

Etwas aus dem Tollhaus Bahn und Bundesverkehrsministerium:

Schienenstegdämpfer werden farbig gemacht, damit die Bürger einem Psychotrick unterliegen und meinen sollen, jetzt habe der Lärm nachgelassen. Es gibt dazu umfangreichen Schriftwechsel. Lesen Sie eine Zusammenfassung von Herrn Dr. Steininger. Was sich Bahn und Verkehrsministerium erlauben, lässt sich gar nicht in Worte fassen. Jetzt wird auch noch zu betrügerischen Maßnahmen gegenüber den Bürgern gegriffen.

„Farbige“ Schienenstegdämpfer: Psychotricks statt Lärmschutz

Hallo,

statt wirksamen Lärmschutz zu machen perfektioniert das BMVI seit geraumer Zeit Orwells „Schönsprech“ (zu Neudeutsch „Framing“):

Nachdem Schienenstegdämpfer, obwohl deren Wirkung von unter 3 dB aufgrund der hohen meßbedingten Unsicherheiten prinzipbedingt physikalisch überhaupt nicht seriös belegbar ist und diese Nichtwirkung auch für niemanden hörbar ist, sind das BMVI und die DB Netz AG auf die Idee verfallen, diese billigen rostigen Eisenprofile farbig anzustreichen und den Anwohnern zu suggerieren, dass sie damit was ganz Besonderes bekämen und dann glauben sollen, dass der Lärm weniger geworden wäre.

Bei den beiliegenden Antworten des BMVI und von Klocksins auf meine diesbezüglichen UIG-Auskunftsersuchen muss man sich sehr zurückhalten um keinen Lachanfall zu bekommen.

Ein paar Zitate:

Frage:

Haben diese „farbigen“ Schienenstegdämpfer eine bessere Lärminderungswirkung als andere zugelassene, nicht-farbige SSD?

Antwort des BMVI:

Farbige Schienenstegdämpfer sind von der Bauart her identisch zu Schienenstegdämpfern ohne Farbgebung. Der physikalische Effekt ist unabhängig von der Farbgebung. Durch das innovative Projekt ist es mit Hilfe der begleitenden Studie möglich, zusätzliche Schienenstegdämpfer einzubauen und diese auf ihre psychoakustische (!!)-Wirksamkeit zu untersuchen.“

Klocksins:

Die farbige Gestaltung von SSD könnte zu einer veränderten Wahrnehmung der akustischen Wirksamkeit führen. In einer abgeschlossenen Studie aus dem Jahr 2017 wurden auf einem kurzen Testabschnitt im Bahnhof Pfraundorf SSD mit drei unterschiedlichen Farben installiert. Es wurde eine repräsentative quantitative Befragung zum vermuteten Effekt auf Basis von Abbildungen und durch explorative, qualitative Befragung von Anwohnerinnen und Anwohnern durchgeführt. **DEN UNTERSCHIEDLICHEN LACKIERUNGEN WURDE HIERBEI JEDOCH KEINE UNTERSCHIEDLICHE LÄRMMINDERUNG ZUGEORDET.** Dieses Ergebnis ist nach Einschätzung der Autoren der Studie auf die Wahl von im semiotischen Sinne vergleichsweise „stillen“ Farben zurückzuführen.“

Es kann sich wohl jeder vorstellen, wer die Autoren einer Studie sind, die meinen, dass es die „stillen“ Farben ursächlich dafür waren, dass die Anwohner diesen Betrugsversuchen nicht auf den Leim gegangen sind. Der nächste UIG-Antrag wird Zugang zu diesen „Studien“ einfordern.

Den Gipfel aber schießt Klocksins ab, wenn er meint:

a) Für den Antrag zur Frage 3 ist der Ablehnungsgrund gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 U I G einschlägig, da das Bekanntgeben der Informationen sich auf interne Mitteilungen der informationspflichtigen Stellen bezieht. Frage 3 lautet: „Wer im BMVI hat diese Idee entwickelt, befürwortet und/oder propagiert und die Idee entwickelt, in der Antwort BT-Drs. 19/5160 die fragenden Abgeordneten (und die Öffentlichkeit) durch die Einfügung des Adjektivs „farbig“ irrezuführen?“,

Diese Frage könnte auf den Prozess der internen Willensbildung abzielen. § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UIG bezweckt gerade den Schutz dieser internen Willensbildung insbesondere im behördlichen Bereich. Dabei werden sämtliche Vorgänge der internen Meinungsäußerung und Willensbildung erfasst, die sich inhaltlich auf eine Entscheidungsfindung beziehen. Ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Bekanntgabe der Information zum internen Willensbildungsprozess ist nicht ersichtlich.“

Mit der Auffassung, dass es nicht in öffentlichem Interesse sei zu erfahren, wer im BMVI diese Methoden zur Täuschung und zum Betrug von Anliegern entwickelt und vorantreibt, dürfte Klocksins wohl alleine stehen. Die Sache geht jedenfalls weiter.

An diesen Psychotricks arbeiten das BMVI und die DB schon eine ganze Weile, es gibt dazu auch schon vereinzelte Publikationen. So wurde z.B. untersucht, ob die Anwohner meinen, dass der Lärm weniger geworden wäre, wenn die DB zwar Informationen über (angebliche) Schienenschleifmaßnahmen öffentlich verbreitet, in Wirklichkeit aber gar kein Schienenschleifen durchgeführt wurde.

Die „Wirkung“ dieser nicht durchgeführten Schienenschleifmaßnahmen war so „positiv“, dass die DB offenbar dazu übergegangen ist, Schienenschleifmaßnahmen anzukündigen, auch wenn sie gar nicht vorhat, solche durchzuführen. So wurde z.B. von der DB Netz AG im Herbst letzten Jahren groß über alle Medien und PMs eine riesige Schienenschleifaktion entlang des ganzen Brennerzulaufs angekündigt. Als die Schienen an den Tagen danach kontrolliert wurden, war von Schienenschleifen überhaupt nichts zu sehen. Auf eine Anfrage danach antwortete die DB Netz AG NL München, dass das Schienenschleifen angeblich wegen „Maschinenschaden“ ausgefallen wäre - fragt sich nur, weshalb die DB dann nicht die Öffentlichkeit darüber informiert hat.

Was kommt noch nach „Flüster“-bremsen, „leisen“ Güterwaggons und „farbigen“ Schienenstegdämpfern?

Die Mail und die Antworten des BMVI können gerne weiterverbreitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ludwig Steininger

Riedlingerstr. 3

D-85614 Kirchseeon bei München

Tel. +49-8091-4753

eMail info@kirchseeon-intern.de