Maßnahmenkatalog Bahnlärm:

Die Stadt Koblenz ist für die Lärmaktionsplanung aufgrund der gesetzlichen Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz verantwortlich. Die Grundlagendaten und die grundlegende Lärmkartierung werden vom Eisenbahnbundesamt durchgeführt. Das Eisenbahnbundesamt konnte jedoch die für eine sinnvolle Aktionsplanung erforderlichen Daten (z.B. Fahrzeugarten, Bremsbauarten, Zuglängen, Betroffene Einwohner pro Gebäude etc.) nicht liefern, da diese dem EBA von der Deutschen Bahn ebenfalls nicht zur Verfügung gestellt wurden. Auch hat die Stadt Koblenz daneben das große Problem, dass alle zur Lärminderung an Schienenwegen sinnvollen Maßnahmen nicht im Einflussbereich der Stadt sondern ausschließlich in der Umsetzungsmöglichkeit der Deutschen Bahn liegen.

Aus diesem Grund fordert die Stadt Koblenz von der Deutschen Bahn folgende Schritte zur Minderung der Lärmbelastung in Koblenz durch den Bahnverkehr im Zuge der Lärmaktionsplanung:

1. Lärmschutzwände

Lärmschutzwände entlang der Schienenwege sollen von der Bahn im Rahmen der Lärmsanierung in Koblenz an besonders betroffenen Bereichen (komplette Schienenwege entlang der Nord-Süd-Achse rechts- wie linksrheinisch im Stadtgebiet) errichtet werden. Dabei ist auf die Berücksichtigung der Sichtachsen (Stichwort Weltkulturerbe Mittelrheintal) zu achten, ggf. müssen transparente Lärmschutzwände errichtet werden.

2. Körperschall-Dämpfersysteme

Untrennbar mit Lärmwänden müssen auch Systeme zum Erschütterungsschutz installiert werden. Die Erschütterungen durch die Güterzüge werden über Schwingungen in die anliegenden Häuser übertragen und können dort trotz Schallwänden durch Sekundärschall zu starken Lärmbelastungen und Gebäudeschäden führen. Aus diesem Grund müssen auch die Erschütterungen unterbunden werden für einen sinnvollen und umfassenden Lärmschutz. Es gibt unterschiedliche Federsysteme, die den Schienenkörper abdämpfen, damit die Vibrationen nicht mehr an den Untergrund weitergegeben werden.

3. Neubeschaffung von Fahrzeugen

Neufahrzeuge der Eisenbahn müssen Geräuschgrenzwerte einhalten. Durch die Verjüngung der Fahrzeugflotte kann zu einer Verringerung der Geräuschbelastung beigetragen werden.

4. Sanierung von Bestandsfahrzeugen

Schienenfahrzeuge besitzen eine sehr lange Nutzungsdauer. Daher ist die Reduzierung der Emissionen bei den vorhandenen Fahrzeugbestand besonders wichtig. Im Güterverkehr besteht das besondere Problem der Wagen mit Graugussklotzbremsen. Durch eine technische Nachrüstung der Fahrzeuge kann effektiv zur Lärminderung beigetragen werden. Des Weiteren gibt es mittlerweile auch die Möglichkeit, an den Rädern der Güterzüge relativ günstig Radabsorber anzubringen, welche die Schallübertragung Gleis - Wagen vermindern können. Die Bahn muss ihren Altbestand sanieren.

5. Schienenschleifen

Der Erhalt glatter Schienen ist die wichtigste Maßnahme an den Fahrwegen. Verriffelte Schienen können deutlich mehr Lärm emittieren, als geschliffene. Durch akustisch optimiertes Schienenschleifen wie beim besonders überwachten Gleis (BüG) können - in Abhängigkeit von der Fahrzeugart und der Häufigkeit des Schleifens - bei Fahrzeugen mit Scheiben- und Kunststoffbremsen bis zu 4 dB(A) Minderung erreicht werden, daher fordern wir die schnellstmögliche Umrüstung auf lärmarme Bremssysteme.

6. Schienenschmiereinrichtungen / Schienenkonditionierungssysteme

Schienenschmiereinrichtungen können zur Beseitigung oder Minderung von Quietschgeräuschen und Rollgeräuschen beim Befahren von besonders schallintensiven Stellen (Kurven / Weichen) eingesetzt werden. Diese Einrichtungen können im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen gefördert werden. Wir fordern daher gerade im Weltkulturerbe Mittelrheintal den Einsatz von Schienenkonditionierungssystemen.

7. Schienenschallabsorber

Dabei handelt es sich um Dämpferpakete direkt am Gleis, welche die Horizontal- und Vertikalbewegungen der Schienen puffern, dadurch vermindern sie deutlich Rollgeräusche sowie Kurvenquietschen. Auch diese technische Möglichkeit muss von der Bahn ausgeschöpft werden.

8. Maßnahmen an Weichen

Durch den Einsatz von Tiefrillenherzstücken bei Weichen werden die Geräuschimpulse beim Überfahren reduziert. Gerade im Bereich der Koblenzer Bahnhöfe müssen diese Maßnahmen an den Weichen umgesetzt werden. Der Koblenzer Hauptbahnhof ist umgeben von Wohnhäusern und sogar Krankenhäusern, die Lärmbelastung muss dringend gemindert werden.

9. Brückendröhnen

Die Resonanzdämpfung mit Absorbern bei Stahlbrücken ermöglicht deutliche Pegelminderungen. Diese Maßnahme ist sehr wirksam, wird allerdings in den Berechnungsvorgaben für den Schienenlärm nicht berücksichtigt. Bei Brücken ist unabhängig von durchgeführten Maßnahmen zur Lärminderung ein Brückenzuschlag von 3 dB(A) zu berücksichtigen.

10. Verlagerung der Güterverkehre

Auch im Bereich der Verkehrsverlagerung sollte von der Deutschen Bahn ein dem Straßenverkehr angepasstes System in Betracht gezogen werden. Beim Straßenverkehr versucht man nach Möglichkeit, Hauptverkehrsstrassen aus Wohngebieten herauszuplanen. Ähnliches muss für die Bahn gelten. Anstatt gerade die Personenzüge aus dem Mittelrheintal zu nehmen und die Güterzüge dort vermehrt zum Einsatz zu bringen, muss über eine Ausweichstrecke für die Güterverbindung nachgedacht werden, dafür der Personenverkehr im Rheintal und somit die Infrastruktur (Tourismus) gestärkt werden.

11. Betriebliche Maßnahmen

Eine verbesserte Ausbildung des Fahrpersonals trägt zu einer lärmarmen Fahrweise bei. Nächtliches Hupen und lautstarke Durchsagen auf Bahnhöfen nachts sowie lautstarkes An- und Abkoppeln nachts muss reduziert werden.

12. Geschwindigkeitsbeschränkungen

Analog zu den Geschwindigkeitsbeschränkungen beim Straßenverkehr können durch eine Reduzierung der zulässigen Streckengeschwindigkeiten die Schienenverkehrslärmeinwirkungen verringert werden. Insbesondere bei Streckenabschnitten mit einer hohen Lärmbelastung für die Anwohner muss die Bahn die zulässige Streckengeschwindigkeit verringern.

13. Fahrverbote

Durch gezielte (Nacht-) Fahrverbote für alte und laute Güterzüge in besonders sensiblen Bereichen ist ebenfalls eine Entlastung der Anwohner zu erreichen. Diese Maßnahmen liegen ebenso wie die Geschwindigkeitsbeschränkungen im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn AG bzw. des Eisenbahnbundesamtes. Die Bahn muss entsprechende Fahrverbote prüfen und das Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörde muss von der Bundesregierung in seiner Position gestärkt werden, um die Durchführung solcher Maßnahmen zu überwachen.

14. Lärmabhängige Trassenpreise

Durch eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung kann eine Lärminderung auch für ausländische Güterzüge, welche den sog. „europäischen Güterkorridor“ nutzen wollen, erreicht werden. Die Einrichtung von lärmabhängigen Trassenpreisen ist somit für das Mittelrheintal unumgänglich.

Diese Forderungen sind im Lärmaktionsplan der Stadt Koblenz im Kapitel 7.3 als Maßnahmen zur Lärminderung an Schienenwegen genannt und werden parallel auch an die Landesregierung Rheinland-Pfalz sowie an die Bundesregierung und den Deutschen Städtetag in entsprechenden Schreiben geschickt.