

Lärminderung

Deutsche Bahn bringt neue Flüsterbremse voran

Neuartige Bremssohle halbiert Lärm und lässt sich günstig in die Bestandsflotte im Schienengüterverkehr einbauen.

(Berlin, 8. April 2011) Die Deutsche Bahn drückt bei der flächendeckenden Einführung von Flüsterbremsen aufs Tempo: Heute traf in Berlin der „EuropeTrain“ ein, der seit Dezember quer durch Europa unterwegs ist, um eine neuartige Flüsterbremse – die LL-Sohle – auf Herz und Nieren zu testen und zur Serienreife zu bringen. Zusammengestellt aus verschiedenen Waggontypen, beladen mit diversen Gütern und gestellt von mehreren europäischen Eisenbahnunternehmen wird der Testzug mehr als 200.000 Kilometer bis Anfang 2012 absolvieren, überwacht von Ingenieuren und Technikern. Im eisigen skandinavischen Winter war er schon unterwegs, die Sommerhitze Italiens steht ihm noch bevor. Gleichzeitig wird auch der Einfluss unterschiedlicher topografischer Bedingungen getestet.



Die LL-Bremssohle hat das Potenzial, den Schienenlärm im Vergleich zu herkömmlichen Güterzügen zu halbieren. Im Unterschied zur K-Sohle, die den Lärm gleichfalls halbiert, lässt sich die LL-Bremssohle mit deutlich reduziertem finanziellen Aufwand in die Bestandsflotte einbauen. „Die Lärminderung des Schienengüterverkehrs steht bei uns auf der Agenda weit oben“, sagt Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Transport und Logistik der Deutschen Bahn. „Wir bauen auf einen wachsenden Güterverkehr auf der Schiene. Dass dieser gerade in den hoch frequentierten Korridoren akzeptiert wird, setzt voraus, dass wir uns auch um den aktiven Lärmschutz bei der Verursachung kümmern.“

Pilotprojekt „Leiser Güterverkehr“

Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, unterstrich bei der Präsentation des EuropeTrains: „Lärm ist eines der großen Probleme für die Akzeptanz von Verkehr. Die Gütermengen auch auf der Schiene nehmen zu, aber die Grenze der Belastbarkeit der Menschen an den Strecken ist vielerorts erreicht - oder schon überschritten. Wir nehmen die Besorgnis der Menschen ernst und investieren in mehr Lärmschutz, auf der Schiene und an den Wagen. Wir fördern zum Beispiel mit dem Pilotprojekt „Leiser Güterverkehr“ den Einbau von lärmindernden Bremstechniken an Güterwaggons mit 20 Millionen Euro. Das ist ein Schritt zur Erreichung unseres Ziels, den Lärm bis 2020 auf den hoch belasteten Strecken um 50 Prozent zu reduzieren.“

Auf Initiative der DB und unter Federführung des Eisenbahn-Weltverbandes „Union internationale des chemins de fer“ (UIC) beteiligen sich rund 30 europäische Bahnen und mehrere Partner aus der Industrie an diesem Testprogramm. Verantwortlich für die technische Umsetzung ist die DB Systemtechnik in Minden. Die gesamte europäische Planung, Durchführung und Überwachung des EuropeTrains wird von DB Schenker Rail in Mainz koordiniert.

Neue Güterwagen bereits mit der leisen K-Sohle ausgerüstet

Schon heute rüstet die Güterbahn DB Schenker Rail alle neuen Güterwagen mit der leisen K-Sohle aus. Die Umrüstung von vorhandenen Wagen mit dieser K-Sohle ist wegen umfassender Umbauten an der Bremsanlage jedoch sehr aufwendig und damit teuer. Sie würde die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs gefährden. In der kostengünstigeren LL-Sohle, die ohne Umbauten auskommt, sieht die UIC hingegen einen Lösungsansatz für die europäische Bestandsflotte, die rund 600.000 Güterwagen umfasst. „Die UIC setzt sich zusammen mit ihren Mitgliedern mit ganzer Kraft dafür ein, die Schiene zum effizientesten, sichersten und nachhaltigsten Verkehrsträger im Dienste von Kunden und Gesellschaft zu machen. Im Namen der internationalen Gemeinschaft der Eisenbahnen leitet die UIC komplexe technische Projekte im Bereich Nachhaltigkeit und unterstützt so die Aktivitäten der politischen Eisenbahnverbände gegenüber den europäischen Institutionen und der ERA“, erklärt Jean-Pierre Loubinoux, Generaldirektor der UIC.

Sowohl die jetzt getestete LL-Sohle als auch die seit 2003 zugelassene K-Sohle unterscheiden sich von herkömmlichen Bremsklötzen aus Grauguss dadurch, dass sie die Laufflächen der Räder nicht aufrauen und damit die Rollgeräusche um etwa zehn Dezibel reduzieren, was vom menschlichen Ohr als Halbierung des Lärms wahrgenommen wird.

Letzte Aktualisierung: 11.04.2011