Resolution

Lärmsanierung im Schienennetz beschleunigen

NABU-Bundesvertreterversammlung fordert effektiven Mitteleinsatz

Der Schienenverkehr hat für das Erreichen des Ziels einer Verringerung der CO2-Emmissionen im Güterverkehr eine Schlüsselrolle. Es müssen deshalb alle Anstrengungen unternommen werden, größere Verkehrsanteile von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Der Trend der letzten 5 Jahre – der Schienengüterverkehr nimmt stärker zu als der LKW-Verkehr – muss fortgesetzt und ausgebaut werden. Gleichzeitig ist es notwendig, die daraus resultierende Lärmbelastung deutlich zu reduzieren.

Der Bundestag hat Ende Juni die Mittel für die Lärmsanierung im bestehenden Schienennetz um 25 Mio. Euro auf nunmehr 76 Mio. Euro pro Jahr erhöht. Die Bundesvertreterversammlung des NABU begrüßt diese Entscheidung als wichtigen Schritt zur Entlastung der Anwohner stark befahrener Strecken vom Schienenlärm. Damit wird eine essenzielle Voraussetzung für die Akzeptanz der weiter wachsenden Güterverkehrsströme auf der Schiene geschaffen.

Der NABU fordert, zusätzlich zur Förderung von Schallschutzwänden und -fenstern auch den aktiven Lärmschutz an der Quelle aus dem Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung zu fördern. Hierbei kommt dem Einsatz der aus Komposit-Werkstoffen bestehenden K-Bremssohle bei Güterfahrzeugen eine besondere Rolle zu. Die so genannten K-Sohlen vermeiden beim Bremsen das Aufrauen der Radlaufflächen und vermindern damit das Rollgeräusch der Räder um etwa die Hälfte.

Vorteil der Verwendung der Mittel für den Umbau der Bremsen ist die flächendeckende Lärmminderung, von der alle Anwohner an Schienenwegen kurz- bis mittelfristig profitieren. Auch Anlieger, bei denen die Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden, profitieren von der Halbierung der Lärmemissionen. Durch diese Maßnahme lassen sich zudem die erwarteten Gesamtkosten für baulichen Schallschutz entlang der Bahnstrecken um bis zu 40 Prozent senken.

Der aktive Schallschutz an den Fahrzeugen führt also zu einer Verbesserung der Situation für alle Anlieger und ermöglichst es, die Gesamtkosten für den Lärmschutz zu verringern. Vor diesem Hintergrund fordert die Bundesvertreterversammlung des NABU, das Lärmsanierungsprogramm in einem ersten Schritt für die Sanierung der Bestandsfahrzeuge aller Betreiber zu öffnen. Im Zuge der Haushaltsplanungen ist in einem zweiten Schritt eine Erhöhung der Lärmschutzinvestitionen vorzusehen, um die Umrüstung des Wagenparks weiter zu beschleunigen.

Hintergrund:

Die an rund 3500 Kilometer bzw. etwa 10 Prozent des deutschen Schienennetzes besonders dringende Lärmminderung wird voraussichtlich rund zwei Milliarden Euro kosten. Seit dem Start des Programms 1999 wurden bereits 110 Kilometer Lärmschutzwände errichtet und darüber hinaus an rund 26.000 Wohnungen Lärmschutzmaßnahmen wie Fensteraustausch und Dachdämmung realisiert.

In Deutschland verkehren rund 135.000 Güterwagen, davon 85.000 von der DB-Tochter Railion, deren Umrüstung auf die K-Sohle notwendig und sinnvoll ist. Während die

Ausrüstung von neuen Wagen mit dieser Technologie weitgehend kostenneutral ist, entstehen bei der Umrüstung jedoch Kosten in Höhe von maximal 4.000 Euro pro Waggon. Die Gesamtkosten liegen damit höchstens bei 540 Mio. Euro. Andererseits könnten nach Schätzungen der Bahn mit Hilfe der K-Sohle die Gesamtkosten für den baulichen Schallschutz von 2 Mrd. € um 40%, also um 800 Mio. € gesenkt werden. Durch Lärmsanierung an der Quelle würden also 260 Mio. € gespart.

Die europaweite Zulassung der K-Sohle erfolgte im Oktober 2003. Sowohl Railion als auch andere Güterwagenbetreiber beschaffen neue Fahrzeuge mit dieser Technik. Die Technik ist also erprobt und praxistauglich.

Eingebracht am 2.11.2006 vom NABU-BFA Verkehr. Verabschiedet durch die BVV am 11.11.2006