

# Bahn: Konzern oder Behörde?

Nach ihrem eigenen [Leitbild](#) sieht sich die Bahn auf dem Weg zum weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen. Solch hohe Ansprüche sind erst seit der [Bahnreform](#) aus dem Jahre 1994 möglich. Vorher war die Bahn ein reiner Staatsbetrieb, der jahrelang von der Politik vernachlässigt, immer mehr Marktanteile eingebüßt hat. Heute macht die Bahn mit allen Geschäftsfeldern wieder Gewinne. Ein Börsengang wird angestrebt.

## Bahn als Lärmverursacher

Die Bahn ist beim Transport von Gütern mit Abstand das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. [Die Schiene verursacht pro Tonne und gefahrenen Kilometer im Vergleich zu Lkw, Binnenschiff und Flugzeug die geringsten Emissionen von Klimagasen. Deswegen muss die Güterbahn Vorfahrt bekommen um die CO2-Bilanz der Logistikbranche zu verbessern.](#) Dies ist unbestritten, allerdings gibt es neben der Abgas und Feinstaubproblematik auch noch die Lärmemission. Diese wird in der Umweltdiskussion immer noch viel zu wenig beachtet. Auf diesem Gebiet ist die Bahn gegenüber dem LKW auch ins Hintertreffen geraten.

In den letzten 50 Jahren wurde im Bereich Straßenverkehr erheblich mehr investiert als bei der Bahn. Der Bahn standen in der Vergangenheit nicht genug Mittel zur Verfügung um den Bereich Lärmschutz in Ihren technischen Entwicklungen zu berücksichtigen. Es fehlen Anreize, wie z.B. lärmabhängige Trassenpreise um diese Entwicklung zu beeinflussen. Hierbei muss jedoch die besondere Konkurrenzsituation der Bahn gegenüber dem LKW berücksichtigt werden. Im PKW und LKW Bereich gibt es eine Fülle solcher Vorschriften. Abgasrichtlinie, Sicherheitsvorschriften... (oder glauben Sie die Hersteller hätten ohne den Druck durch Vorschriften und Interessenverbände (ADAC), einen Airbag oder einen Katalysator eingebaut? Bis vor Kurzem wurden Güterwagen größtenteils immer noch nach den Richtlinien aus dem Kaiserreich konstruiert. Güterwagen müssen robust sein und ohne Wartung auskommen folglich sind sie laut, dies muss nicht sein!

## Als Betreiber ist die Bahn verantwortlich auch für die negativen Folgen des zunehmenden Schienenverkehrs.

Eine generelle Regelung zum Schutz vor Schienenverkehrslärm gibt es in Deutschland nicht. Lediglich beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung eines Schienenwegs, z.B. wenn der Schienenweg um ein durchgehendes Gleis baulich erweitert wird, sind in der Verkehrslärmschutzverordnung - [16.BImSchV](#) zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen Immissionsgrenzwerte festgelegt (Lärmvorsorge). Die Verordnung enthält auch die [Rechenvorschrift](#) (Beurteilungsverfahren) zur Ermittlung der Geräuschbelastung vor den Gebäuden der Betroffenen. Die Berechnung ist zwingend vorgeschrieben, Messungen sind nicht vorgesehen. Einfluss auf die Immissionen haben u.a. die Anzahl und Art der Schienenfahrzeuge, deren Geschwindigkeit, die Fahrbahnart (z.B. Schwellengleis, Feste Fahrbahn), der Abstand des Immissionsortes zum Schienenweg usw.. Überschreitet die errechnete Belastung (Beurteilungspegel, Schalldruckpegel) die festgelegten Grenzwerte, sind Schallschutzmaßnahmen, z.B. Schallschutzwände oder Schallschutzfenster erforderlich. Bauliche Schallschutzmaßnahmen am Schienenweg haben Vorrang. Wenn allerdings die Kosten für diese Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, sind Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden als letzte Möglichkeit

vorzusehen. Die abschirmende Wirkung von Schallschutzwänden wird nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) berechnet. Die Berechnung der erforderlichen Schalldämmung der Außenwände und Fenster erfolgt nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - [24.BImSchV](#).