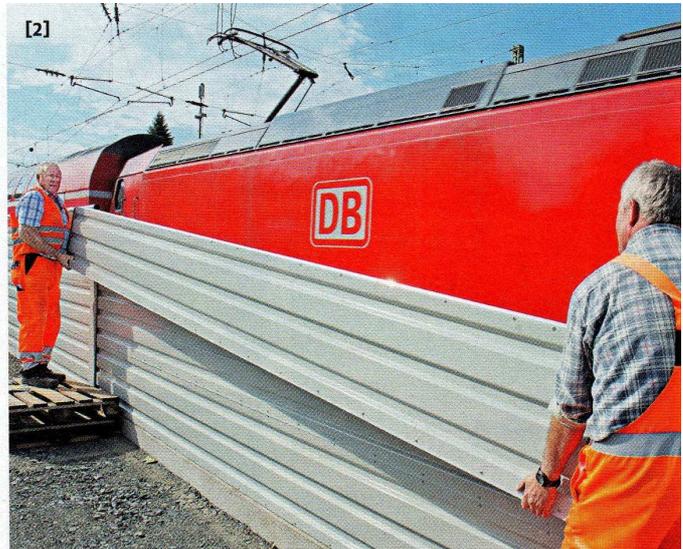




Ines Jähnel, Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn



Aufbau einer neuen Lärmschutzwand in der Nähe des Bahnhofs in Heppenheim

STRATEGIE

# DB macht Dampf beim Lärmschutz

Die Bahn will leiser werden. Bis 2020 soll der Schienenlärm halbiert werden – mithilfe neuer Techniken und mit dem Engagement von Ines Jähnel, der Lärmschutzbeauftragten der Deutschen Bahn.

Text: Rainer Busch

**R**adong, radong, radong – nicht nur die geplagten Anwohner der Bahnstrecken im Rhein- oder Elbtal kennen dieses Geräusch. Einem Lärmpegel von rund 95 Dezibel erzeugt ein voll beladener Güterzug, in Diskotheken darf es nicht lauter sein, sonst drohen Gehörschäden. »Das ist schon oft eine schwierige Situation für viele Betroffene«, sagt Ines Jähnel.

Seit dem 1. August ist die 49-jährige Rostockerin Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn. Das Unternehmen hat die Position neu geschaffen. Jähnel soll für mehr Ruhe entlang der Gleise sorgen. Denn Lärm ist eines der größten Umweltprobleme unserer Zeit. Aus Gründen des Klimaschutzes sollen mehr

Güter von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene verlagert werden. Dafür braucht es die Akzeptanz der Anrainer. Ohne Lärmschutz geht das nicht. »Die Reduzierung des Schienenverkehrslärms ist ein zentrales Unternehmensziel«, betont Jähnel. Trotz steigenden Verkehrsaufkommens will die Bahn im Vergleich zum Jahr 2000 die Lärmbelastung für die Anwohner bis 2020 halbieren.

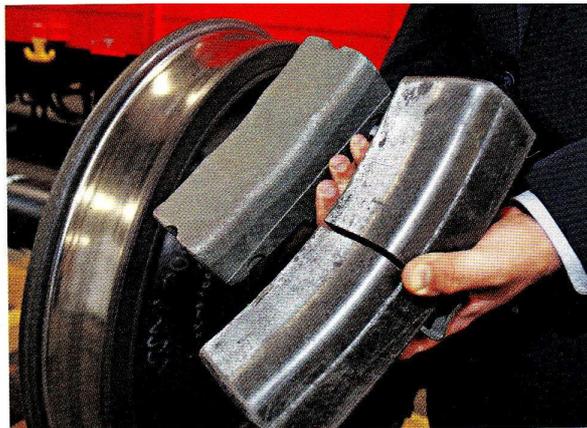
Wie soll das gehen? Durch bessere Koordination, durch »Bündeln«, wie Jähnel sagt, manchmal auch durch die Erzeugung von Druck. Und vor allem dadurch, dass

technische Innovationen vorangetrieben werden und zum Einsatz kommen. Bei einem großen Konzern wie der Deutschen Bahn arbeiten sehr viele Menschen an einem Thema. Für die DB-Waggons ist DB Schenker Rail zuständig, für Fahrweg DB Netz, für Neuerungen und Zulassungen DB Systemtechnik. Jähnel, die an der Ingenieurschule für Verkehrstechnik in Dresden studiert hat und seit vielen Jahren in verschiedenen Funktionen bei der Bahn arbeitet, leitet ein neu geschaffenes Projekt, welches die verschiedenen Akteure in diesem Bereich besser verzahnt.

»Viele positive Ansätze, den Lärm zu reduzieren, wurden bisher in den jeweiligen Ressorts und Geschäftsfeldern bearbeitet«, erzählt sie. Dies muss nun noch mehr zusammengeführt werden. Eine einheitliche, alle Geschäftsfelder umfassende Lärmstrategie mit verbindlichen Zielen wird Jähnel entwickeln und die Umsetzung mit voranbringen. Darüber hinaus spricht sie mit Behörden, um die Zulassung neu entwickelter Lärmschutzmaßnahmen zu unterstützen oder die Planungszeiten für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zu beschleunigen. Sie kümmert sich um Finanzierungsfragen, macht sich an Brennpunkten vor Ort ein eigenes Bild. So war sie kürzlich im Rheintal und im Oberen Elbtal. Es geht nicht darum, der Kummerkasten der Nation für alle Lärmgeplagten zu sein. Es geht vor allem darum, die Anliegen der Betroffenen bei der Erarbeitung der Lärmstrategie einfließen zu lassen.

Das Fundament, auf das sie aufbaut, kann sich sehen lassen. Im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes hat die DB bereits 413 Kilometer Schallschutzwände gebaut und rund 47 500 Wohnungen mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Zum Fahrplanwechsel soll eine neue Maßnahme greifen: das lärmabhängige Trassenpreissystem. Damit wird ein Anreizsystem zur Umrüstung der Güterwagen, die auf dem deutschen Streckennetz fahren, geschaffen. Leise Güterwagen erhalten einen Bonus. Wer laut ist, muss mehr zahlen für die Schienennutzung.

Der Schienengüterverkehr ist der Hauptverursacher des Lärms, der vor allem durch den Kontakt zwischen Rad und Schiene entsteht – je glatter Rad und Schiene, desto leiser rollt der Zug. Während die ICE-Züge mit lärmarmen Scheibenbremsen fahren, sind viele Güterwagen noch mit alten Graugussbremsen unterwegs, die bei jedem Bremsvorgang die Radfläche aufrauen. Somit gilt es, diesen Effekt zu verhindern, den Lärm direkt an der Quelle zu bekämpfen. Seit 2001 lässt die DB alle neuen Güterwagen mit der sogenannten Flüsterbremse ausrüsten. Sie reduziert das Aufrauen der Radfläche und mindert so das Rollgeräusch um zehn Dezibel, was einer Halbierung des Lärmempfindens entspricht. Gut 7000 Güterwagen verfügen derzeit über diese leise Bremse.



**Im Vergleich: Bremsbelag aus Grauguss [l.] und Flüsterbremse.**

»Wir brauchen aber auch eine wirtschaftliche Lösung für den bestehenden Wagenpark«, betont Jähnel. Eine neue Technik, die sogenannte LL-Sohle, könnte schon im kommenden Jahr eingesetzt werden, sofern der Internationale Eisenbahnverband sie zulässt. Bis 2014 fördert die Bundesregierung im Rahmen des Programms bei DB Schenker Rail 1250 Güterwagen. Während der Lärmschutz bei Neu- und Ausbaustrecken gesetzlich geregelt ist und im Rahmen der einzelnen Projekte finanziert wird, investiert sie seit 2007 jährlich 100 Millionen Euro in die Lärmsanierung des vorhandenen Streckennetzes.

Über 180 000 Güterwagen stehen in Deutschland zur Umrüstung an. Rund ein Drittel sind Wagen der DB Schenker Rail, der Schienengüterverkehrstochter der DB. Flächendeckend spürbar leiser wird der Verkehr erst, wenn 80 Prozent aller Güterwagen umgerüstet sind. »Alle Wagenhalter müssen mitziehen, damit wir in Deutschland das Ziel der Lärmhalbierung erreichen können«, betont Jähnel.

Weitere neue Technologien werden das Portfolio der Lärmsanierung erweitern. Durch Hochgeschwindigkeitsschleifen von Schienen sinkt der Lärm um drei Dezibel. Dämpfer an Schienenwegen wurden ebenfalls erfolgreich erprobt. Und nicht überall müssen Schallschutzwände mehrere Meter hoch wachsen. Gleisnahe, niedrige Schallschutzwände können in Abhängigkeit von Topografie und Entfernung der Wohnbebauung mancherorts ausreichenden Schutz herstellen. »Jetzt gilt es, für diese innovativen Techniken im kommenden Jahr die Zulassung zu erreichen«, meint Jähnel. Das »Gesicht des Lärmschutzes« hat DB-Chef Rüdiger Grube sie kürzlich genannt. Ines Jähnel hat sich vorgenommen, ihr Gesicht nicht zu verlieren: »Ich will dazu beitragen, dass wir unsere Ziele auch erreichen, und werde die Menschen in den betroffenen Regionen regelmäßig über die Fortschritte informieren.«

Die Deutsche Bahn macht Dampf in Sachen Lärmschutz. Allerdings müssen alle an einem Strang ziehen, um eine nachhaltige Verbesserung für die Anwohner zu erreichen.