



GEWERKSCHAFT  
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER  
Ortsgruppe Bebra

Bebra, 30. Juli 2020

PRESSEMITTEILUNG

## **GDL Bebra: Lärmquelle Flüsterbremse - Werden die Falschen zur Kasse gebeten?**

Die Ortsgruppe Bebra der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer mahnt vor übertriebenem Aktionismus der Bundesregierung in Sachen Schienengüterverkehr.

„Obwohl Corona derzeit das bestimmende Thema ist dreht sich die Erde weiter - und mit ihr auch der Klimawandel, an welchem der Transport von Waren und Gütern einen erheblichen Anteil hat. Soll die Eisenbahn dabei eine wichtige Rolle zu einer sinnstiftenden Verlagerung weg vom Lkw sein braucht es eine hohe Akzeptanz. Mit lärm mindernden Maßnahmen an Gebäuden, Strecken, Gleisen und Fahrzeugen wurde in den letzten Jahren viel erreicht. Doch ein Baustein könnte sich dabei zum Bumerang entwickeln“, erläutert Patrick Rehn, Mitglied des Ortsgruppen-Vorstandes.

Stein des Anstoßes sind dabei die sogenannten Flachstellen, die man sich ähnlich wie einen Bremsplatten bei einem Autoreifen vorstellen muss: Das Rad oder die Achse, welche sich selbst bei stärksten Bremsungen immer noch leicht drehen soll, blockiert. Durch das Schleifen von Stahl auf Stahl entsteht eine Flachstelle, welche unterschiedlich lang und tief sein kann. Das Resultat sind teilweise laut polternde, klopfende oder schlagende Geräusche bei der Vorbeifahrt eines Zuges.

Rehn: „Dieses Phänomen gibt es seit Beginn des Eisenbahnwesens, doch in den letzten Jahren hat die Zahl dieser zusätzlichen Lärmquellen leider zugenommen. Ursache hierfür 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.“

Der Verband Deutsche Schienenhilfe, welcher sich für einen sicheren und möglichst umweltschonenden Schienengüterverkehr einsetzt, hat - wie die GDLer aus Bebra finden zu Recht - gefordert Flachstellen als Ordnungswidrigkeit anzuerkennen. Sind diese nämlich im sogenannten Toleranzmaß unternimmt ein Unternehmen, welches Waggon-Eigentümer und/oder durchführendes Transportunternehmen ist, bislang wenig um die Lärmquelle zu eliminieren, da der Schienengüterverkehr immer noch im harten Wettbewerb mit dem Straßentransport steht. Durch die steigenden Zugzahlen, verbunden mit einer höheren Lärmbelastung, verliert der Warentransport per Bahn allerdings wieder an Zustimmung in der Bevölkerung. Betroffen sind dabei besonders die Anwohner viel befahrener Strecken, wie Rheintal zwischen Basel und Köln oder zwischen Fulda und Bebra. Die Bundesregierung hat sich des Themas nun angenommen und will entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Doch wie diese aussehen ist bislang wenig bekannt. Zudem befürchten die GDLer aus Bebra, dass die mit der Vorbereitung und Durchführung der Transporte betrauten Personale als letztes Glied in der Kette für eventuelle Fehler an anderer Stelle „gerade stehen“ müssen.

Rehn: „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. Hierzu könnten die bereits bestehenden Lärmmessstellen, von denen es mittlerweile 19 Stück im gesamten Bundesgebiet gibt - und sofern noch nicht geschehen oder vorgesehen -, mit entsprechenden Kameraelementen ausgestattet werden. Dadurch ließen sich die Waggennummern und auch der Halter eines Waggons ermitteln, so dass diesem bei Auftreten einer entsprechenden Lärmbelastung, je nach Grad, entsprechende Fristen zur Beseitigung gesetzt werden. Nur diese haben die Mittel und Möglichkeiten entsprechend zu reagieren.“

Die Verantwortung für Flachstellen bei einem Wagen dürfen deshalb nicht den Personalen angelastet werden. Denn im Gegensatz zu einem Autofahrer, der mit wummernden Bässen durch einen verkehrsberuhigten Bereich fährt, bekommt ein Lokführer das, was einige hundert Meter hinter der Lok passiert nicht selbst mit. Auch die Kolleginnen und Kollegen in der Zugvorbereitung, welche im Stand erfolgt, können aus nachvollziehbaren Gründen Flachstellen nicht oder nur mit viel Glück erkennen. Deshalb kann und darf das Betriebspersonal auch nicht zur Verantwortung für „Krawallmacher“ im Zug gezogen werden.