

# Zweifel an Lärmreduzierung

Seit Juni 2013 ist es amtlich: Die sogenannte LL-Bremse (die Bezeichnung steht für „low noise, low friction“, also wenig Lärm, niedriger Abrieb) darf nach umfangreichen Tests, die seit Ende 2010 durchgeführt wurden, und Genehmigung durch das EBA (Eisenbahn-Bundesamt) in Deutschland eingesetzt werden. Durch die Umrüstung von etwa 180 000 Waggons, die regelmäßig für den Güterverkehr in der Bundesrepublik genutzt werden, soll langfristig die daraus resultierende Geräuschbelastung um bis zu zehn Dezibel gesenkt und somit „halbiert“ werden. Der Verein BISS (Bürgerinitiative Stille Schiene) bezweifelt in einer Pressemitteilung jedoch, dass der von der Deutsche Bahn AG vorhergesagte Lärmeffekt tatsächlich bis zum Jahr 2020 eintreten kann.

## Neue Technologie freigegeben

Rund 600 000 Güterwaggons seien in Europa noch mit einer sogenannten Grauguss-Bremse ausgestattet. Diese sei besonders zuverlässig, langlebig und vergleichsweise wartungsarm. Jedoch raue sie beim Bremsen die Oberfläche der Zugräder auf, was wiederum in Kombination mit der ebenfalls rauen Schienenoberfläche zu einer stark erhöhten Geräuschkulisse führe.

Mit der Zielsetzung, die starken Geräuschemissionen des Güterverkehrs bereits an der Quelle, also dem Waggon selbst, zu mindern, wird bereits seit 20 Jahren nach alternativen Materialien und Technologien für die Bereiche Rad, Bremse, Achse, Schiene und Weiche gesucht. Ein erstes Ergebnis dieser Entwicklungsarbeit wurde bereits 2001 in Form der Komposit-Sohle, auch K-Sohle oder Flüsterbremse genannt, in den Markt eingeführt.

Da bei der bisher verwendeten Komposit-Technologie nicht nur die Bremsbeläge, sondern der gesamte Bremsattel getauscht werden muss, sei eine Umrüstung älterer Fahrzeuge auf diese Technik mit Kosten von 5000 bis 7000 Euro pro Waggon recht teuer. Deshalb ging die Forschung weiter, und seit 2010 steht mit der LL-Sohle ein alternativer Bremsbelag auf Komposit-Basis zur Verfügung, bei dem nur die Bremsbeläge selbst für 1700 Euro ausgetauscht werden müssen, so die Meldung weiter.

Nach umfangreichen Tests auf vielen Teilabschnitten des europäischen Schienennetzes erhielt die LL-Sohle Ende Juni 2013 die endgültige Freigabe durch den Eisenbahn-Weltverband UIC sowie für Deutschland durch das Eisenbahn-Bundesamt. Bis zum Jahr 2020 sollen nun rund 180 000 Wagen umgerüstet werden, etwa 60 000 davon gehören der Deutschen Bahn. Auf dem deutschen Eisenbahnnetz fahren außerdem rund 60 000 Güterwagen privater deutscher Wagenhalter und etwa 60 000 Wagen ausländischer Bahnen und ausländischer privater Wagenhalter.

## Nicht den erhofften Erfolg

Würden die Maßnahmen greifen und tatsächlich bis 2020 ein Bestand von 180 000 Güterwaggons auf die LL-Sohle umgerüstet, wäre man auch aus Hockenheimers Sicht dem Wunsch nach einer „stilleren Schiene“ sehr viel näher, teilt BISS mit. Nachdem Hockenheim seit über 30 Jahren auf die Erfüllung vertraglicher Lärmschutzverpflichtungen durch die Deutsche Bahn wartet, erscheint eine Senkung des Lärmpegels um 10 Dezibel bis 2020 geradezu wie ein Schnellschuss. Bei genauerer Betrachtung erweist sich die LL-

Sohle auch tatsächlich als genau das – ein Schnellschuss, der zwar etwas bringen wird, aber sicherlich keine allgemeine Senkung des Lärmpegels um zehn Dezibel bis 2020, vermutet die Bürgerinitiative.

## Initiative will nicht nachlassen

Die Gründe dafür lägen auf der Hand: Zum einen würden die 10 Dezibel nur in einer Kombination aus glattem Rad und glatter Schiene erreicht. Ein superglattes Rad werde auf einer ungeschliffenen Schiene weiterhin „rumpeln“, allerdings zugegebenermaßen bei minus fünf Dezibel etwas leiser als vorher. Als weitere Einschränkung der möglichen LL-Wirkung könne die jeweilige Zug-Konfiguration wirken. Ein Zug, der bereits an über 80 Prozent seiner Waggons eine moderne Komposit-Bremse verwendet, werde weiterhin die gleichen Geräusch-Emissionen erzeugen wie heute.

BISS geht davon aus, dass die Deutsche Bahn AG ihren Altbestand bis 2020 mit LL-Sohlen ausgestattet haben wird (zudem der Bund die Kosten dafür trägt), jedoch sei zweifelhaft, ob private und ausländische Wagenhalter ihre 120 000 in Deutschland eingesetzten Waggons ebenfalls bereits in den kommenden sieben Jahren komplett umrüsten.

„Für Hockenheim bleibt deshalb nur das Fazit, dass man trotz der erkennbaren Versuche, den Bahnlärm zukünftig effektiver an der Lärmquelle zu bekämpfen, nicht nachlassen sollte, auch weiterhin für eine vertragskonforme und spürbare Lärmschutzlösung zu kämpfen“, folgert deshalb der Vorstand der Bürgerinitiative Stille Schiene. ks



Weitere Informationen unter [www.biss-hockenheim.de](http://www.biss-hockenheim.de)