenverkehr (Jade-Weser-Port, etc.) werde kontinuierlich steigen, so Ruffler.

Abb. 1: Aufmerksame Zuhörer bei der ALD-Veranstaltung in Bremen (Foto: J. Eiken)

Grundsätzlich machbar, wenn…

In ihren Grußworten betonten zuvor Dr. Joachim Lohse, Bremer Senator für Umwelt, Michael Jäcker-Cüppers, Leiter des ALD und Uwe Ritterstaedt, 2. Vorsitzender der BVS, dass die Veranstaltung der Frage nachgehen wolle, ob die geplanten Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms in Bremen und Umgebung beitragen können. In seiner Bewertung der aktuellen Politik zum Schutz gegen Schienenlärm beklagte Jäcker-Cüppers, dass das technische Potential bei der Umrüstung nicht ausreichend genutzt werde. Leiserer Schienenverkehr sei grundsätzlich machbar, nicht nur durch schnellere Umrüstung der Bremssysteme, sondern auch durch

- kontinuierliche Überwachung des Schienenzustandes,
- Senkung von Emissionsgrenzwerten,
- Geschwindigkeitsbeschränkungen und
- ggf. auch Nachtfahrverbote in besonders empfindlichen Regionen.

Jan Eiken, beim Umweltsenator u.a. zuständig für das Thema „Lärmschutz“, erinnerte daran, dass im Bundesland Bremen bereits seit 2002 verschiedene Sanierungsmaßnahmen umgesetzt wurden. Der Referent analysierte die aktuelle Situation in Bremen und Bremerhaven anhand zahlreicher Statistiken und erläuterte die Gründe für die gegenüber 2007 statistisch gestiegene Anzahl an lärmbelasteten Menschen. Ausführlich ging er auf die zum Lärmaktionsplan eingereichten Vorschläge ein. Dabei benötige man als Kommune allein für den Bau von Lärmschutzwänden und -wällen mit einer Länge von 6,2 km etwa 20 bis 25 Millionen Euro. Auch an dieser Stelle wurde deutlich, dass ehrenwerte Ziele wie „der lückenlose, gleichmäßige und gerechte Schutz für alle betroffenen Bürgerinnen und Bürger“ (so von der Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven im März 2013 formuliert) oft an mangelnder Finanzierung scheitern. Wichtige Maßnahmen, die die Bürgerinnen und Bürger fordern, fallen zudem nicht in die Zuständigkeit des Bremer Senats.

„Die leise Bahn ist keine Zukunftsmusik mehr“, behauptete dagegen Silke Konermann von der DB Netz AG. Auch sie hatte reichlich statistisches Material zu der Lärmschutzveranstaltung mitgebracht, um die Erfüllung des Ziels einer Halbierung des Schienenlärms vorzustellen. Kern der Maßnahmen seien leise Güterwagen und ein ortsfester Lärmschutz. Die volle Wirkung leiser Güterwagen werde aber nur erzielt, wenn alle Wagenhalter, DB und private Dritte, umrüsten würden. Dann könne der Schienenverkehrslärm in Mittel um 10 dB(A) verringert werden. Allein im Raum Bremen seien inzwischen 18 km Lärmschutzwände gebaut worden, 15 km befänden sich im Bau. Zusätzlich würden sieben km zurzeit geplant. Konermann nannte weitere Maßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms:

- drei Schienenschmieranlagen in der Oldenburger Kurve,
- Entdröhnung einer Brücke (in Planung),
- Einbau von Unterschottermatten sowie
- die Erneuerung des Oberbaus.

Rege Diskussion mit betroffenen Bürgern

Die anschließende Podiumsdiskussion befasste sich mit weiteren Vorschlägen zur Lösung des Bahnlärmproblems in Bremen, Deutschland und Europa. Dabei erinnerte Moderator Rotger Kindermann daran, dass es bei der Sanierung von Güterwagenbremsen zu keiner Verzögerung kommen dürfe, da die Schweiz ab 2020 die Durchfahrt mit lärmverursachenden Graugussbremsen verbieten werde. Zahlreich, kritisch und konstruktiv beteiligten sich die Zuhörerinnen und Zuhörer während der knapp einstündigen Podiumsdiskussion. Gefragt wurde zu Geschwindigkeitsbegrenzungen, Entlastungsstrecken, Nachtfahrverboten oder zu einer grundsätzlichen europaweiten Verlagerung von Verkehrsströmen (stärkere Nutzung von Mittelmeerhäfen). Iven Krämer, Leiter des Referats Hafenwirtschaft beim Senator für Wirtschaft, betonte dabei, dass die umliegenden Seehäfen wettbewerbsfähig bleiben müssten. Dies könne nur mit einer leistungsfähigen Bahnanbindung sichergestellt werden. Und auch Silke Konermann bewertete die Einführung eines Nachtfahrverbotes als absolut wettbewerbsschädlich. Uwe Ritterstaedt wies jedoch darauf hin, dass entgegen anders lauten-

Abb. 2: Teilnehmer der Podiumsdiskussion (Foto: J. Eiken)

der Aussagen der Deutschen Bahn AG ein Rechtsgutachten der Universität Passau zu dem Ergebnis kommt, dass Nachtfahrbeschränkungen europarechtlich zulässig seien. Es sei auch nicht zu verstehen, dass auf einer innerstädtischen Straße Geschwindigkeitsbeschränkungen und Lkw-Fahrverbote aus Lärmschutzgründen verhängt werden können, im Falle des Bahnlärms jedoch nicht.

Bei Forderungen nach schnellen Lösungen musste Senator Lohse häufig Wasser in den Wein schütten. Formal trage das Land Bremen keine Verantwortung für den von Bundesschienenwegen ausgehenden Lärm. Dennoch seien erhebliche Mittel zur Förderung von Lärmschutz-Fenstern im Haushalt bereitgestellt worden. Lieber als diese „Abdämmung der Folgen“ wäre Lohse allerdings eine Reduzierung des Schalles an der Quelle. Hier wurde wieder einmal – wie so oft bei diesem Thema – eine Hürde für staatliches Handeln deutlich.

Schiene bleibt Rückgrat des Verkehrs

Dass Schienenlärm krank macht, ist weitgehend unumstritten. Eigene Ansichten zum Ausmaß möglicher Erkrankungen machte Prof. Dr. med. Eberhard Greiser von der Universität Bremen und überraschte damit manchen Zuhörer. Er stellte Ergebnisse des Forschungsprojekts „Umgebungslärm und Gesundheitsgefährdung am Beispiel Bremen“ vor und kam zu dem Ergebnis, dass sich die Gesamtsterblichkeit durch nächtlichen Schienenlärm (bei Bremer Frauen und Männer im Alter von 40 bis 84 Jahre) signifikant erhöhe. Auch bei Leukämie und Lymphdrüsenkrebs nehme dadurch das Krankheitsrisiko zu. Greiser verwies auf vergleichbare Untersuchungen zum Fluglärm und meinte: „Die Lärmcharakteristik von Schienenlärm ist der von Fluglärm sehr ähnlich, jedoch sind die Lärmpegel von Schienenlärm mehrfach höher“. Um die Risiken genauer zu beziffern und statistisch abzusichern, forderte der Gesundheitsexperte „eine weitere epidemiologische Studie“.

Einen alternativen Blick in die Zukunft bot der letzte Referent Peter Endemann vom Regionalverband FrankfurtRheinMain. Er stellte ein neues Projekt für eine optimierte Seehafen-Hinterlandanbindung vor, und zwar auf der Achse Rotterdam – Frankfurt – Genua. (Corridor 24 Development Rotterdam – Genoa). Wenn 2017 eine weitere Alpentransversale geöffnet werde, trage dies zu einer erheblichen Kapazitätserhöhung bei. So könne die Schiene ein Rückgrat zur Reduzierung des Lkw-Aufkommens bleiben. Aber man sollte nicht vergessen, dass auch dieser Schienenweg seine ureigenen Lärmprobleme hat. Ein Beispiel: Anwohner im Rheintal zwischen Bonn und Wiesbaden sind schon lange an der nervlichen und gesundheitlichen Belastungsgrenze. Zusätzlichen Bahnverkehr ohne wirksamen Lärmschutz würden sie niemals akzeptieren. Einig waren sich die Teilnehmer der ALD-Veranstaltung beim abschließenden persönlichen Meinungsaustausch darin, dass dieses Thema mehr Öffentlichkeit und Beachtung in den Medien verdient.

*Rotger H. Kindermann, Neuss*
*Moderator der Veranstaltung*