

## **DB-Lärmschutzprogramm der Zukunft: An betrieblichen Notwendigkeiten der DB orientiert**

Sehr geehrter Damen und Herren Abgeordnete,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,

im Anhang übermitteln wir Ihnen den Abschlussbericht der DB über die Bewertung der Innovativen Lärmschutz-Maßnahmen, die in den letzten Jahren an verschiedenen Orten, u. a. im Oberen Mittelrheintal, eingebaut und in ihrer Lärmschutzwirkung gemessen wurden. Von kleinen Lärmschutzwänden über Schienenstegdämpfer, Brückendämpfer, Schienenkonditionierer bis hin zu Unterschottermatten, Gleisbettverschäumungen, Schwellenbesohlungen etc.

Man macht hier mal wieder den Bock zum Gärtner, wenn man diejenigen, die am geringsten an Lärmschutz interessiert sind, mit der Durchführung und Bewertung beauftragt. Sie dürfen raten, wer gemeint ist! Was macht eigentlich das Eisenbahnbundesamt? Da könnte doch das Sparprogramm der Regierung ansetzen und eine ganze Behörde, die derzeit ohne Kompetenz und Aufgaben zu sein scheint, schon einmal streichen. Dazu dann noch den für die Bahn zuständigen Teil des BMVBS, denn auch die hören ja nur zu, was die Bahn sagt. Immerhin hat es die Bahn ja geschafft, dass weder Gesundheitsbehörden noch das Umweltministerium und das Umweltbundesamt zuständig sind, wenn es um Bahnangelegenheiten geht. Bürger, die Ärger mit Bahnlärm haben, können sich eigentlich nur noch direkt an die Bahn wenden, doch da darf nur die oberste Spitze etwas sagen – und die halten sich vor Lachen die Bäuche, wenn so eine Bürgerlein kommt. Das ist fast wie bei den Banken, die inzwischen in Berlin und Brüssel in allen Ausschüssen sitzen und der Regierung diktieren, was geht und was nicht geht...

Ohne den Bericht schon jetzt im Detail bewerten zu wollen, kann man sagen, dass hier mit scheinbarer Kompetenz und Detailtreue das Lärmschutzprogramm der Zukunft weiterhin an die betrieblichen Notwendigkeiten der DB orientiert wird. Komplizierte Maßnahmen wie Unterschottermatten oder Schwellenbesohlungen die den Betrieb stören könnten scheiden per se aus und damit das ganze Kapitel Erschütterungen. Es geht hier offenbar nicht um effektiven und wirksamen Immissionsschutz sondern um die Fragen, wodurch wird unser Betrieb am wenigsten gestört und was ersetzt vielleicht andere, für uns noch unangenehmere Maßnahmen?

Man muss dazu wissen, dass bei den derzeitigen Lärmpegeln von  $L_{max}$  bis zu 110 dB(A) und  $L_{aeq}$  von 80 – 85 dB(A) eine Schallenergie austritt, die durch externe Maßnahmen nicht mehr zu dämpfen sind. Die Züge müssten zunächst einmal in einen normalen Zustand versetzt werden, um die Effektivität solcher Maßnahmen beurteilen zu können. Man kann dies u. a. daran ablesen, dass die Dämmwirkung bei den leiseren Personenzügen meist höher ist, als bei den Güterzügen. Vereinfacht ausgedrückt: Wenn Sie sich in einem Rockkonzert Oropax in die Ohren stecken werden sie trotzdem alles hören, während wenn sie gleiches in einer Kirche tun, dann hören sie, wenn nicht gerade die Orgel spielt, nichts mehr. Die Dämmwirkung von Oropax ist die gleiche, doch für die Schallenergien die derzeit von alten Güterwaggons abgestrahlt werden, brauchen Sie nicht einmal mehr Ohren.

Dann muss man auch wissen, dass mit Maßnahmen wie Schienenstegdämpfern oder Schienenstegkonditionierern ja nur eine Komponente, die Lärm emittiert, bedämpft wird. Der Schall wird aber nicht nur von der Schiene abgestrahlt sondern auch von den Rädern, den Wagenaufbauten und durch Reflektionen und Körperschall. Da ist eine solche einzelne Maßnahmen dann wie ein Kamel in einer Mustangherde – schwer rauszuhören.

Fazit: So sehr wir uns über den Ansatz innovative Maßnahmen gefreut haben, zeigt sich bei näherer Betrachtung des Berichtes, dass die Bahn hier nur nach Alternativen und nicht nach zusätzlichen Maßnahmen gesucht hat. Wir gehen davon aus, dass es jetzt endlich um effektiven und wirksamen Lärmschutz gehen muss, anstelle der symbolischen Veranstaltungen, die bisher den Lärmschutz bestimmt haben. Ausgangspunkt muss dabei der Rad Schiene-Kontakt sein. Hier wird derzeit noch durch veraltete Technik und nicht betriebstaugliche Altfahrzeuge, ein geradezu ohrenbetäubender Lärm verursacht, der in hohem Maße gesundheitsschädigend ist. Durch die einfache Umrüstung auf LL-Sohle, die pro Waggon ein paar neue Bremsklötze und nicht mehr als Mannstunde an Arbeit kostet, könnte dieses rechtswidrige Verlärmern der Umwelt innerhalb kürzester Zeit abgestellt werden. Dann erst, wären die innovativen Maßnahmen effektiv zu beurteilen und ihr Einsatz könnte in Kombinationen getestet werden die Sinn machen: Z. B. Schienen- plus Raddämpfer und indem man sich an den jeweiligen akustischen und landschaftlichen Verhältnissen orientiert und z. B. für Wohngebiete entsprechende Kombinationen zusammenstellt.

Es ist also nach wie vor ein rein symbolischer Lärmschutz geplant, inklusive Schienenbonus und Mittelungspegel und all dem anderen Unsinn, der dazu erfunden wurde um den Eindruck zu erwecken, als wolle man die Menschen schützen. Tatsächlich werden bis heute, 40 Jahre nach Verabschiedung des Immissionsschutzgesetzes, konsequent alle Erkenntnisse über Lärmwirkung und Lärmkosten ignoriert und man macht nur dass, was man selbst als vorteilhaft ansieht. Wir bräuchten ein Fukushima damit sich was ändert.

Doch wir hoffen weiterhin, dass sich die Politikerinnen und Politiker die unsere Mails bekommen, sich jetzt für eine schnelle Umrüstung und eine Aufstockung der Lärmschutzetats einsetzen.

--

Es grüßt Sie herzlich  
BÜRGERNETZWERK PRO RHEINTAL e. V.

Frank Gross  
1. Vorsitzender



Simmerner Straße 12  
56154 Boppard  
Tel.: 06742 801069-0  
Fax: 06742 801069-1

27.Juni 2012

[info@pro-rheintal.de](mailto:info@pro-rheintal.de)  
<http://www.pro-rheintal.de>

Ortsbezogene Ergänzung von Walter Ruffler, Bremen, am gleichen Tag (Zusendung/Eingang):

„Für Bremen ist die Roonstraße auf S. 19 beim Thema Schienenstegdämpfer und auf S. 26 bei der Schienenstegabschirmung genannt. Die Wirkung ist je nach Zugart recht unterschiedlich und liegt mit durchschnittlich 2 dB(A) unter der Hörschwelle - das erklärt, warum es bei mir immer noch so laut ist wie zuvor.

Die Erklärung von Frank Gross finde ich plausibel, dass manche Maßnahmen erst dann eine spürbare Wirkung entfalten, wenn durch Sanierung des rollenden Materials und des Schienenweges der Gesamtlärm bereits deutlich vermindert wurde.“