

## Protokoll Nr. 2 (2011-2015)

### des Regionalausschusses „Bahnlärm“ gemäß 24 (1) des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter am 26. August 2013 bei Senator für Umwelt, Bau und Verkehr im Ansgaritorsaal

Beginn: 18:00 Uhr

Ende: 20:45 Uhr

Anwesend waren:

- a) von den Beiräten: Herr Friesen (Burglesum)  
Frau Ebbers (Gröpelingen)  
Herr Neke (Gröpelingen)  
Frau Sengstake (Hemelingen)  
Herr Blanke (Huchting)  
Herr Lessing (Östliche Vorstadt)  
Herr Heck (Schwachhausen)  
Herr Pastoor (Schwachhausen)
- b) Bahnlärminitiative Herr Ruffler
- c) vom Ortsamt: Herr Höft (Hemelingen)  
Frau Lüerssen (Schwachhausen/Vahr)
- d) als Gäste Herr Prof. Dr. Hecht ( Leiter des Fachgebiets  
Schienenfahrzeuge am Institut für Land- und Seeverkehr der  
Fakultät V der Technischen Universität Berlin)  
Herr Rauch (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Referat 22)  
Herr Mazur (Beirat Horn-Lehe)

Herr Höft begrüßt die anwesenden Mitglieder des Regionalausschusses „Bahnlärm“, die Vertreter der Bahnlärminitiativen, die Gäste sowie das Publikum und eröffnet die Sitzung. Der vorgeschlagene Tagesordnungspunkt 2 „Aktueller Sachstand zum Lärmschutz an Bahnstrecken des Bundes im Land Bremen“ wird auf die nächste Sitzung verschoben. Die so geänderte vorgeschlagene Tagesordnung wird genehmigt.

#### **TOP 1: Technische Möglichkeiten der Lärmreduzierung bei Schienenverkehr**

Herr Prof. Dr. Hecht stellt anhand einer PowerPointPräsentation<sup>1</sup> „Technische und organisatorische Möglichkeiten der Lärmreduzierung bei Schienengüterverkehr - Randbedingungen für Bremen“ vor. Er habe sich zudem vor der heutigen Veranstaltung drei Lärm-Brennpunkte mit „eigenen Ohren angesehen“.

Er weist einleitend darauf hin, dass die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG sich das Ziel gesetzt haben, den Schienenverkehrslärm bis 2020 (im Vergleich zum Jahr 2008) zu halbieren. Dies sei seiner Meinung nach jedoch zu wenig und würde mit den aktuellen Maßnahmen nicht gelingen.

Da sich die Geräuschbelastung durch die Verkehre nicht geändert habe, ist in seiner Präsentation auch kein aktuelles Diagramm vorhanden. Frau Sengstake merkt dazu an, dass Lärm nachts als lauter empfunden werde. Sie ergänzt, dass man hinsichtlich Fluglärms ab 55 db(A) einen „Klageanspruch“ habe - bei Bahnlärm werde nur auf Lärmsanierungsprogramme verwiesen.

---

<sup>1</sup> Dem Protokoll als Anlage 1 beigelegt.

Herr Prof. Dr. Hecht erläutert, dass Maßnahmen an der Quelle, d.h. Umrüstung von Fahrzeugen und Schleifen von Gleisen viel effizienter seien als Schallschutzmauern und -fenster. Das Hauptproblem seien die Rollgeräusche (Rad, Schiene, Schwelle) - der Wagenaufbau würde eine untergeordnete Rolle spielen. Hier müssten für die Betreiber finanzielle Anreize geschaffen werden.

Herr Prof. Dr. Hecht teilt mit, dass er an zwei von drei Stellen, die er in Bremen aufgesucht habe, schlechte „Schleifergebnisse“ erkennbar waren. Bei graugussgebremsten Güterwagen sei die Schienenrauheit ohne Bedeutung. Glatte Räder (K- und LL-Sohlen) wirken jedoch nur bei glatten Schienen. Andere Geräuscharten an Fahrzeugen und der Infrastruktur könnten „einfacher gemindert“ werden: an Triebfahrzeugen können gegenüber NOI TSI eine Reduzierung um 10 dB bis 20 dB mit geringen Kosten erreicht. Weiterhin sei der Lüfterlärm ein Problem, welches „runtergespielt“ werde. Ein Anwohner aus dem Barkhofviertel bestätigt, dass die Lüftergeräusche - gerade in der wärmeren Jahreszeit - erheblich seien.

Herr Prof. Dr. Hecht weist darauf hin, dass in Deutschland eine Schwerlastbahn die 55dB (A) Grenze einhält: Die RWE Rheinbraun Kohle Bahn im Dreieck Köln-Aachen-Düsseldorf mit 35 t Achslast, alle Wagen sind mit K-Sohle und Radschallabsorber ausgerüstet, alle Loks mit Lüfterschalldämpfer. Technisch ist das ein sehr rauer, extrem leistungsfähiger Eisenbahntrieb, rechtlich keine Eisenbahn sondern bewegte Bergbaumaschinen, deshalb gelten keine Eisenbahnsonderrechte bezüglich der Lärmwerte.

Herr Prof. Dr. Hecht führt weiter aus, dass die Lärmquellen „Schiene und Schwelle“ neu berücksichtigt werden müssen. Die gängige Praxis, dass laute Bauteile akustisch definiert werden, müsse auch auf den Gleisbau angewendet werden. Ein Bauauftrag könne nicht nur den bloßen Einbau von Gleisen umfassen. Problematisch sei dabei insbesondere, dass

- Grenzwerte für Schienen und Schwellen fehlen, obwohl ca. 70 % des Lärms von Schiene und Schwelle stammen
- auf Entscheidung der EU gewartet werde, von dort jedoch keine Entscheidungen zu erwarten seien, da Gleislärm (im Gegensatz zum Radlärm) kein Interoperabilitätsproblem sei. Zudem erwarte die EU Eigeninitiative der Länder beim Gleisbau.

Als Grund, weshalb bis heute keine lärmärmeren Gleiskonstruktionen angewendet werden, erläutert Herr Prof. Dr. Hecht, dass die Kosten bei Gleisneubau – bei Nachweis mindestens geringer Innovation - vom Bund, die Kosten der Gleisinstandhaltung jedoch von der DB Netz AG getragen würden. In diesem Zusammenhang spricht Herr Prof. Dr. Hecht auch die Abnutzungserscheinung an Rädern von Schienenfahrzeugen, die sog. „Flachstelle“<sup>2</sup> an. Deren Diagnose nicht nur in der Werkstatt, sondern kann auch auf freier Strecke - direkt während der Zugüberfahrt (mit Flachstellenortungsanlagen) – durchgeführt werden könne. Eine frühzeitige Lokalisierung von „Heißläufern“ und „Flachstellen“ sei nicht nur für die Sicherheit entscheidend – sie sei auch für eine präventive, kostengünstige Instandsetzung von großer Bedeutung.

Herr Blanke fragt nach, ob die Art der Bremsen Auswirkungen auf Flachstellen habe. Herr Prof. Dr. Hecht antwortet, dass sich bei Umrüstung der Bremssysteme bei Güterwagen die Rollgeräusche nur bei glatten Oberflächen ändern. Flachstellen können bei allen Bremssystemen auftreten, stören jedoch vor allem bei leisen Bremsen durch starke

---

<sup>2</sup> siehe Wikipedia ...Schläge, die durch Flachstellen verursacht werden, wirken auch auf die Bauteile des Radsatzlagers ein. Das kann zu einem Lagerschaden und letztendlich zu einem Heißläufer führen. Bei einem Heißläufer können im Radsatzlager hohe Temperaturen entstehen, die im Extremfall nahezu 1000 C erreichen können. Dadurch besteht zum einen Brandgefahr, zum anderen nehmen die Festigkeitseigenschaften des Materials so stark ab, dass es zum Achsbruch und damit zur Entgleisung kommen kann. Auch können bei einem Heißläufer, der zum Stillstand kommt, die Radlager irreversibel verschweißen und die Achse blockieren.

Schlaggeräusche. Um die Rollgeräusche zu reduzieren, müssen die Räder rund bleiben und Schienen an manchen Stellen regelmäßig sehr glatt geschliffen werden, an anderen Stellen bleiben die Schienen von alleine glatt.

Im Rahmen des Konjunkturprogramms Zwei seien auf vielen Strecken Schienenstegdämpfer eingebaut worden - dies sei von der Bevölkerung jedoch nicht (akustisch) wahrgenommen worden.

Sein Vorgehensvorschlag ist:

- **Lärm effizient an der Quelle mindern, statt ineffizient am Ausbreitungsweg oder mit ineffizienten, zu teuren Maßnahmen.**

In den vergangenen fünf Jahren sei der Umgebungslärm nicht leiser geworden. Man müsse vorhandene Strukturen nutzen, um dies zu erreichen. Hierfür sei die EU-Umgebungslärmrichtlinie<sup>3</sup> heranzuziehen, in welcher festgelegt sei, dass „Teil der Gemeinschaftspolitik die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht“. Herr Prof. Dr. Hecht teilt mit, dass bei unzureichender Umsetzung der Richtlinie ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet werden könne, dazu müsse die aktuelle Lärmkartierung (1. Stufe Stand 2009) mit der Kartierung für 2014 (2. Stufe) abgeglichen werden.

Insbesondere seien folgende Maßnahmen durchzuführen:

- a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten<sup>4</sup> nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;
- b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen

- **Überprüfung der Einhaltung der Lärmwerte**

Herr Prof. Dr. Hecht teilt mit, dass die TSI Noises<sup>5</sup> für alle nach 2006 beschafften Fahrzeuge gelte und bei glatten Gleisen zu einer Lärminderung von ca. 10 dB führe. Dies sei ein stets einzuhaltender Wert, der bis heute jedoch nicht kontrolliert werde. Ein hilfreiches Mittel dabei seien sog. Monitoringstationen. In der Schweiz gäbe es (seit 2003) sechs Monitoringstationen. Auf die Frage von Herr Blanke nach den Kosten, teilt Herr Prof. Dr. Hecht mit, dass mit ca. 50.000 € pro Monitoringstation (die Ersteinrichtung würde ca. das Doppelte kosten) zu rechnen sei. Die Analyse vor Ort durch eine unabhängige Stelle sei unabdingbar. Gegen die Betreiber können dann auch Sanktionen verhängt werden. Er ergänzt, dass die Bahnstrecken auf „Riffel“ untersucht und sichtbare Rauigkeiten den Umweltbehörden gemeldet werden müssten.

Auf die Frage von Herrn Pastoor, ob ein Beschluss zur Schienenrauigkeit hilfreich wäre, antwortet Herr Prof. Dr. Hecht, dass dies sicherlich hilfreich wäre, aber der tatsächliche Nutzen eher gering sei.

Herr Ruffler fragt, ob eine Forderung nach einem Nachtfahrverbot für Entlastung der Bevölkerung sorgen könnte. Frau Ebberts ergänzt, dass der nächtliche Lärmpegel im Rangierbahnhof Gröpelingen angestiegen sei. Herr Prof. Dr. Hecht hält diese Forderung für effizient - es wäre für den Güterverkehr jedoch eine „harte Nuss“ und könnte auch nicht „von

3 RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm siehe unter

<http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf>

4 Siehe unter EU-Umgebungslärmrichtlinie siehe <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>

Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes Stufe I (Bremen)

[http://www.eba.bund.de/cln\\_031/nn\\_204680/SharedDocs/Publikationen/DE/Infothek/Laerm/BallungsraumPDF/BR\\_Bremen\\_templateId=raw.property=publicationFile.pdf](http://www.eba.bund.de/cln_031/nn_204680/SharedDocs/Publikationen/DE/Infothek/Laerm/BallungsraumPDF/BR_Bremen_templateId=raw.property=publicationFile.pdf)

5 Siehe unter [https://www.umwelt-online.de/cgi-bin/parser/Drucksachen/drucknews.cgi?id=recht&text=0305\\_2D13B](https://www.umwelt-online.de/cgi-bin/parser/Drucksachen/drucknews.cgi?id=recht&text=0305_2D13B)

heute auf morgen,, umgesetzt werden. Auf die Nachfrage von Herrn Ruffler, ob Herr Prof. Dr. Hecht die Lärminderung quantifizieren könne, antwortet Herr Prof. Dr. Hecht, dass unter der Voraussetzung, dass die Schienen geschliffen und die Loks leise seien, eine Minderung um 10 dB erreicht werden könne.

Herr Ruffler fragt nach einem Zusammenhang zwischen lauten Zügen und Gleissicherheit. Er erinnert an den Unfall, der dieses Jahr in Bremen passiert ist. Herr Prof. Dr. Hecht antwortet, dass es einen Zusammenhang zwischen Sicherheit und Lärm geben würde. Er gibt aber auch zu bedenken, dass die Sicherheit verbessert werden könne, ohne dass der Lärm weniger würde. Deshalb empfiehlt er, sich auf Lärmfragen zu konzentrieren.

Frau Sengstake fragt nach technischen Möglichkeiten der Entdröhnung der Stephani-Brücke. Herr Prof. Dr. Hecht antwortet, dass die Brücke Hohlträger und aufgelegte Schienen habe - es gäbe Verfahren, um diese Brücke leiser zu bekommen. Die Niederlande verfügen hierzu über hohe Kompetenz.

Abschließend teilt Herr Prof. Dr. Hecht mit, dass er für den Bahnlärmbeauftragten beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr eine „Aufgabenliste“ verfasst habe:

1. Lärmaktionsplan 2. Stufe: Umgebungslärmrichtlinie sinnvoll gestalten

- a) festlegen, wo welche Minderung bis wann erfolgen soll
- b) glatte Schienenoberflächen sicherstellen
- c) TSI-Noise einhaltende Fahrzeuge fördern und kontrollieren
- d) bisheriges Vorgehen interimistisch fortführen

2. Fünf bis zehn Monitoringstationen in Bremen errichten und betreiben.

3. Mehr Effizienz in Lärminderung bringen, mit weniger Geld mehr erreichen, andere Bundesländer und die Schweiz einbeziehen.“

## **TOP 2: Verschiedenes**

Frau Sengstake erinnert an die Situation an der Stolzenauer Straße. Dort habe es auf einer Strecke von ca. 200m im Rahmen der Lärmsanierung keinen Lärmschutz gegeben. Bis heute gebe es keine Begründung dafür.

Herr Höft berichtet, dass nach Rücksprache mit dem Fachbereichsleiter Verkehr beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) die „Kapazitätsstudie zum Seehafen-hinterlandverkehr auf der Schiene“ bei SUBV vorliege, dem Regionalausschuss Bahnlärm“ aber erst nach Befassung der zuständigen Deputation erläutert werden könne. Es könne voraussichtlich erst im November 2013 zu einer weiteren Sitzung des Regionalausschusses eingeladen werden. Er schlägt daher zunächst ein Treffen der Arbeitsgruppe des Regionalausschusses vor, die die heutige Veranstaltung auswerten und die nächste Sitzung des Regionalausschusses vorbereiten solle.

Sitzungsleitung

Protokoll

Höft

Lüerssen