

**Das Ziel ist noch lange nicht erreicht, wir sehen noch nicht einmal die Zielgerade. Und doch, diesem Ziel müssen wir uns alle unterordnen, Dissonanzen im Orchester eingeschlossen.**

Für diejenigen, die in Boppard nicht dabei sein konnten oder wollten, hier mein ganz persönlicher Eindruck:

Ob der Bahnlärmkongress die Weichen auf Erfolg in unserem Kampf um besseren Lärmschutz gestellt hat, wir wollen es zumindest hoffen. Aber es war ein guter Kongress, es war auch trotz der schwierigen Thematik ein zeitweise sogar fröhlicher Kongress. Organisator Frank Gross hat in souveräner Manier durch den Kongress und ab und zu auch über einige Klippen geführt.

Maßgeblich zum Erfolg beigetragen hat ganz sicher der Moderator Prof. Dr. Thomas Leif, der mit witzigen, aber auch hintergründigen Fragen und Einschüben für Bewegung im Saal und für offene Augen beim Publikum sorgte.

Herr **Minister Hendrik Hering** vom Verkehrs- und Umweltministerium Rheinland-Pfalz sieht



die Akzeptanz der Bevölkerung für die Schiene schwinden, denn Güterwaggons haben offensichtlich ein ewiges Leben. Nur wer das Rheintal gesehen hat, weiß, dass hohe SSW dort keine wirklich Alternative sind. Der lokale Bürgermeister Dr. Walter Bersch war ganz stolz auf die 600.000 Liter Wein, die die Region jährlich produziert, wir

Badener hielten uns mit Kommentaren zurück. Aber er hat uns die Festhalle zur Verfügung gestellt und damit einen würdigen Rahmen geschaffen. \*\*\*

**Udo Wagner** von der DB sieht die Akzeptanz für die Schiene nur noch gegeben, wenn der



Lärm auf der Schiene reduziert wird. Welch neue Erkenntnis! Was er nicht gesagt hat, ist, dass Innovationen von der Bahn selbst bezahlt werden müssten. Fahrweg und Signalanlagen dagegen muss der Bund (Steuerzahler) bezahlen. Somit wird schlagartig das mangelhafte Interesse der DB an Innovationen deutlich. Dennoch soll der Bahnlärm bis 2025 halbiert werden, mir ist im Ohr noch die Zahl 2020. Man kann es ja mal versuchen. Dann die üblichen Erfolgsmeldungen wie: 100 MIO Konjunkturprogramm werden jetzt (endlich!) voll ausgeschöpft,

die Mittel für die Umrüstung von 1250 Güterwaggons seien bewilligt (dies hätte schon 2008 erfolgen sollen). Lärmabhängige Trassenpreise seien erforderlich. Da habe ich noch den O-Ton Mehdorn im Kopf von April 2008 in Bingen „Mit mir gibt es keine lärmabhängigen

Trassenpreise“. Dass ein Bahnvertreter auch schon mal von niedrigeren Carbonwänden sprach, ließ aufhorchen. Da hat der Draht Verkehrsausschuss – Bahn doch mal geleitet. \*\*\*



**Prof. Dr. med. Eberhard Greiser**, Epidemiologe, ließ sich über die Wahrscheinlichkeit von Gesundheitsschäden im Alter aus. Die sind bei älteren Männern deutlich geringer, was vielleicht an der früher einsetzenden Altersschwerhörigkeit der Männer liegen könnte (oder anders herum „die sensiblen Männer hat es schon früher erwischt“). Ansonsten würden die bislang angefertigten Studien leider noch nicht ausreichen, mindestens 200.000 Betroffene seien zu untersuchen. Untersuchungen der Daten von über 1 Mio. gesetzlicher Versicherter im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn hätten jedoch ergeben, dass Lärm krank macht. Mehr Verordnungen gegen Bluthochdruck und Herzerkrankungen seien registriert worden. Von der Lärmkurve her glichen sich Flug- und Bahlärm, Schlafstörungen in der ersten Nachthälfte seien besonders schädlich. Das Stresshormon Kortisol baut sich erst in einer Stunde ab, die anderen Stresshormone Adrenalin und Noradrenalin dagegen in Minuten. Leider gebe es noch keine einzige Studie explizit zum Bahlärm. Da bestehe dringender Bedarf. \*\*\*



\*\*\*

Wohltuend und eindrucksvoll hat **Prof. Dr. Manfred Spreng** die Auswirkungen von Flug- und Schienenlärm auf unser Vegetativum geschildert. Endlich sprach einer Klartext, nämlich Lärm macht eindeutig krank. Er hätte gerne noch mehr gesagt, aber er stand unter Zeitdruck, wie er mir am Vorabend beim Tischgespräch erzählte. Der nächste Vortrag in Stuttgart wartete schon am gleichen Abend auf ihn.



**Herr Dipl.-Ing. Michael Jäcker-Cüppers**, ehemals UBA, sagte es klipp und klar: Wir brauchen keine weiteren Studien, wir müssen handeln. Ein Novum: Seit Oktober 2010 lassen sich auch externe Kosten in die Maut (hoffentlich auch in lärmabhängige [Trassenpreise](#)) einbringen. Bei Neubaustrecken könne man über den Schienenbonus reden, bei Altstrecken wohl nicht. \*\*\*



Eigentlich hatten wir gehofft, dass Rechtsanwalt **Dr. jur. Peter Ettler** aus der Zentralschweiz uns erzählen würde, dass in der Schweiz alles in Butter sei. Aber weit gefehlt, auch in der Schweiz haben die BIs noch ihre Daseinsberechtigung. Zwar werden bis 2015 alle Güterwaggons mit K-Sohlen ausgerüstet sein, aber da sind erstens die europäischen Waggons und dann die Schienen, das Geld und die Rechenmethoden. \*\*\*



**Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht** war Balsam für unsere geplagten Gemüter. Er ist der Entwickler des [LEILA-Drehgestells](#), das übrigens inzwischen deutlich preiswerter zu haben ist. Technische Innovationen könnten den Lärm um 25 dB(A) drücken, wenn man denn wollte. Und ganz neu: 11% der französischen Güterwaggons fahren bereits mit der K-Sohle trotz Sarkozy. Da müsste eigentlich Angela Merkel aufwachen.



\*\*\*

#### **„LEILA“ – Flüsterzüge für starken Güterverkehr**

Die Technische Universität Berlin hat zusammen mit der Josef Meyer Transport Technology AG aus der Schweiz das zukunftsweisende Güterwagendrehgestell „LEILA“ entwickelt. Durch Gummifedern und abstrahlarme Räder ist es schnell und leise und wiegt eine Tonne weniger als herkömmliche Drehgestelle für Güterwagen. Zudem ist Leila sicherer, denn es hat ein eigenes Diagnosesystem an Bord. LEILA erfasst die erforderlichen Daten über seine Sensoren automatisch

und leitet sie per Telematik an die Überwachungsstation. Dadurch kann der Wagenlauf deutlich beschleunigt und können mehr Güter transportiert werden.



**Prof. Dr. rer. nat. Dirk Windelberg**, ein echtes Mathe-Genie, verblüffte zunächst mit der Vorstellung, er sei diskreter Mathematiker. Was genau er damit meinte, darüber durfte der Saal weiter rätseln. Aber was er dann brachte, hatte Hand und Fuß. Auf den Punkt gebracht. Wenn 6 Züge in der Nacht alle Stunde fahren, wird der [Mittelungspegel](#) gleich berechnet wie wenn alle in der ersten

Nachstunde fahren. Das war starker Tobak und entsprechend die Reaktion im Saal. Auch in der Diskussion rüttelte kein Bahnvertreter an dieser fundierten Aussage. Dass der [Mittelungspegel](#) damit ad absurdum geführt war und für den leidgeprüften Anwohner nur der Vorbeifahrpegel zählt, ergab sich von selbst. Prof. Windelbergs Vortrag war absolut wohltuend und erfrischend, er bekam wohl den größten Applaus. \*\*\*

*Etwas Erfreuliches*, der Bundesrat hat im September die Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen als Forderung eingebracht. Bis zum Fahrplanwechsel 2012 wird die Einführung verlangt. Jetzt kommt endlich Bewegung in die träge Masse.

## **Thema Innovationen stand am Sonntag ab 9:00Uhr auf dem Programm**

**Was gibt es denn da auf dem Markt?** Auf dem Markt sind sie noch nicht, weil noch nicht zugelassen. Aber man darf ja mal „spinnen“. Am zweiten Tag war die Technik an der Reihe, wobei am Rande auf der Ausstellung recht viel Interessantes vermittelt wurde. Was war da zu sehen? [K-Sohle](#) (als einzige Maßnahme zugelassen) bringt ca. 8 dB(A), [LL-Sohle](#) würde ca. 5-7 dB(A) bringen, [Schienenstegbedämpfer](#) mit ca. 3 dB(A) [Radabsorber](#) zur Reduzierung der Körperschallabstrahlung, bei Güterwaggons schwierig wegen der Hitzeentwicklung: 3dB(A) Schienenschleifmaschinen der [Fa. Schweerbau](#) und anderer Hersteller, aber nicht mehr als vier private in ganz Deutschland. Erscheint ganz interessant. Nur das oszillierende Schleifen garantiert einen guten Erfolg bis zu 10 dB(A) Pegelminderung. Von der Schiene werden nur 0,3 bis 0,5 mm abgenommen und die Schiene wird wirklich glatt. Kleinste Rillen lassen sich aber durch nichts verhindern. Maximal dürfen von der Schiene 10 mm abgenommen werden. Dann muss sie ersetzt werden. Der Auslöseschwellwert für das Schienenschleifen liegt bei 1 dB(A) unter dem Eingriffswert von 48 dB(A) – 3 dB(A). Der Schleifvorgang schafft 650 m Schiene pro Stunde und ist deshalb so teuer, weil die Bahn oft nur vier Stunden in der Nacht zur Verfügung stellt, die Arbeiter aber für acht Stunden bezahlt werden müssen.

Um etwas über die **Methoden der DB** herauszubekommen, mussten schon nachdrückliche Fragen bei den Podiumsdiskussionen einhergehen. Endlich gab der Berater nach. Die DB hat nur Schienenfräs- bzw. Hobelmaschinen, ca. zwei im ganzen Land, [oszillierendes Schleifen](#) ist

also eine Fehlanzeige. Damit lässt sich beim [BüG](#) schon besser argumentieren. Einige Firmen warben für ihre Lärmschutzwände, wobei ich persönlich diejenigen von [Calma TEC](#) als zukunftssträchtiger ansehe, besonders in Verbindung mit einem Lärmspoiler. Bei dieser Lärmschutzwand gibt es nur eine minimale Binnenreflektion der Schallwellen. Die übliche [Schallschutzwand](#) wird in Kassettenbauweise erstellt und hat eine schallharte Innenseite.

### Was gab es noch?

[LEILA-Drehgestells](#) bis zu 25 dB(A) Pegelminderung, Schotter, Oberbau, geschäumtes Schotterbett 5 bis 10 dB(A), [Masse-Feder-Systeme](#) bis zu 20 dB(A), aber nur im Nahbereich (Beispiel Basel, Konzerthaus), [Schwellenbesohlung](#), Hochelastische Schienenlager, elastische Zwischenlagen, feste Fahrbahn auf bituminöser Schicht (z.B. [System Infundo](#) für Körperschall), Schienenschmierung (5-8 dB(A), um nur einige zu nennen.

Ein schlecht gepflegtes Gleis kann die [Schallpegel](#) bis zu 20 dB(A) erhöhen.

Aber das Wichtigste hätte ich beinahe vergessen. Alle diese Innovationen bringen nur etwas, wenn auch das Wagenmaterial sich bessert. *Sprich:* Bislang ist der Innovationseffekt bei Güterzügen nicht gegeben, schon gar nicht auf reinen Güterzugstrecken, wie sie bei uns von Offenburg bis Weil a. Rh. geplant sind. Schlecht gepflegte Güterwaggons belasten das Gleis mit bis zu 15 dB(A), wie Untersuchungen aus der Schweiz ergeben haben.



In den Arbeitskreisen kam noch mal viel Diskussion auf, ich selbst nahm am Arbeitskreis Recht mit **Rechtsanwalt Matthias M. Möller-Meinecke** teil. Quintessenz: Solange der Gesetzgeber nicht die Rahmenbedingungen ändert, schweben wir weiter in der Luft. Aber eine diesbezügliche Forderung des Kongresses an die Bundesregierung ist unterwegs, sechs Musterklagen sind am Laufen. \*\*\*

**Der Abschied** von Boppard war herzlich, viele Freundschaften wurden geschlossen, insbesondere die Bande mit unseren Schweizer Nachbarn enger geknüpft. Aber auch in die Niederlanden wie auch ins Bayrische Altmühltal und ebenso nach Fehmarn, hoch im Norden Deutschlands. Die Freude auf das nächste Treffen war unverkennbar. Die Heimfahrt ging bei schönem Wetter durchs Mittelrheintal. Ganz klar: Schallschutzwände wären der Tod für dieses Tal, die Gäste blieben schlagartig ganz weg. Wohlbemerkt, die Gäste bleiben schon derzeit kaum länger als zwei Nächte, da bereits heute ein unerträglicher Güterzug-Lärm den Bewohnern des Mittelrheintals das Leben schwer machen!

*Somit sind also Innovationen umgehend geboten: Leise Züge, Geschwindigkeitsreduzierung, Nachtfahrverbot u.a. Und damit dieses Unheil im Südbadischen Offenburg bis Weil a. Rh. weg bleibt, sind wir zusammen mit 42 Bürgerinitiativen in Deutschland verbündet. Bei vielen ist leider der Lärm schon aktiv, doch es gibt auch Bürgerinitiativen, die sich unserer Gangart als*



Bericht von  
Dr. Klaus Gump, p,  
1. stellv. Vorstand  
IGEL e.V.

*Vorbild nehmen. Im Zusammenschluss in der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm wird seit Jahren darum gekämpft. Auch hier hat sich die Zahl der [BVS](#) Mitglieder während des [IBK 2010](#) massiv gesteigert.*

Um 20.30 Uhr waren wir dann wieder wohlbehalten in Freiburg angelangt.

Ein ganz großes Dankeschön gebührt aber dem Organisationskomitee, an erster Stelle Frank Gross, seiner Frau sowie unserem Vorstandsvorsitzenden Johannes Baumgaertner. Ihnen vor allem ist zu verdanken, dass dieser Kongress so erfolgreich war und unvergessen bleibt.

Euer IGEL

Dr. Klaus Gump, 1. Stellv. Vorstand IGEL e.V.