

Warum Lärminderung im Schienenverkehr wichtig ist

Der Schienenverkehr kann nur dann stark zur Vermeidung von CO₂-Emissionen beitragen, wenn er wächst und Verkehrsverlagerung eintritt. Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr könnten jeweils bis 2030 etwa zwölf Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden – durch Verdoppelung der Verkehrsleistung. Dagegen spricht die Lärmerhöhung. Pure Verdoppelung der Zuganzahl würde drei Dezibel mehr Lärm bedeuten.



Da diese Verdoppelung nicht gleichmäßig erfolgen kann, würden die Lärmzunahmen an vielen Stellen noch größer. Zudem ist die Lärmsituation bereits heute auf vielen Linien sehr unbefriedigend. Aktuell

erfolgt durch die Umrüstung der Güterwagen von Grauguss- auf Verbundbremssohlen eine spürbare Lärminderung der Güterzüge. Die Verbundsohlen führen zu glatteren Radoberflächen, wohingegen Graugussbremsen die Laufflächen aufrauen. Wenn die Schienen auch glatt sind, kann es Lärmreduktionen bis zehn dB geben, was etwa einer Halbierung der empfundenen Lautstärke entspricht.

Dennoch sind die auftretenden maximalen Dauerschallpegel mit 75 bis 80 dB(A) noch weit über dem zumutbaren Maß von 55 dB(A). So ist die Existenz von über 300 Bürgerinitiativen in Deutschland gegen Bahnlärm nicht verwunderlich. Die hierzulande übliche Methode der lokalen Lärminderung durch Schallschutzwände wird gesetzlich durch die Schall 03(2014) bedingt, statt für Lärminderung an Gleisen und Fahrzeugen an der Quelle zu sorgen. Die Schallschutzwände an Neubaustrecken zerschneiden nicht nur die Sichtachsen für die Anwohner, sondern verunmöglichen auch für die Reisenden den Blick aus

dem Fenster.

Hohes Tempo, großer Lärm

Weiterlesen