

Wirksamkeit des „Besonders überwachten Gleis“ offensichtlich zweifelhaft

(kso). Am 30. Juni findet in der Stadthalle die seit geraumer Zeit überfällige Anhörung von Einwendern und Betroffenen zum von der Deutschen Bahn beantragten Planfeststellungsverfahren „Anpassung Schallschutz in Hockenheim“ statt.

Gerade rechtzeitig zu dieser Veranstaltung hat der Interessenverband der europäischen Eisenbahnen CER (Community European Railway and Infrastructure Companies), dem auch die Deutsche Bahn AG angehört, ein sehr interessantes Positionspapier zum Thema „Akustisches Schleifen“ veröffentlicht. Dieses Positionspapier, welches leider nur in englischer Sprache vorliegt, kann von der Internet-Seite der Bürgerinitiative Stille Schiene Hockenheim e.V. (www.biss-hockenheim.de) heruntergeladen werden.

Die in dem Positionspapier dargestellten Thesen sind für das Hockenheimer Verfahren insofern von großem Interesse, da die von der Bahn beantragte Lärmschutzlösung auf Basis der sogenannten „Variante V07“ geplante Gesamtkosten von 9,145 Mio. Euro umfasst, von denen wiederum mit 5,846 Mio. Euro der mit Abstand größte Kostenblock auf das regelmäßige Schleifen der Schienen im Bereich Hocken-

heim entfällt. Dieses regelmäßig anzuwendende Schleifverfahren wird unter dem Fachbegriff „Besonders überwachtetes Gleis (BüG)“ im Planfeststellungsantrag geführt. In dem Positionspapier des CER wird nun eine aufschlussreiche Differenzierung eingeführt. Neben dem Schleifen der Schienen zum Zwecke der lärmmindernden Verbesserung der Schienenoberfläche gibt es auch noch ein für Laien kaum unterscheidbares Verfahren der sogenannten Schienen-Reprofilierung. Diese Reprofilierung der Schiene führt aber keineswegs zu einer glatten Schiene, sondern erhöht zunächst die Rauheit der Schiene ganz erheblich.

Der CER räumt ein, dass sich dadurch der Lärm zunächst drastisch erhöht, ehe er – in Abhängigkeit vom Zugaufkommen und den Achslasten – nach einer Stabilisierungsdauer von angeblich nur zwei bis vier Wochen wieder zurückgeht. Er gibt auch zu, dass diese Art des Schienenprofilierens zu ganz erheblichen Beschwerden bei den Anwohnern führt, nicht nur wegen der nächtlichen Arbeiten, sondern auch wegen des danach erhöhten Schienenlärms.

Erfahrungen deutscher Bahn-lärm-Bürgerinitiativen zeigen auch recht deutlich, dass die

vom CER angegebene Stabilisierungsdauer mit vier Wochen eher als optimistische Schätzung betrachtet werden kann, da praktisch vielerorts Zeiträume von drei Monaten bis zu einer Reduzierung des erhöhten Bahn lärms nach einer Schienen-Reprofilierung auftraten. Im Rahmen der in Hockenheim anstehenden Anhörung wird zunächst zu klären sein, ob und in welcher Höhe die im Antrag ausgewiesenen BüG-Kosten tatsächlich zur Reprofilierung der hiesigen Schienen-Infrastruktur eingesetzt werden sollen. I

nteressanterweise kommt der CER in besagtem Positionspapier auch zu der Feststellung, dass das Schleifen der Schienen mit dem Ziel einer lärmmindernden Verringerung von Rauheiten zwischen Schiene und Rad nur dann überhaupt einen Sinn macht, wenn die Oberflächenqualität beider Komponenten, also auch die des Rads, gleichermaßen sichergestellt und kontrolliert wird.

Folgerichtig kommt dieser Spitzenverband der europäischen Bahnbetreiber auch zu der Feststellung, dass die derzeit sehr geringe Umrüstquote der in Europa eingesetzten Waggons auf oberflächenschonende Mehrkomponenten-Bremsen einen messbaren Vorteil des

BüG-Verfahrens praktisch ausschließe.

Und selbst unter optimalen Bedingungen, also glattes Rad auf frisch geschliffener Schiene, erwartet der CER nur eine akustisch nicht wahrnehmbare Lärmreduzierung um maximal zwei Dezibel. Für betroffene Hockenheimer stellt sich also nicht nur die Frage, ob die von der Bahn vorgeschlagene Maßnahme eines besonders überwachten Gleis eventuell ausschließlich zur Reprofilierung der Gleise eingesetzt werden soll, um damit primär die wirtschaftliche Standzeit des eingesetzten Schienenmaterials zu optimieren.

Eine weitere Frage wird sein, warum die Bahn mehr als fünf Mio. Euro in eine Maßnahme investieren wil, deren praktischer Nutzen nach Aussage des CER mehr als zweifelhaft sein dürfte.

„Auch diese Studie macht mehr als deutlich, dass die Bahn uns mit ihrem Antrag an der Nase herumzuführen gedenkt. Alle vom Bahn lärms betroffenen Hockenheimerinnen und Hockenheimer sollten deshalb die Anhörung am 30. Juni nutzen, um sich gegen dieses Verhalten der Bahn zu wehren“ so der BISS-Vorstand in seiner Presseerklärung.