

## Auszug aus der Niederschrift

---

### **Sitzung des Ortsbeirates Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen vom 13.10.2020**

#### **7.1 Lärmbelästigung zum Kurvenquietschen der Eisenbahnfahrzeuge in Warnemünde**

Herr Dr. Fischer führt ins Thema ein und übergibt das Wort an Herrn Haberlandt.

Herr Haberlandt (DB Netz AG zuständig für Anlagen- und Instandsetzungsmanagement, Leiter der Investitionsplanung und Segmentsteuerung) stellt sich und seine beiden Kollegen Herrn Körner (DB Netz AG, Abschnittsmanager Knoten Rostock) und Herrn Koschmidder (Deutsche Bahn AG, Referent für Umweltschutz) vor.

Herr Haberlandt bereitet das Thema auf:

- 24.05.2020 kamen die ersten Beschwerden nach Wiederinbetriebnahme per E-Mail
- 18.06.2020 gab es Gespräche vor Ort
- 27.08.2020 Erfassung des Problems durch Beobachtung und Dokumentation
- 25.09.2020 Begehung durch Mitarbeiter der DB Netz AG und der Schienenbearbeitungsfirma zum Zwecke der Schaffung eines verschleißreduzierten Schienenprofils
- 13.10.2020 Informationen zum Sachstand und Diskussion im Ortsbeirat

Herr Haberlandt führt zum Bauvorhaben Umgestaltung des Bahnhofes Warnemünde und deren Bedeutung aus.

Herr Haberlandt übergibt das Wort an Herrn Koschmidder.

Herr Koschmidder gibt den Anwesenden einen Einblick und erklärt wie es zu den Quietschgeräuschen kommt. Als Ursachen werden die Querkraft, Verspannungen, die Trägheit des Rades und die Reibcharakteristik Stahl auf Stahl genannt. Dies ergibt eine Reibschwingung. Fast immer gilt dabei, dass das nicht geführte Rad des Zuges quietscht.

Dies geschieht, weil das kurvenäußere Rad stabil läuft, während das innenliegende Rad eher instabil läuft.

Herr Körner erklärt, dass zurzeit Verschleißprofile verbaut sind. Der Kurvenbogen ist bei den Umbauten bereits geweitet worden, damit keine Quietschgeräusche entstehen. Da dies nicht funktioniert, sollen die Profile mit einer Schienenbearbeitungsmaschine bearbeitet werden.

Start dieser Maßnahme soll im November 2020 sein. Es betrifft gesamt ca. 2000 Meter Schiene und den kompletten Bahnhof.

Herr Dr. Fischer bedankt sich für die Ausführung und stellt die erste Frage. Das die innenliegende Schiene des Gleises macht die Geräusche, die Fläche wird nun verkleinert ebenso auch bei der außenliegenden Schiene des Gleises?

Herr Klüsener merkt an, dass ihm das Quietschen bei den ICE's und IC's nicht so auffällt, ebenso verhält es sich wenn die Gleise nass sind bzw. die S-Bahnen langsamer fahren.

Herr Koschmidder weist darauf hin, dass das Quietschen bei allen Zügen gleich auftritt. Herr Körner fügt an, dass es bei Verschleißprofilen eine Neigung zur Gleismitte gibt. Nun werden Schablonen angefertigt, nach welchen die einzelnen Schienen bearbeitet werden.

Herr Porst bemängelt die anscheinende Ahnungslosigkeit der Bahnmitarbeiter und fragt nach, warum es denn nicht schon eine Musterlösung gäbe und warum man die Schienen nicht einfach mit einem Profil versieht, welches die Schwingungen dämpft. Ähnlich den Schienen der Straßenbahn. Des Weiteren merkt er an, dass es diese Probleme mit älteren Triebwagen nicht so gegeben hätte.

Herr Koschmidder antwortet darauf, dass es mit verschiedenen Triebwagen auch verschiedene Akkustikprobleme gibt. Zu diesem Thema müsste noch ein Kollege von der DB Regio gehört werden.

Dämpfungselemente zu installieren ist eher schwierig, weil sich hier nicht nur die Schienen befinden, sondern auch Weichen. Des Weiteren ist das Netz der DB auch größer, als das Netz der Rostocker Straßenbahn AG. Schienendämpfung kann nur eingesetzt werden um die Symptome, nicht aber die Ursachen und bauliche Zwänge zu bekämpfen. Die Weichen können nicht mit Dämpfern ausgestattet werden.

Herr Porst möchte wissen: sollte das Bearbeiten der Schienen nicht helfen, ob dann weiter nach Lösungen gesucht wird?

Herr Haberlandt bejaht dies und fügt an, dass man von dem Thema absolut nicht überrascht worden ist. Das Thema ist immer wieder an die zuständigen Stellen herangetragen und bearbeitet worden. Nur der Erfolg blieb aus. So gab es unter anderem Mess- und Begleitfahrten. Selbst das Eingreifen der Begleitschmierung ist geprüft worden, genau wie die Lage der Gleise.

Herr Tolksdorff möchte wissen ob man das Auftreten der Geräusche auch mit verschiedenen Geschwindigkeiten getestet hat, bis hin zur Schleichfahrt?

Herr Ehlers weist darauf hin, dass Lärm ebenfalls Umweltverschmutzung ist und es in der Zeit von 2016 bis 2018 bereits Gespräche über die Aufstellung von Schallschutzwänden mit dem Umweltamt gab.

Herr Haberlandt erklärt nochmals, dass die Schienen nach gültigen DIN-Vorschriften gebaut und verlegt worden sind. Und die Frage der Schallschutzwände ist ebenfalls oft diskutiert worden aber die Bahn hat sich davon keine endgültige Lösung versprochen.

Herr Koschmidder ergänzt, dass die Taktung der verschiedenen Züge dies nicht zulässt. Die Bahn unterhält eine Prüf- und Musterstrecke, ebenfalls forscht die Bahn selbst an dieser Problematik um Lösungen zu finden. Es könnte auch bauliche Veränderungen an den Triebwagen geben. Da es sich hier aber um Umbauten handelt, kann dieses eine längere Zeit dauern.

Frau Pistor fragt nach, ob sich die Bahn mal an die slowenische Firma gewendet hat, die sich bereit erklärt hat dieses Problem beheben zu können. Der Kontakt könnte durch Sie vermittelt werden.

Herr Körner merkt an, dass es von Seiten der Bahn keinen Kontakt gäbe. So müsse man sowieso präqualifizierte Firmen binden und das Vergaberecht muss beachtet werden.

Herr Dr. Fischer fasst den Vortrag zusammen und fragt nach, wann mit einem Abschluss der Maßnahme gerechnet werden kann?

Herr Körner erklärt, dass bereits eine Firma vertraglich gebunden ist und jetzt die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden. Ein Erfolg soll sich Anfang des Jahres 2021 zeigen.  
Herr Körner sagt zu, dass weiter an Lösungen gearbeitet wird.  
Anfang 2021 sagen die Vertreter der Deutschen Bahn AG und der DB Netz AG einen weiteren Austausch in dieser Thematik und die Vorstellung neuer Erkenntnisse im Ortsbeirat zu.