

Informationsveranstaltung "Rangierbahnhof"

Präsentation der Veranstaltung vom 6. Juli 2023 (Pfarrsaal Sankt Rupert)

Referent: Daniel König, Leiter Investition, Planung und Projektsteuerung im Netz Nürnberg der DB Netz AG

Anwesende: Frau Bonn Wendel, DB Netz AG
Herr Krieglstein, CSU-Stadtrat
Herr Gradl, SPD-Stadtrat

Herr Blendinger, 1. Vorstand des Bürgerverein-Hasenbuck begrüßte den Referenten und die Anwesenden Stadträte.

Er hielt für die anwesenden Personen einen kurz gefassten Rückblick über die Historie der Lärmentwicklung des Rangierbahnhofes Nürnberg, sowie die bereits 20-jährigen Bemühungen seitens der Bürgervereine für einen Anwohner-Lärmschutz, genauer gesagt spürbare Lärmreduktion.

(Anm.: Interessierte können unter: <https://www.bv-siedlungen-sued.de/Fachthemen-des-BV> den bisherigen Verlauf nachlesen)

Danach übergab er das Wort an Herrn König.
(Dauer: ca. 30 Minuten)

Herr König erläuterte einleitend den bevorstehenden Abbau der vormals eingebauten Projekt-Gleisbremsanlagen von der Firma ELPA „Bremex-Annsys-System gegen "Siemens Trackguard Retarder" Gleisbremsen.

Bei "Bremex-Annsys-System wurden die aus Metall bestehenden Radkränze vor dem Einlaufen in die Gleisbremse mit einem speziellen Reibmittel besprüht, was bei dem anschließenden Bremsvorgang durch die Gleisbremse das Quietschen wirkungsvoll verhinderte.

Anders wirken die bereits eingebauten "Siemens Trackguard Retarder" Gleisbremsen, die mit dem Siemens Puck-Systems ausgestattet sind. Diese in Hamburg Maschen getesteten Puck-Materialien bestehen aus einem neuen, besseren, lärmindernden Sinterwerkstoff, der das Quietschen annähernd wie das ELPA-System unterbinden soll. Diese Bremssegmente sind wartungsarm.

Er schilderte den Ablauf einer Zugvereinzelung:

Die Waggons werden in drei Stufen gebremst: Sie werden über den Ablaufberg geschoben und in den Abschnitten Bergbremse (BB), Talbremse (TB), Richtungsgleisbremse (RB) in Abhängigkeit von Gewicht und Geschwindigkeit auf eine definierte Restgeschwindigkeit heruntergebremst, um in den Richtungsgleisen mit kontrollierter Restgeschwindigkeit auszurollen.

Lärmkonzept Rangierbahnhof Nürnberg

Es ist ein dreistufiger Umbau der Gleisbremsen vorgesehen.

Die **erste Stufe** des Lärmkonzeptes ist bereits abgeschlossen und betrifft die Bergbremsen 1-3. Dies sind die höchst beanspruchten Gleisbremsen im System, was die Häufigkeit und die eingesetzten Bremskräfte betrifft. Bei diesen sind die Bremssegmente bereits getauscht, sie bewirken maßgeblich jetzt schon eine wahrnehmbare Reduzierung der Lärmemissionen.



Die **zweite Stufe** betrifft den Umbau der 10 Talbremsen. 4 Stück davon befinden sich im Bestellvorlauf, 6 Stück sind bestellt und werden voraussichtlich bis Ende 2023 umgerüstet. Herr König führt die noch verbleibenden sporadisch auftretenden Quietschgeräusche auf die noch nicht umgerüsteten Talbremsen zurück.

In der **dritten Stufe** sollen die Richtungsgleisbremsen (ca. 60 Stück) nachgerüstet werden. 4 Stück sind bereits getauscht, eine für 2023 beordert, die übrigen werden ab 2024 sukzessive mit den neuen Bremssegmenten bestückt.

Damit soll der Systemwechsel von „Bremex-Annsys-System“ (mit Reibmittel) auf "Siemens Trackguard Retarder" Gleisbremsen (PUCK-System) bis Ende 2024 abgeschlossen sein.

Herr König führte aus, dass rückblickend das ELPA-System zu störanfällig und die bisherigen aufgelaufenen Wartungen zu teuer waren (mehrere Millionen). Vor diesem Hintergrund musste eine gleichwertige lärmreduzierende, tragbare andere Lösung gefunden werden.

Beim stattgefundenen Vorort-Termin am 09.02.2023 wurde die neue Lösung vorgestellt. Die lärmreduzierende Funktion der mit den neuen Puck-Segmenten ausgestatteten Gleisbremsen war deutlich wahrnehmbar.

Laut beteiligter Personen der Bürgervereine war nur noch in geringer Anzahl und Lautstärke ein reduziertes leises Quietschen beim Bremsvorgang wahrzunehmen.

Die DB Netz AG ist mit den erreichten Lärmreduktionen der aktuell sich im Einsatz befindlichen Bremssegmente zufrieden und spricht nach wie vor von einer vergleichbaren Lösung.

Die Umsetzung des Lärmkonzeptes, Umbau aller Gleisbremsen, verzögert sich allerdings, da die Firma Siemens kurzfristig nicht in der Lage ist, die benötigte Anzahl an neuen Bremssegmenten kurzfristig zu liefern; daher der momentan stockende Umbau der Talbremsen.

Herr König sieht das bisherige Ergebnis positiv.

Fragerunde (ca. 60 Min.)

Es gab viele kritische Nachfragen und Wortmeldungen:

Insgesamt bestehen weiterhin Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Lärmreduzierung.

Herr Baumann, Themenverantwortlicher vom Bürgerverein Siedlungen Süd, richtete die ihm im Vorfeld zugetragenen Fragen an Herrn König.

Frage 1

Es wurden die Aussagen von Herrn Josel über die 30/60 Prozent Lärmreduktion 2023/2024 hinterfragt. Auf welche Basis beziehen sich diese Prozentwerte?

Antwort Herr König: Dieser Aussage liegt kein Basiswert zugrunde. Man hat den einzelnen Reihen der Gleisbremsen (Berg-, Tal-, Richtungsgleisbremsen) einen anteiligen Lärmreduktionsprozentwert zugewiesen

Bergbremsen 1-3 = 30 %; an diesen drei Bergbremsen werden die höchsten Bremskräfte benötigt und damit die drastischsten Lärmemissionen erzeugt. Dieser Umstand führt momentan zu der hörbaren Lärminderung.

Talbremsen 10 = 30 %; da diese 10 Talbremsen (TB) in etwa den Lärmemissionen der Bergbremsen entsprechen.

Richtungsgleisbremsen ca. 60 Stück plus 2 GB in der GW-Vorharfe. Ausführung „Singl“. An diesen Gleisbremsen werden die geringsten Kräfte für den Bremsvorgang aufgewendet deshalb wurden sie nicht in die Aussage mit einbezogen, da bereits heute die ausgehenden Lärmemissionen von den Richtungsgleisbremsen sehr gering sind.

Frage 2

Wo bleibt die Beantwortung zu von den Bürgervereinen schriftlich angeforderte und bis heute unbeantwortete Anforderung eines Schlussberichtes der Testphase in Hamburg?

Antwort Herr König: Es gibt keinen Schlussbericht. Er argumentiert, dass bei einer Änderung der Puck-Einsätze kein Schlussbericht nötig ist. Auch wurden über den Zeitraum der Testphase in Hamburg Maschen keine Messungen vorgenommen.

Frage 3

Warum funktionieren die Bremex-Annsys-Systeme im Rangierbahnhof Prag ohne diese von der DB angeführten Probleme?

Antwort Herr König: Er kann dazu keine Stellung nehmen, da darüber keine Kenntnisse vorliegen.

Frage 4

Unabhängig von dem stattgefundenen Ortstermin haben sich die Bürgervereine Hasenbuck und Siedlungen Süd bei den Gemeinden Hamburg Maschen, Limmattal (SSB, Schweiz) und Graz (ÖBB, Österreich), die ebenfalls vom Rangierlärm betroffen sind, nach ihren Erfahrungen mit den neuen Gleisbremsen erkundigt.

Die Auskünfte waren niederschmetternd.

Laut den Bürgermeistern der genannten Rangierbahnhöfe, voran Hamburg Maschen (dort wurde laut Herrn Josel, Vorstand DB-Netz AG die neuen Bremssegmente eingebaut und ausführlich getestet) sind bereits die dortigen Rangierbahnhöfe mit diesen neuesten Bremssegmenten ausgestattet. Sie beklagen aber nach wie vor weiterhin wahrnehmbares nervtötendes Quietschen.

Bemerkung von Herrn Blendinger dazu:

Eine Schule neben einem Rangierbahnhof mit Siemens-System musste bereits abgerissen werden, weil ein Unterricht neben dem Rangierbahnhof aufgrund des Lärms nicht mehr möglich war, trotz der brandneuen Bremssegmente.

Herr König wurde darauf hingewiesen, dass er doch darüber Bescheid wissen müsste, da die DB-Netz AG über den Verband DACH (Deutschland/ Austria /Schweiz) bestimmt sehr gut über die Wirkungsweise, genauer gesagt lärmreduzierenden Eigenschaften der neuen Bremssegmente, in den genannten Rangierbahnhöfen informiert sei.

Antwort Herr König:

Er wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es keine Verpflichtung der Lärmreduktion gibt und berief sich auf die erteilte Baugenehmigung von 1980 (Bestandsschutz). Gleichzeitig verwies er auf den Ortstermin vom 10.2.2023 in Nürnberg, bei dem keine diesbezüglichen Emissionen (Quietschen) in diesem genannten Umfang aufgetreten sind.

Er gab den Hinweis, sich bei Gelegenheit in die Nähe des Ablaufberges zu begeben und eine Zugvereinzelung abzuwarten, um einen eigenen Eindruck zu gewinnen.

Eine weitere Möglichkeit bestehe für Interessierte, sich am „Tag der offenen Türe“ (29.7.2023) zu informieren. Eine Zugvereinzelung über den Ablaufberg ist auch an diesem Tag möglich, da der „Tag der offenen Türe“ im Normalbetrieb stattfindet. So könne man sich vor Ort einen eigenen realistischen Eindruck über die Lärmemissionen der bereits umgerüsteten Gleisbremsen 1-3 bilden.

Herr Baumann wies darauf hin, dass 2 Personen am 5. Juli, ca. 20 Uhr am Ablaufberg drei Abläufe beobachteten, bei denen ca. 20 % der Waggon ein unterschiedliches Quietschen in Höhe und Lautstärke erzeugte. Bei einer Lärmmessung in Abstand zur Bergbremse 3 von ca. 10 Metern konnte hier bei einem Bremsvorgang ein Messwert von =100 dB ermittelt werden.

Antwort Herr König: Er nahm diese Aussage zur Kenntnis und verwies weiterhin auf den Orts-termin vom 10.2.2023 bzw. berief sich auf den Bestandsschutz aufgrund der planfestgestellten Genehmigung der Anlage von 1980.

Frage 5

Es wird eine Lärmmessung gefordert.

Antwort Herr König: Eine Lärmmessung sei nicht möglich, weil dabei unterschiedliche Einflussfaktoren eine Rolle spielen, z.B. die Länge der Verweildauer, die Größe der Wagons, die Luftfeuchtigkeit (bei feuchter Witterung – weniger Quietschen als bei trockener) und der Wind.

Frage 6

Warum soll eine Lärmmessung nicht möglich sein (längere Messdauer mit Einbeziehung von Wetter-Daten)?

Antwort Herr König: Die hochfrequenten Quietschgeräusche entstünden nicht mehr und es sei nicht vorhersehbar und nicht reproduzierbar, wann das Quietschen entsteht.

Die DB-Netz werde keine Lärmmessung durchführen. Die Bahn beruft sich auf die planfestgestellte Genehmigung der Anlage von 1980, die einen Umbau des Rangierbahnhofs ermöglicht hat. Die Rahmenbedingungen haben sich seitdem nicht geändert.

Frage 7

Es wurde nach der Umweltverträglichkeit der verwendeten Materialien gefragt.

Antwort Herr König: Die Zusammensetzung der Materialien sei nicht im Detail bekannt, sie soll sich aber umweltfreundlich bzw. neutral verhalten. Herr König sagte zu, die technischen Daten des Herstellers, die im Labor ermittelt wurden, den Bürgervereinen zur Verfügung zu stellen.

Frage 8

Warum konnte der Bau des neuen Stadtteils Neulichtenreuth zuerst nicht genehmigt werden, später aber doch?

Antwort Herr König: Die Planung liegt im Verantwortungsbereich der Stadt Nürnberg.

Weitere Fragen, die nicht im direkten Zusammenhang mit den Bremsanlagen stehen

Frage 1

von Thomas Freier

Signaltöne sind alle 20 Minuten zu hören (auch nachts) – können diese reduziert werden?

Antwort: Herr König ist sich sicher, dass keine unnötigen Signaltöne abgegeben werden. Bei der Prüfung der Lok vor Übergabe gehört der Test der Signalgeber zwingend dazu!

Frage 2

von Fam. Winkelmann

Ob, bzw. wann plant die Bahn den Umbau des Mauslochs (Stichwort: gemeinschaftliche Nutzung der einen Fahrspur für ÖPNV, Fahrbahn und Fahrradweg)? Laut Herrn Ulrich, Baureferent der Stadt Nürnberg ist hierfür die Bahn verantwortlich.

Antwort Herr König: Dieser Bereich fällt nicht in seinen Aufgabenbereich und kann deshalb nicht von ihm beantwortet werden.

Die Frage wurde von Herrn Blendinger beantwortet:

Nach vorliegender Information von Herrn Stadtrat Krieglstein muss im Zusammenhang mit den Hafentrassen-Sanierungen und den anstehenden Ertüchtigungen der beiden Bahnunterführungen in der Julius-Löbmann-Straße (Kleines, Großes Mausloch) sowie der anschließenden Sanierung der Rangierbahnhof-Brücke ein raumgreifendes Verkehrsleitkonzept erstellt werden, um die betroffenen Verkehrsströme im Ziel- und Quellverkehr zu entzerren.

Vorschlag:

Um die nicht vorhersehbaren, plötzlich auftretenden Lärmemissionen noch geringer zu halten, wird, wie in Prag bereits angewendet, eine niedrige Lärmschutzwand (0,7 - 1m Höhe) nahe der Bremsanlagen, zumindest bei den Berg- und Talbremsen vorgeschlagen. Mit dieser Maßnahme könnte man die sporadisch auftretenden, nicht vorhersehbaren Quietschgeräusche (<=> 100 dB) darüber hinaus deutlich reduzieren. Hr. König versprach, dass die DB den Vorschlag prüft.

Herr König lud zum Tag der offenen Tür am 29.07.2023 ein. An diesem Tag bestehe die Möglichkeit, den Bremsvorgang der Wagons im Durchlaufen der Gleisbremse zu verfolgen und sich ein persönliches Bild von deren Lärmreduktion/Emission zu machen.

Frau Bea Pfanner 2. Vorsitzende Bürgerverein Siedlungen Süd, bedankte sich bei Herrn König für die aufgewendete Zeit und die aufschlussreiche Ausführung.

Nürnberg, 07.08.2023

Bürgerverein Siedlungen Süd e.V.; Bernd Baumann, Themenverantwortlicher
Bürgerverein Siedlungen Süd e.V.; Andreas Roß, 1. Schriftführer
Bürgerverein Hasenbuck e.V.; Hans Blendinger, 1. Vorsitzender