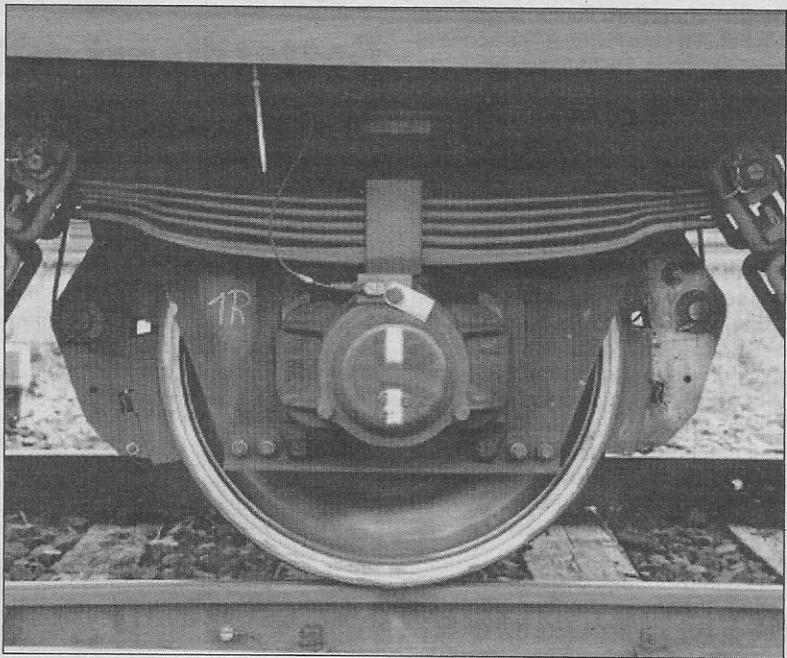


Wirkung von Flüsterbremsen demonstriert

Verkehrsminister Ramsauer und Bahnchef Grube im Binger Hauptbahnhof

Bingen. (rf) – Die Deutsche Bahn hat in Bingen die ersten von 1.250 Güterwagen präsentiert, die im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr geförderten Programms „Leiser Rhein“ auf Verbundstoffbremssohle, sogenannte Flüsterbremsen, umgerüstet werden. Die Bahn habe auch alles dafür getan, dass die kostengünstigere Leichtlaufsohle (LL-Sohle) 2013 auf europäischer Ebene zugelassen werde, fügte Bahn-Chef Rüdiger Grube beim Passieren eines Güterzuges im Binger Hauptbahnhof an, der je zur Hälfte mit alter und neuer Technik ausgestattet war. Grube kündigte an, es sei Bestreben der Bahn, in den kommenden Jahren die Güterwaggon-Flotte großflächig auf leisere Bremsen umzurüsten. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) betonte bei dem Test, er habe absolutes Verständnis für die Anwohner, die seit Jahren gegen den Bahnlärm demonstrierten. Den Bewohnern, die den Lärm als unerträglich bezeichnen, könne er nur Recht geben. Der rheinland-pfälzische Innenminister Roger Lewentz (SPD) sagte nach der Vorführung, dass nun Taten folgen müssten, um das Leben im Mittelrheintal leiser zu machen. Die Vorführung der mit Flüsterbremsen ausgestatteten Güterwagen wurde am Montagnachmittag erneut mit Protestaktionen aus dem Rheingau begleitet. Nicht nur, dass der Bahnlärm die Gesundheit der Bahnanlieger in Rheintal und Rheingau gefährde, auch der Tourismus nehme in erheblichem Maße Schaden. Gerade der Tourismus sei zusammen mit dem Weinbau der wichtigste Wirtschaftszweig der Region.

Neue Güterwagen beschafft die DB bereits seit 2001 ausschließlich mit der sogenannten Verbundstoffbremssohle. Ende des vergangenen Jahres waren es bereits rund 7.000 Waggons im Bestand von DB Schenker Rail. Um die Lärminderung weiter voranzutreiben, müssen aber auch die Bestandsfahrzeuge auf Verbundstoffbremssohle umgerüstet werden. Damit dies zeitnah realisiert werden kann, plädiert die Deutsche Bahn AG dafür, das Lärmsanierungsprogramm des Bundes auch für die Güterwagnumrüstung zu öffnen. Vom Bund geförderte Umrüstungen werden seit diesem Jahr im Rahmen des Pilotprojektes „Leiser Rhein“ gestartet. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer sagte: „Erstmals fördert die Bundesregierung damit den Lärmschutz nicht nur an der Strecke, sondern auch an Güterwagen.“ DB Schenker Rail ist bislang das einzige Unternehmen, das im Rahmen des Projektes „Leiser Rhein“ Mittel zur Umrüstung von Bestandsgüterwagen beantragt hat. Die pilothafte Umrüstung von Wagen, die vorrangig im Rheinkorridor eingesetzt werden, soll wichtige Erkenntnisse für die weitere Umrüstung der Flotte bringen. Vor dem Start im alltäglichen Verkehr müssen jedoch umfangreiche tech-



Die K-Sohle ist ein Bauteil von Güterzugwagen-Bremsen aus Kompositwerkstoffen. Die Verwendung von K-Sohlen in Güterzugwagen-Bremsen wirkt sich deutlich lärmindernd auf das Rollgeräusch von Güterzügen aus. Die K-Sohle wird deshalb auch „Flüsterbremse“ genannt. Foto: DB

nische Vorarbeiten und Zulassungsprozesse sowie die vergaberechtskonforme Beschaffung organisiert werden.

Die Umrüstung auf die „Flüsterbremse“ ist ganz entscheidend für eine effiziente Lärmbekämpfung. Denn nur wenn alle Güterwagen, die auf dem deutschen Streckennetz unterwegs sind, auf Verbundstoffbremssohle umgerüstet sein werden, kann der Schienenlärm nachhaltig sinken. Allein in Deutschland kommen für die Umrüstung 180.000 Wagen in Frage. Jeder dritte Wagen ist laut Bahnaussage im Bestand von anderen Verkehrsunternehmen oder privaten Wageneinstellern. Die Verbundstoffbremssohle verhindert das Aufrauen der Räder, so dass die Wagen leiser rollen. Prinzipiell gilt: Je glatter die Schienen und Laufflächen, desto geringer die Lärmemission.

Gleiche Zeremonie

„Vor fünf Jahren erfolgte die gleiche Zeremonie und man muss sich allen Ernstes fragen, für wie dumm halten die Politiker aus Berlin die Menschen hier im lärmgeplagten Rheintal“, sagte der Welterbedezernent Karl Ottes in einer Stellungnahme. Ein Modellzug sei eben nicht zu vergleichen mit der rauen Wirklichkeit, unter welcher die Betroffenen an der Güterstrecke rund um die Uhr, besonders in der Nacht, leiden müssen. Im Jahre 2007 sei ihnen – ebenfalls in Bingen – versprochen worden, dass man das Thema Lärmbekämpfung mit aller Kraft angehen werde. Jetzt werde gesagt, dass man noch auf die Genehmigungen des Eisenbahnbundesamtes für die neue Technik warte. Zugleich werde auch auf Entscheidungen auf EU-

Ebene verwiesen. Mit anderen Worten: Wir kümmern uns um Euch – aber ihr müsst Euch noch gedulden.

Zwischenzeitlich werde weiter an der Strecke gebastelt, viel Geld für die Sicherung der Hänge und vor allen Dingen die elektronische Steuerung ausgegeben, so Karl Ottes. Dies alles diene nur dem einzigen Zweck, den Güterverkehr im Rheingau und im Rheintal weiter zu verstärken, was Peter Ramsauer auch bestätigte.

„Gott sei Dank stehen wieder Bundestagswahlen ins Haus und die Menschen sollten sich die Versprechungen und besonders die Nichteinlösung der Zusagen sehr gut merken. Wie heißt es doch sehr richtig: An ihren Taten sollt ihr sie erkennen“, so Ottes. An Ramsauer und Grube gerichtet sagt Ottes: „Wir haben verstanden. Sie verschieben das Thema erneut und an Taten ist nach Ihren eigenen Worten auch diesmal nicht zu denken, frühestens in kleinen Schritten ab 2014. Ich denke, dass die Menschen sich hiermit nicht zufrieden geben können.“ Der Höllenlärm gehe an die Gesundheit aller, rüttelte am Wert des Eigentums und benachteilige die wirtschaftliche Entwicklung der Region. „Aus der Pflicht zum Schutz der Existenz der Bahnanlieger können wir die zuständigen Politiker keinesfalls entlassen“, so Ottes. Bis zur Verwirklichung der jetzt erneut in Bingen angedeuteten Pläne müssten auf jeden Fall Sofortmaßnahmen her und die heißen für Karl Ottes: „Geschwindigkeitsreduzierung und Nachtfahrverbot“. Dies aber nicht irgendetwas, sondern jetzt und nicht erst 2014 und 2020. Langfristig sei die Alternativstrecke notwendig und diese müsse in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen werden.