

## **Statement von Matthias Striebich, stellvertretender Landesvorsitzender VCD Bayern zum VCD-Workshop zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms am 04. April 2003 in München**

(Es gilt das gesprochene Wort.)

Meine Damen und Herren, ich begrüße Sie im Namen des Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Bayern, sehr herzlich zu dem Workshop zur Verminderung des Schienenverkehrslärms am 04. April 2003 in München.

Lärm gehört zu den größten Umweltproblemen unserer Zeit. Der Verkehrslärm hat daran großen Anteil. Anders als bei vielen anderen Umweltproblemen sind hier die direkten Auswirkungen auf den Menschen unmittelbar spürbar. Allein in Deutschland fühlen sich 50 Millionen Menschen durch Verkehrslärm belästigt. Es ist nahezu unbestritten, daß Lärm Menschen krank macht. Zum Beispiel ist das Herzinfarktrisiko an lauten Straßen um 20 Prozent höher als an ruhigen Straßen.

Lärm ist Stress. Fast jeder kennt die Auswirkungen des Lärms aus eigener Erfahrung. Man schrickt nachts auf, weil ein Motor bis zur Drehzahlgrenze hoch gejagt wird, und kann nicht wieder einschlafen. Selbst an „ruhigen“ Straßen kann man diese Erfahrung immer wieder machen. Und an großen Verkehrsadern ist an konzentriertes Arbeiten bei geöffnetem Fenster ohnehin kaum zu denken.

Die Lärmproblematik hat für den Schienenverkehr aus zwei unterschiedlichen Sichtweisen erhebliche Bedeutung:

1. Der Schienenverkehr ist im Hinblick auf Lärm weniger problematisch als andere Verkehrsmittel, wenn auch nicht unproblematisch. Daher ist neben vielen anderen Gründen auch die Lärmproblematik ein Grund für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.
2. Der Schienenverkehr ist im Hinblick auf Lärm bei weitem nicht unproblematisch. Das steht einer Ausweitung des Schienenverkehrs teilweise entgegen oder behindert diese zumindest.

Es ist daher aus doppelter Hinsicht sinnvoll, sich mit der Reduzierung des Schienenverkehrslärms zu beschäftigen: Zum einen, um den Lärm des Schienenverkehrs und seine Auswirkungen direkt zu reduzieren, und zum anderen, um eine Verlagerung des Verkehrs auf das relativ „lärmarme“ Verkehrsmittel Schiene zu fördern.

Lassen Sie mich ein paar Worte zur Bedeutung des Schienenverkehrslärms sagen:

Etwa 20 Prozent der deutschen Bevölkerung fühlt sich durch Schienenverkehrslärm belästigt, etwa ein Viertel davon schwer. Das zeigt sehr deutlich, daß Lärm für den Schienenverkehr – ob Eisenbahn, Straßenbahn oder U-Bahn – ein erhebliches Problem darstellt und eine Reduzierung unbedingt erforderlich ist. Allerdings ist gleichzeitig zu beachten, daß sich etwa 70 Prozent durch Straßenverkehrslärm und etwa 40 Prozent durch Fluglärm belästigt fühlen. Damit soll der Schienenverkehrslärm nicht verharmlost werden, aber es unterstreicht die beschriebene doppelte Wirksamkeit von Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms – direkte Reduzierung des Lärms und Förderung der Verlagerung auf die Schiene.

Die Schienenverkehrswege sind wesentlich stärker gebündelt als Straßen und die Ausbreitung des Schalls ist nicht so flächenhaft wie beim Flugzeug. Der Kreis der Betroffenen ist somit systembedingt kleiner. Trotzdem macht dies Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms dringend erforderlich, weil sonst die Realisierung von Schienenverkehrswegen, auf die dann schließlich Verkehre gebündelt werden, auf immer größere Widerstände stößt.

Schienenverkehrslärm lässt sich leichter in den Griff kriegen als Straßenlärm, weil die Bahnen unter einer deutlich stärkeren öffentlichen Kontrolle stehen als zum Beispiel private PKW. Das setzt aber voraus, daß die Bahnen nicht aus Kostengründen immer mehr an der Instandhaltung sparen, was sich letztendlich – auch – in einer höheren Lärmemission niederschlägt.

Unverständlich ist in diesem Zusammenhang, daß bei Schienenstrecken oft ein wesentlich höherer Standard als bei Straßen gefordert wird. So werden bei Schienenstrecken parallel zu Autobahnen oft aufwendige Maßnahmen zur Lärmreduzierung gefordert und realisiert, obwohl die bestehende Autobahn einen viel höheren Lärmpegel verursacht und dafür keine Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergriffen wurden. Die Bahn muß zum Nachteil ihrer Fahrgäste hinter meterhohen Lärmschutzwänden oder gar im Tunnel verschwinden, während die Autobahn weiter die Umgebung mit Lärm (und Abgasen) belasten darf. Hier ist bei allem berechtigten Bemühen, Schienenverkehrslärm zu reduzieren, Augenmaß gefragt, die weitaus größeren Lärmverursacher nicht aus den Augen zu lassen.

### **Wo kann man nun beim Schienenverkehr ansetzen?**

Wir werden heute sicher aus technischer Sicht einige interessante Möglichkeiten kennen lernen. Es gibt grundsätzlich Maßnahmen an den Fahrzeugen und an der Infrastruktur. Weiterhin kann man unterscheiden zwischen Maßnahmen, den Lärm durch eine verbesserte Instandhaltung zu reduzieren, und solchen, die den Lärm durch technische Verbesserungen und spezielle Lärmschutzkomponenten reduzieren.

Maßnahmen an den Fahrzeugen wirken im allgemeinen nur dann gut, wenn nahezu alle Fahrzeuge lärmreduziert sind. Seit Jahren besteht beispielsweise die Forderung, die Eisenbahnfahrzeuge generell mit Scheibenbremsen auszurüsten. Allein das könnte an vielen Bahnstrecken eine erhebliche Reduzierung der Lärmemission bewirken. Das Problem ist, daß schon einige wenige Wagen, zum Beispiel ausländische Güterwagen, die nicht so ausgerüstet sind, genügen, um den positiven Effekt stark zu vermindern.

Zu den Maßnahmen an der Infrastruktur gehören beispielsweise Lärmschutzwände. Diese werden oft als meterhohe Wände entlang der Bahnstrecken realisiert und sind daher städtebaulich in dicht besiedelten Gebieten problematisch. Sie stellen auch für die Fahrgäste einen erheblichen Verlust an Reisequalität dar. Meterhohe Lärmschutzwände sollten daher, wenn möglich, durch intelligentere Lösungen ersetzt werden – z.B. Instandhaltung, Maßnahmen am Fahrzeug oder niedere Lärmschutzwände, die näher am Gleis eingebaut werden können und daher die gleiche Wirkung erzielen (allerdings an jedem Gleis extra eingebaut werden müssen).

Ein wesentliches Problem ist auch, daß Maßnahmen an der Infrastruktur zur Lärmreduzierung nur bei Neubaumaßnahmen vorgeschrieben ist, während an bestehenden Strecken der sogenannte „Bestandsschutz“ gilt und die Anwohner den Lärm eben aushalten sollen. Oft wird dies auch noch als „Druckmittel“ bei Neubaumaßnahmen herangezogen nach dem Motto „Liebe Anwohner, wenn Ihr die Neubaustrecke akzeptiert, bekommt Ihr auch eine schöne Lärmschutzwand.“ Hier ist aus unserer Sicht dringender Änderungsbedarf gegeben. Auch Anwohner von Bestandsstrecken müssen einen Anspruch auf körperliche Unversehrtheit und Lebensqualität haben – was nicht heißen soll, daß auch hier wie bei den Neubaustrecken meterhohe Lärmschutzwände quer durch Stadt und Land gebaut werden sollen, denn es gibt, wie gesagt, auch intelligentere Lösungen, um den Lärm an Eisenbahnstrecken zu reduzieren.

Auf einen weiteren Aspekt möchte ich noch kurz eingehen. Auch bei den Bahnen ist die Lärmemission abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit. Hier stellt sich meines Erachtens sehr wohl die Frage, ob wirklich durch jede Stadt mit der technisch machbaren Höchstgeschwindigkeit gefahren werden muß, auch wenn die Züge nur wenige Meter an den Hauswänden vorbeifahren oder die ganze Stadt mit gigantischen Lärmschutzwänden durchzogen wird. Oft würde eine geringe Reduzierung der Geschwindigkeit nur wenige Sekunden kosten, aber einige Dezibel bringen. Dieser Ansatz sollte zumindest nicht von vorneherein ausgeschlossen werden.

Ich wünsche dem heutigen Workshop zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms einen guten Verlauf, interessante und verwertbare Erkenntnisse und spannende Diskussionen.

Matthias Striebich  
Stellvertretender Landesvorsitzender VCD Bayern