

Frankfurter Rundschau, vom 08.03.2016, S. 10, Ausgabe: Deutschlandausgabe / Meinung

Deutschlandausgabe
GASTBEITRAG

Für einen leisen Güterverkehr

Von Ben Möbius

Klimaschonend, elektrisch, emissionsarm - Güterverkehr auf der Schiene ist nachhaltig. Deshalb möchte die Europäische Union den wachsenden Gütertransport vor allem auf die Schiene bringen. Doch es gibt eine Achillesferse: den Lärm. Ökologische oder volkswirtschaftliche Argumente dürfen hier nicht als Weichzeichner dienen: Hohe Lärmbelastungen sind gesundheitsschädlich, deshalb muss es an den Strecken leiser werden.

Zu oft entsteht bei den Anwohnern der Eindruck, Beteiligte schoben einander den Schwarzen Peter zu, statt gemeinsam zu handeln. Schienengüterverkehr der Zukunft braucht gesellschaftliche Akzeptanz. Dafür muss er leiser werden. Nur dann kann er seine Funktion erfüllen. Geriete der Schienengüterverkehr ins Stocken, könnten die Klimaziele nicht erreicht werden. Der Anteil der klimaschonenden Elektromobilität - der etwa 90 Prozent des Schienentransports ausmacht - muss weiter steigen, der Erdöl basierte Anteil sinken. Dem deutschen Logistiksystem drohte übers Jahr der Blackout - 30 Prozent weniger Güter auf der Schiene sind gleich vier Millionen Lkw-Ladungen mehr pro Jahr.

Das Ziel ist ein Schienengüterverkehr, der wirtschaftlich, klimaschonend und leise ist. Für die Bahnindustrie in Deutschland hat es höchste Priorität, dafür weiter technologische Lösungen zu entwickeln. Es gibt schon ein breites Portfolio, und viel ist schon erreicht. Die Vision ist klar: Bis 2020 soll der Schienenlärm halbiert werden. Doch für den leisen Güterverkehr von morgen muss Deutschland schneller und ehrgeiziger vorankommen.

Vier Pfade sind aus Sicht der Bahnindustrie dafür entscheidend: Als Erstes muss weiter umgerüstet werden. Die Hauptquelle von Lärm im Schienengüterverkehr sind Rollgeräusche. Ursache sind die an den Waggons eingebauten Bremsklötze. Sie rauhen nämlich die Räder auf. Diese Laufflächen lärmen. Sie rollen etwa doppelt so laut auf der Schiene wie ein glattes Rad. Im Fokus steht daher die Umrüstung alter Waggons auf leise Kunststoffbremsklötze, die sogenannten K- und LL-Sohlen. Mit Recht wird diese Umrüstung öffentlich gefördert, direkt und seit 2012 mittels eines lärmabhängigen Trassenpreissystems. Wer laut ist, zahlt demnach mehr. Sowohl die Deutsche Bahn als auch die privaten Güterwagenhalter haben angekündigt, bis Ende 2016 die Hälfte ihrer Flotten auf leise Bremssohlen umgerüstet zu haben. Das ist ein bedeutender Erfolg. Nun muss es weitergehen.

Zweitens muss ein Innovationsbonus eingeführt werden. Natürlich kann auch die Anschaffung der nächsten Generation leiser Waggons und leiser Lokomotiven, die ebenfalls in den Blick gehören, für Ruhe sorgen. So richtig es ist, die Umrüstung zu fördern, so unstimmig ist es, Neuinvestitionen dann nicht zu unterstützen. Bisher geht, wer neu investiert, leer aus. Um das zu ändern, hat die Bahnindustrie einen Innovationsbonus vorgeschlagen. Damit ist eine öffentliche Anschubfinanzierung gemeint für Innovationen. Die sind sogar noch leiser als die europäischen Grenzwerte derzeit vorschreiben, setzen sich indes am margenschwachen Markt nur schleppend durch. Aber die Beruhigung für die Anwohner soll rasch kommen.

Hier wäre eine Impulsfinanzierung durch die Politik sehr wichtig. Ein Innovationsbonus kann, gleich einem Katalysator, zusätzliche private Investitionen auslösen: in weniger Lärm und mehr Energieeffizienz. Der Bonus muss sowohl streng konditioniert als auch zeitlich bis 2020 limitiert sein. Der Bund sollte ihn nur gewähren, wenn besonders leise Fahrzeuge angeschafft und im Austausch laute verschrottet werden.

Drittens muss nach 2020 wirksam sanktioniert werden. Schon wenn mehr als zwei von zehn Waggons in einem Güterzug laut sind, nimmt das menschliche Gehör diesen als laut wahr. Damit gerieten die erzielten Erfolge zur Farce. Deshalb muss ab Ende 2020 klar sein. Laute Waggons dürfen nicht mehr durch Deutschland rollen. Sanktionen, wie ein Verbot oder drastisch höhere Trassenpreise, können greifen. Die Idee, lärmige Züge zu einem langsameren Tempo zu verdonnern, würde dagegen auch die leisen Züge ausbremsen - und damit den gesamten Schienengüterverkehr.

Viertens muss das gesamte Arsenal gezielt genutzt werden. Dazu gehören: superschnelles Schleifen für glatte, geräuscharme Schienen, Schallabsorber an den Rädern, neu dimensionierte Schallschutzwände. Die Digitalisierung treibt gerade den Lärmschutz voran. Sie erlaubt zum Beispiel präventive Wartung. Oder Verkehrssteuerung für vorausschauendes Fahren - und mithin sanftes Bremsen. Kluger Lärmschutz zeigt sich für Anwohner im Detail. So können intelligente Bahnübergänge akustische Signale, die Fußgänger vor einem heraneilenden Zug warnen, dem Lärmpegel der Umgebung anpassen. Nachts also lassen sich diese Signale meist akustisch herunterdimmen.

Ziel muss es sein, leise Technologien einzusetzen - und voranzutreiben. Gewiss, die Lärmhalbierung bis 2020 ist ein

ehrgeiziges Ziel. Doch es ist ein Etappenziel. Nach 2020 muss es weiter vorangehen: mit neuen Grenzwerten und mit neuen Technologien. Diese heute in Forschung und Entwicklung generieren sowie in Feldversuchen erproben zu können, setzt eine stärkere forschungspolitische Flankierung voraus. Lärmschutz ist eine permanente Aufgabe. Leiser Güterverkehr auf der Schiene bedeutet mehr Lebensqualität für die Anwohner und ebnet überdies einer erfolgreichen Klimapolitik den Weg. All das ist nicht illusorisch. Es geht leiser: mit innovativer Technologie und gemeinsamer Entschlossenheit.


Ben Möbius ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB).

Quelle:	Frankfurter Rundschau, vom 08.03.2016, S. 10, Ausgabe: Deutschlandausgabe
Ressort:	Meinung
Rubrik:	Deutschlandausgabe
Ausgabe:	Deutschlandausgabe
Dokumentnummer:	fr_FRMT_18009C330DDCE91E3000-DEUTSCHLANDAUSGABE

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.genios.de/document/FR_21d695e75dc5abecc43bc659bb8da0eb0980b5c5

Alle Rechte vorbehalten: (c) Frankfurter Rundschau GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH