

Kampf dem Eisenbahnlärm

Neue Ansätze (Teil 1)

Text: Martin Teißl; Foto: ARGE Low Noise Train

Dass Eisenbahnlärm ein nicht zu unterschätzendes Problem darstellt, wurde auf einer Veranstaltung in der Tiroler Gemeinde Münster (bei Jenbach) drastisch vor Augen geführt. Während Fahrgäste bemängeln, dass Lärmschutzwände und dergleichen zunehmend den Blick auf die vorbeihuschende Landschaft verstellen und dementsprechend kritisiert werden, lud die Transitforum-Gruppe Münster am 25. April 2003 in den Gasthof Hauserwirt, um u.a. für die Errichtung einer Lärmschutzwand an der bestehenden Eisenbahnstrecke zu mobilisieren. Und es trat ein, womit selbst die Veranstalter nicht gerechnet hatten: Es kamen so viele lärmgeplagte GemeindegliederInnen, dass im Hauserwirt alsbald Platzmangel herrschte. Gastredner Dr. Maximilian Ledochowski, Facharzt für Innere Medizin und für psychosoziale Medizin, führte sehr genau aus, welche negativen Auswirkungen die andauernde Lärmbelastung auf die Gesundheit haben kann. Bürgermeister Werner Entner war mit den Anwesenden einer Meinung, dass der Lärm der Güterzüge so enorm sei, dass die erst für 2008 zugesagte Lärmschutzwand so schnell wie möglich errichtet werden müsse. Ein Mitarbeiter einer Firma, die mit Lärmmessungen an der Eisenbahn im Unterinntal beauftragt war und der im Publikum saß, wies ausdrücklich darauf hin, dass in Bezug auf den Lärm nicht die Personen- sondern die Güterzüge das Hauptproblem darstellen.

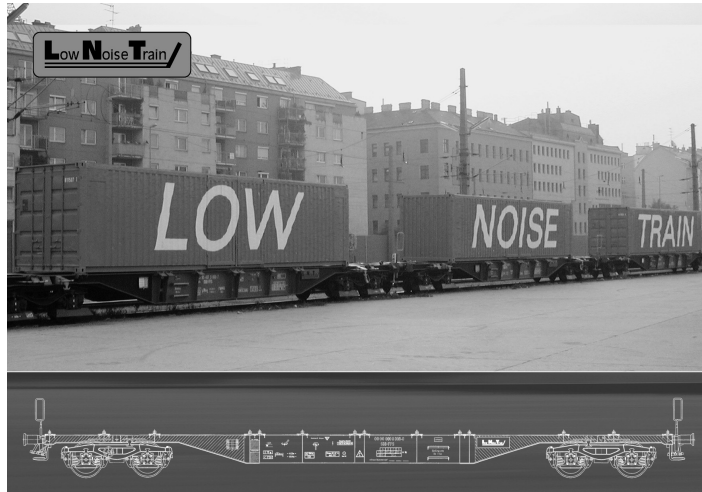
Die Diskussion beim Hauserwirt machte deutlich, dass die Lärmplage in Münster - und nicht nur dort - letztlich auf das Versagen der „Politik“ zurückzuführen ist. Bürgermeister Entner machte auf einen schweren Fehler der Tiroler Landespolitik aufmerksam: Zwar sei das Bauen in sogenannten Roten Gefahrenzonen verboten, aber es gibt bis heute keine „Roten Lärmzonen“, so dass verlärmtes Gebiet direkt an Bahnlinien oder Autobahnen als Bauland gewidmet werden könne. Die „Politik“ hat in den Augen von FAHRGAST allerdings in noch weit höherem Maße versagt, da bisher kaum Vorschriften er-

lassen wurden, die eine Lärmreduzierung direkt an der Quelle - also am Rad bzw. an der Schiene - erzwingen. Eine Lärmreduktion an der Quelle hätte den Vorteil, dass manche Lärmschutzwand zumindest nicht so weit hoch gezogen

erreicht. Dieser „Low Noise Train“ konnte von der ARGE - zwischenzeitlich ohne DB AG, die im Mai 2001 aus der Arbeitsgemeinschaft ausgeschieden ist - im November 2002 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Bei den im September 2002 von den ÖBB durchgeführten Messungen wurde nachgewiesen, dass der „Low Noise Train“ bei 80 km/h einen Schallpegel von maximal 76 Dezibel erreicht. Das gesteckte Ziel wurde damit sogar um 5 Dezibel unterboten. Das ist beachtlich. Denn ein herkömmlicher Güterzug, der aus bauartgleichen Waggons, wie sie beim „Low Noise Train“ eingesetzt werden, besteht, wobei auf lärmreduzierenden Maßnahmen verzichtet wird, verursacht bei gleichem Streckenzustand einen Lärmpegel von ca. 93 Dezibel.

Der Güterwaggon des „Low Noise Train“ wurde mit einer Reihe von an sich bekannten konstruktiven Maßnahmen zur Lärmreduktion ausgestattet, die in ihrer Kombination jedoch erstmalig bei einem Güterwaggon gleichzeitig Anwendung fanden: Ersetzung von Gussklotzbremsen durch Kunststoff-Sohlen (Gussklotzbremsen rauhen die Laufflächen der Räder auf, was den Schallpegel während der Fahrt erhöht), einstufige Feder, lärmmindernde Anstriche an den Puffern, Rädern, Drehgestellen und Rahmen. Diese Maßnahmen können teilweise auch auf alte Güterwaggons übertragen werden und so den Altbestand lärmreduzieren. So wollen die SBB zwischen 2004 und 2009 zusammen mit privaten GüterwaggonbesitzerInnen ca. 20.000 Fahrzeuge lärm sanieren.

Damit sich die LeserInnen unter „Dezibel“ etwas vorstellen können, noch ein Vergleich: Bei 70 Dezibel liegt der Lärmpegel des normalen Sprechens. 40 Dezibel entspricht etwa dem Blätterrauschen. Eine Lärmreduktion um 10 Dezibel wird vom menschlichen Ohr ungefähr als Halbierung (!) des „Lärms“ empfunden. ■



Ein Low Noise Train, aufgenommen im November 2002.

werden müsste, dass den Fahrgästen die Aussicht genommen wird, wobei die Lebensqualität der anwohnenden Bevölkerung dennoch wesentlich höher wäre, als dies heute der Fall ist. Dass die Technik durchaus in der Lage wäre, den Lärm an der Quelle merkbar zu reduzieren, soll nun aufgezeigt werden. Im Februar 2000 haben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die Italienischen Staatsbahnen (Ferrovie dello Stato, FS) die „Arbeitsgemeinschaft Low Noise Train“ (ARGE LNT, www.amc-consulting.at) gegründet. Dieser bürgerlichen Gesellschaft mit Sitz in Wien sei an dieser Stelle für das Überlassen von Unterlagen und Hinweisen, auf die die nachfolgenden Ausführungen aufbauen, herzlich gedankt. Das „Low Noise Train“ Projekt ist Teil der laufenden Aktionsprogramme des Internationalen Eisenbahnverbandes (Union Internationale des Chemins de Fer, UIC) und der Europäischen Kommission zur Lärmreduktion von Güterfahrzeugen. Die ARGE LNT hat sich zum Ziel gesetzt, den Prototypen eines lärmarmen Güterwaggons zu entwickeln, der bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h einen Lärm-Emissionswert von maximal 81 Dezibel

Teil 2 dieses Artikels erscheint
in FAHRGAST 3/2003.