



Foto: Railwatch

Flachstellen auf der Radlaufläche führen in 82% der Fälle zu tiefgreifenden Schäden.

## UBA schlägt Bewertung von Flachstellen nach „akustischer Auffälligkeit“ vor

**Lärmschutz** Eine Zugvorbeifahrt mit Flachstelle wird als ebenso lästig empfunden wie eine deutlich lautere Zugvorbeifahrt ohne Flachstelle. Das geht aus dem Bericht „Messung von Flachstellen und Ermittlung eines akustischen Instandhaltungskriteriums“ im Auftrag des das Umweltbundesamts (UBA) hervor.

Der Gesamtpegel des lauteren Zuges ohne Flachstelle kann demnach um 25% des durch die Flachstelle verursachten Mehrlärms (Delta) im Maximalpegel höher sein, um vergleichbar lästig wie eine Vorbeifahrt ohne Flachstelle zu sein. Befragt wurden 20 Versuchspersonen, die dem Lärm unterschiedlicher Flachstellen ausgesetzt wurden.

Laut den Autoren (Ingenieurbüro Möhler + Partner) wäre es denkbar, mit einem „Pegelzuschlag“ die „akustische Auffälligkeit“ der Flachstelle in Regelwerken abzubilden: Zugvorbeifahrten mit Flachstellen könnten mit einem Zuschlag versehen werden, der 25% des Maximalpegel-Unterschieds zwischen einer Zugfahrt mit und ohne Flachstelle beträgt. Der korrigierte Wert wäre dann mit gängigen Grenzwerten vergleichbar.

Die Lästigkeit einer Flachstelle könnte anhand ihrer „Akzeptierbar-

keit“ erfasst werden. Im Studienaufbau mussten die Versuchspersonen Flachstellengeräusche als „akzeptabel“ oder „inakzeptabel“ bewerten. Damit 50% der Versuchspersonen eine Flachstelle akzeptabel finden, darf der durch Flachstellen ausgelöste A-bewertete Maximalpegel bei 85 dB(A) liegen, für 30% Akzeptanz bei etwa 86,5 dB(A). Umgerechnet auf einen – wie in der TSI Noise festgelegten – Dauerschallpegel entspräche dies für 50% Akzeptanz 83,5 dB, für 30% 85 dB. Aktuell liegt der Grenzwert für Güterwagen bei 83 dB.

Die akustische Lästigkeit einer Flachstelle hängt laut Studie zudem vom 2-kHz-Oktavpegel und der Schwingungsstärke ab. Zur Detektion akustisch auffälliger Flachstellen wird ein infrastrukturseitiges Monitoring vorgeschlagen. Der Rechtsrahmen könnte so angepasst werden, dass nicht nur Abmessungen, sondern auch „akustische Kriterien“ eine Flachstelle zum sicherheitsrelevanten Mangel machen.

Für die Studie wurden Züge auf der Strecke München-Rosenheim beobachtet. Innerhalb eines Monats wiesen 30,45% der 24197 erfassten Güterwagen eine Flachstelle auf. **RB 6.6.22 (jgf)**

## In dieser Ausgabe:

- Wie die Deutsche Bahn von 2024 an bei der Erneuerung des Schienennetzes vorgehen will **Seite 2**
- Welches innovative Güterverkehrsunternehmen 2031 den Betrieb auf eigener Infrastruktur starten will **Seite 3**
- Was der Vertrag mit Siemens Ägypten an Infrastruktur und Verkehrsangeboten bringt **Seite 5**
- Wie sich das Eisenbahnunternehmen HHPI in den 20 Jahren seines Bestehens am Markt etabliert hat **Seite 8**
- Welche Entwicklungen es auf dem Markt für Automobil- und Komponententransporte gibt **Seite 10**

## BKS: Moderation gesucht

**Beschleunigung** Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) hat die „Organisation, Moderation und Prozessbegleitung“ der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) ausgeschrieben (TED: 285234-2022). Bis 24.06.2022 können sich potenzielle Auftragnehmer bewerben, die Ausschreibung erfolgte am 24.05.2022. Die Moderation wird nicht von Beginn des Prozesses an dabei sein: Die Konstituierung der BKS ist weiterhin „bis Anfang Juli“ geplant. Der Auftragnehmer soll dann die „bereits berufene BKS“ inhaltlich begleiten und die Vorbereitung, Moderation und Nachbereitung einer zentralen Sitzung des Lenkungsraums der BKS und der BKS im September in Berlin übernehmen.

Der überschaubar gehaltene Lenkungsraum soll aus hochrangigen Vertretern von BMDV, Bundesfinanzministerium und Bundestagsabgeordneten bestehen, ergänzt um ein Panel aus Entscheidern aus Bahnsektor, Verwaltung und Bahn- und Bauindustrie, berufen durch den Bahnbeauftragten Michael Theurer (FDP). Spätestens für Oktober sind Workshops einzelner Arbeitsgruppen geplant. Bis Ende 2022 soll ein 15- bis 20-seitiger Abschlussbericht stehen. **RB 6.6.22 (jgf)**