

■ Aktuell

## Schiengüterverkehr

aus SIGNAL 03/2013 (Juli 2013), Seite 5 (Artikel-Nr: 10002647)

Michael Cramer, MdEP

Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Die Grünen/EFA im Europäischen Parlament

### Durchbruch beim Lärmschutz

Der internationale Eisenbahnverband (UIC) hat nach einer mehr als zweijährigen Testphase die sogenannte LL-Bremssohle für Schienengüterwaggons zugelassen. Dank dieser Flüstersohlen kann nun erstmals die Bestandsflotte direkt nachgerüstet und eine Lärmreduzierung um bis zu 10 dB(A) erreicht werden, was einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms entspricht.

Damit sind die Weichen für einen Durchbruch beim Lärmschutz gestellt. Nun müssen die neuen LL-Sohlen schnell eingesetzt werden, um die lärmgeplagten Anwohner in Deutschland und in der EU zu entlasten. Das ist übrigens auch deshalb nötig, weil in der Schweiz die lauten Güterwaggons ab 2020 nicht mehr zugelassen sind.

Seit Jahren machen wir Grüne uns für eine europäische Strategie zur Reduzierung des Lärms im Schienengüterverkehr stark, die vor allem an der Quelle ansetzt - also bei den Rädern und Drehgestellen der alten Güterwaggons. Mit der Zulassung der LL-Sohle werden dafür endlich die technischen Voraussetzungen geschaffen.

Der umweltfreundliche Schienenverkehr hat nämlich nur dann eine Zukunft, wenn er seinen krankmachenden Lärm konsequent reduziert.

Andernfalls droht die Akzeptanz in der Bevölkerung für das ansonsten in allen Belangen vorteilhafte Verkehrsmittel Eisenbahn zu schwinden.

### Nachrüstung muss gefördert werden

Die Nachrüstung der lauten Waggons mit den neuen Bremssohlen ist der schnellste, günstigste und effektivste Weg zur Lärminderung. Wenn alle in den kommenden Jahren noch einsetzbaren Güterwaggons der EU-Mitgliedstaaten (80 Prozent der Bestandsflotte) umgerüstet werden, benötigt man etwa 2,5 Milliarden Euro. Für Lärmschutzwände im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) ist mit etwa 10 Milliarden Euro das Vierfache eingeplant. Durch die LL-Sohle entsteht also eine Win-Win-Win-Situation!

Während die Bahningenieure ihre Hausaufgaben erledigt haben, war auch der europäische Gesetzgeber nicht untätig. So hat das EU-Parlament im Rahmen der Neufassung des Ersten Eisenbahnpakets (Recast) die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise beschlossen. Und auf Drängen der Grünen soll die EU im Rahmen der Connecting Europe Facility und der neuen TEN-T auch für die nun möglich gewordene Nachrüstung der Güterwaggons eine Ko-Finanzierung in Höhe von 20 Prozent bereitstellen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002647>.

