

## Dramatische Entwicklung: „Flüsterbremsen“ könnten zu noch mehr Bahnlärm führen – Schienenlärmschutzgesetz wohl wirkungslos

Als die „Flüsterbremsen“ entwickelt wurden, sollte das den Schienenlärm erheblich reduzieren. So wurde es Anwohnern und Lokführern versprochen. Die Deutsche Bahn schrieb 2017: „Zusammen mit einer guten Pflege der Gleise wird so das Rollgeräusch eines Güterwagens um bis zu 10 dB (A) in der Vorbeifahrt reduziert und somit halbiert. Damit wird eine wesentliche Lärmquelle im Schienengüterverkehr bekämpft.“

Im Mai 2020 erklärte die Bundesregierung, dass mit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 „nach Schienenlärmschutzgesetz keine lauten Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz verkehren“ dürfen. Alles dank der Flüsterbremse.

Doch nun stellt sich heraus: Die Flüsterbremse flüstert vermutlich gar nicht. Schreit sie vielmehr?

### 1. Laute Güterwagen

Was sind „laute“ Güterwagen? Schauen wir dazu ins Schienenlärmschutzgesetz. „Laut“ ist nach Paragraph 2 ein Güterwagen, wenn er bei der Inbetriebnahme nicht den Anforderungen gewisser EU-Verordnungen entspricht. Entspricht er den Anforderungen, ist er leise und darf fahren. Das ist gut.

Doch die Ernüchterung kommt in Paragraph 3: Danach werden gewisse Güterwagen diesen leisen Wagen „gleichgestellt“. Wann ist das der Fall? Wenn er von Grauguss-Bremssohlen auf Verbundstoff-Bremssohlen (das sind Kompositwerkstoffe: K- und LL-Sohle) umgerüstet worden ist. Ok – auch das klingt erstmal gut: Leisere Bremsen.

### 2. Leise Bremsen und laute Flachstellen

Doch Bremsen sind nicht der einzige Lärmfaktor bei einem Güterwagen. Auch Unebenheiten beim Rad, sogenannte Flachstellen, machen Lärm. Doch der Begriff „Flachstelle“ steht gar nicht im Gesetz. Es handelt sich also gar nicht um ein „Schienenlärmschutzgesetz“, sondern nur um ein „Bremslärmschutzgesetz“.

Der Name des Gesetzes ist irreführend. Wenn es heißt, „der Einsatz lauter Güterwagen ist auf dem deutschen Streckennetz verboten“, umfasst das nur laute Güterwagen nach der Definition des Gesetzes. Das ist das durchschaubare Manöver des Gesetzgebers: Er definiert einfach, was *seiner Meinung nach* laut ist, und beschränkt die Lautstärke auf die Bremsen.

In den Ohren der Anwohner bemisst sich die Lautstärke eines Güterwagens aber nach seiner *tatsächlichen* Emission, nicht nach dem, was in einem Gesetz steht.

### 3. Wieso bleiben die Güterwagen laut?

Grund sind die genannten Radunebenheiten, die Flachstellen. Bisher heißt es dazu beschwichtigend, Flachstellen seien zu vernachlässigen. Das betreffe nur 6 Prozent der Waggons. Allerdings bedeutet das, dass ein Zug mit 200 Achsen immerhin 12 Flachstellen hat! Hört man die?

Lassen wir das die Experten beschreiben, die kaum verdächtig sind, den Güterverkehr madig machen zu wollen, nämlich die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (Ortsgruppe Bebra). Sie schreibt im Juli 2020:

**Flachstellen verursachen „laut polternde, klopfende oder schlagende Geräusche bei der Vorbeifahrt eines Zuges.“**

Da fällt uns etwas auf: Das erste Wort der Definition ist „laut“. Aber solche Güterwagen sollen doch gar nicht mehr unterwegs sein dürfen ab Dezember 2020?

### 4. Wie viele Flachstellen gibt es?

Die Zahl der Flachstellen wird massiv steigen. Zum einen soll der Schienengüterverkehr deutlich wachsen. Das hat der „Schienenpakt“ im Sommer 2020 beschlossen. Das ist aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes auch gut. Doch ein Wachstum um das Doppelte erhöht auch die Flachstellen um das Doppelte.

Und damit nicht genug. Ausgerechnet die neuen Bremsen, die alles leiser machen sollen, führen nun zu mehr Flachstellen. Lassen wir wieder die Experten der Gewerkschaft GdL zu Wort kommen, die den Grund für den steigenden Lärm nennen:

**„Ursache sind die sogenannten neuen Flüsterbremsen, welche aus speziellen Kunststoffen bestehen und im Vergleich zu den alten Stahlbremsklötzen die Lauffläche des Rades nicht mehr aufrauen.“**

**Diese bleibt also glatt, wodurch sich das Rollgeräusch erheblich reduziert. Bei starken oder Bremsungen unter ungünstigen Witterungsumständen, kommt es nun allerdings leider öfter zu einem Blockieren der Räder.**

**Ein weiterer Nachteil: Während ein Bremsklotz aus Stahl bei einer Bremsung in der Lage war eventuelle Materialauftragungen durch die Drehbewegung des Rades zu beseitigen können dies die neuen Bremssohlen in dieser Form nicht mehr.“**

Ergebnis aus unserer Sicht: Flüsterbremsen reduzieren Lärm, schaffen aber auch neuen Lärm.

Das berichtete auch die Fachzeitung „RailBusiness“ am 20. Juli 2020:

**„Bei einer Zunahme des Schienengüterverkehrs auf 25 % Marktanteil werde es daher lauter statt leiser.“**

Das Schienenlärmschutzgesetz hätte man sich aus Anwohnersicht also sparen können!

## 5. Was kann man gegen Flachstellen tun?

Sie reparieren. Aber das geschieht oft viel zu spät. Manchmal fahren Güterwagen mit Flachstellen tagelang, monatelang durch die Gegend. Immer wieder Lärm, immer wieder, immer mehr ...

## 6. Aber muss der Wagenhalter nichts gegen Flachstellen tun?

Doch. Es gibt eine rechtliche Regelung gegen Flachstellen.

Problem: Sie greift nur ein, wenn die Flachstelle eine gewisse Länge hat. Doch auch kürzere – und breitere – Flachstellen können eine immense Lärmquelle darstellen.

Man kann nachweisen, dass die Länge der Flachstelle gemäß Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV), Anlage 9 nichts mit der Intensität der Schlagwirkung auf die Schiene zu tun hat.

**„Die Schläge von kurzen breiten Flachstellen wirken häufig viel stärker auf Rad, Achslager und Ladung als lange dünne Flachstellen. Daher hat die Intensität des Schlages nichts mit der Länge der Flachstelle gemäß AVV zu tun“,**

heißt es in der RailBusiness, die die Erkenntnisse eines Bonner Datenunternehmens zitiert.

Aufgrund der heutigen Regelwerke, die erst ab 40 mm Länge (bei 840-mm-Radsätzen) oder 60 mm Länge (bei 920-mm-Radsätzen) greifen, werde es daher nicht leiser.

**„Anrainer von Schienenwegen würden weiterhin durch Flachstellen unter 40 mm Länge gestört, die breit sind und dadurch eine besondere Schlagintensität haben“,**

heißt es in der RailBusiness.

Dies wird vom Umweltbundesamt bestätigt. Am 15. Juli 2020 schrieb es der „Deutschen Schienenhilfe“:

**„Es hat sich gezeigt, dass „kleine“ Flachstellen akustisch auffällig und „große“ Flachstellen akustisch unauffällig sein können.“**

## 7. Was tun gegen Wagenhalter, die Flachstellen nicht reparieren?

Die GDL aus Bebra hat sich unserer Forderung angeschlossen, Flachstellen als Ordnungswidrigkeit zu behandeln. Doch die Verantwortung für Flachstellen bei einem Wagen dürfen nicht Lokführern oder den Menschen in der Zugvorbereitung angelastet werden. Gefragt sind die Wagenhalter.

Sie können durch Messungen erkennen, welche Wagen welche Flachstellen haben und den Wagen reparieren. Damit würden sie einer Ordnungswidrigkeit entgehen, den Lärm reduzieren, die Umwelt

schützen und zugleich Geld sparen, weil die Wartungsintervalle auf die tatsächliche Wagensituation angepasst werden.

Doch die Schaffung einer Ordnungswidrigkeit hilft nur sekundär.

Deshalb schlägt die GdL (Bebra) vor:

**„Aus unserer Sicht ist es notwendig ein Netz von Überwachungs- und Messtellen aufzubauen, welches in der Lage ist die Lärmbelastung eines Zuges nicht nur zu erfassen, sondern eventuelle „Übeltäter“ gleich zu identifizieren.“**

Das wäre in der Tat der passende und am schnellsten greifende – und zudem heute schon technisch mögliche Lösungsansatz!

## **8. Was tut die Bundesregierung?**

Doch die Bundesregierung wartet lieber ab. Sie verweist auf eine Studie, die das Umweltbundesamt durchführt. Die Ergebnisse werden „voraussichtlich 2022 veröffentlicht“, erklärte der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann im Juli 2020 auf eine Anfrage der Abgeordneten Tabea Rößner (Grüne).

Der Schienengüterverkehr hat in der Zukunft nur dann eine Chance auf Akzeptanz in der Bevölkerung, wenn er leise ist. Das geht nur OHNE Flachstellen. Und zwar ab sofort – nicht erst in einigen Jahren, bis Studien veröffentlicht, diskutiert und Gesetze überlegt, entworfen und verworfen, diskutiert und vielleicht erst 2030 beschlossen werden, um 2033 in Kraft zu treten. Das ist zu spät.

**Bis dahin hätte der aus Klimaschutzgründen notwendige Schienengüterverkehr viel Akzeptanz in der Bevölkerung verloren.**

**Stand: 1. August 2020.**