

# PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

11. Oktober 2013

## Leiser Rhein nur zum Schein?

### Pro Rheintal meldet ersten Erfolg bei der Umrüstung privater Güterwaggons

In einem Telefonat informierte der Geschäftsführer von ERS Railways B.V., Frank Schuhholz, den Pro-Rheintal-Vorsitzenden Frank Gross darüber, dass sein Unternehmen jetzt erste Güterwaggons auf LL-Sohle umgerüstet habe. ERS Railways ist ein privates Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Rotterdam und Niederlassungen in Deutschland und Polen, das auf dem Güterverkehrskorridor Rotterdam – Genua wie auch im deutschen Seehafenhinterland Bahnverkehr betreibt. Schuhholz reagierte damit auf ein Schreiben von Pro Rheintal, in dem Waggonhalter und Bahnbetreiber aufgefordert wurden, sich ihrer Verantwortung zu stellen und endlich Ernst zu machen mit der Umrüstung auf Kunststoffbremsen, damit die Wagenräder weniger Lärm verursachen.

Schuhholz betonte, dass ERS Railways eines der ersten Eisenbahnunternehmen sei, das sich den Zielen des Projekts „Leiser Rhein“ stelle und jetzt die ersten 66 Waggons von Graugussbremsen auf sogenannte Flüsterbremsen umgerüstet hat, um Erfahrungen zu sammeln und danach sukzessive weiter umzurüsten.

Das Programm „Leiser Rhein“ war bereits 2007 von der damaligen schwarz-roten Bundesregierung angekündigt worden, mit dem Ziel, durch die Übernahme der Kosten für die Umrüstung von 5.000 Güterwaggons auf der Rheinschiene zu einer hörbaren Lärmreduktion zu gelangen. „Leider ist es bis heute bei der Ankündigung geblieben“, sagt Gross. Im Nachhinein stelle sich heraus, dass dieses Programm nur ein bunter Luftballon vor der Bundestagswahl 2009 war und man von Beginn an die Absicht hatte, mit der Umrüstung nicht vor 2012 zu starten. Dies jedenfalls gehe aus Aufzeichnungen von Gerhard

Schinner, dem früheren DB-Konzernbevollmächtigten für Rheinland-Pfalz und das Saarland, hervor, die Pro Rheintal vorliegen. Das Produzieren von Schlagzeilen wie „Leiser Rhein“, gefolgt von anschließender jahrelanger Verschleppung und Untätigkeit, sei Kenn- und Markenzeichen der Lärmschutzpolitik aller Bundesregierungen und insbesondere des Verkehrsministeriums.

Auch was Umfang und Kosten der Umrüstaktion betrifft, fehle es an Transparenz. Von Jahr zu Jahr lägen völlig widersprüchliche Zahlen und Veröffentlichungen vor. Die Bahn selbst spricht 2009 in einem offiziellen Positionspapier sowie in Broschüren von 135.000 Waggons in Deutschland, die privaten Waggons eingerechnet, die zur Umrüstung anstünden. Während die Waggonhalter selbst vor zwei Jahren von zirka 150.000 Waggons ausgingen und in einer aktuellen Pressemitteilung von jetzt 180.000 Waggons sprechen. Wenn man weiß, dass für jeden dieser Waggons von Bundesregierung und EU Zuschüsse gefordert werden, muss man sich fragen, wie solche Diskrepanzen entstehen können.

Noch deutlicher, sagt Gross, wird es bei den konkreten Geldforderungen. Da heißt es im bereits angeführten Positionspapier der Bahn von 2009, dass die Umrüstung von 135.000 Waggons auf die „aufwändige K-Sohle“ (kompletter Umbau des Bremssystems) 600 Millionen Euro kosten soll, also rund 4.000 Euro pro Waggon.

Auf Seiten der Waggonhalter fordert man inzwischen für den Einsatz der weitaus günstigeren LL-Sohle eine Milliarde Euro, also fast 6.700 Euro pro Fahrzeug, die sich aus den Kosten für die Umrüstung sowie den erhöhten Betriebskosten ergeben. 2009 wäre man da mit komplettem Umbau 400.000 Millionen Euro günstiger weggekommen. Wohl dem, der noch viele alte Waggons hat, kann man da nur sagen, denn der Staat soll ja diese Kosten übernehmen, und das geht zu Lasten der Lärmsanierung an den Strecken, egal ob die Waggons fahren oder nicht fahren.

Nach Ansicht von Pro Rheintal werden die Bürgerinnen und Bürger mit solchen Zahlenspielen buchstäblich am Nasenring durch die Arena geführt, denn niemand spreche von der gesundheitlichen Belastung und wie viele Menschen durch die jahrelangen Verzögerungen noch krank würden, sondern alles konzentriere sich auf den Profit und wie man am meisten vom Kuchen abbekomme.

Die Bundesregierung könnte dieses Spiel beenden, indem sie ein qualifiziertes Nachtfahrverbot ausspricht, doch das Bundesverkehrsministerium verschanzt sich hinter einer Interoperabilitäts-Initiative der EU, die irgendwann einmal technisch einheitliche Verkehrswege in Europa anstrebt. Ausgerechnet beim Lärmschutz will man damit beginnen, indem man den Mitgliedstaaten verbietet, in den Lärmbrennpunkten wie dem Rheintal eigene Schutzmaßnahmen zu treffen, was laut Gross wenig plausibel erscheint.

Die Schweiz habe bereits 2009 die Umrüstung ihrer Güterwaggons weitgehend abgeschlossen und sie könne seitdem jederzeit ein Nachtfahrverbot einführen, ohne einem ihrer Waggonhalter zu schaden. Wie aus dem Beschluss des Schweizer Nationalrats hervorgeht, habe sich die Schweiz auf Grund von bilateralen Abkommen entschlossen, mit dem Nachtfahrverbot bis 2020 zu warten. Das ist nach Ansicht von Pro Rheintal für den Lärmschutz kein Vorteil, sondern eher ein Nachteil. Güterzuglärm im Mittelh Rheintal sei nicht 10 dB(A) zu laut, sondern 40 bis 50 dB(A), sagt das Bürgernetzwerk. Das bedeute, dass noch eine Reihe weiterer Schritte und Maßnahmen notwendig sei. Die Umrüstung auf leisere Bremsen könne überhaupt nur hörbare Wirkung zeigen, wenn alle Waggons möglichst zeitnah umgerüstet würden. 2020 seien die Waggons, die heute umgerüstet werden, schon wieder in schlechtem Zustand, weil alte, nicht umgerüstete Waggons die Schienen demolieren und dadurch auch die Räder der umgerüsteten Wagen wieder beschädigt würden.

Bereits Ende Juni hat Pro Rheintal ein sofortiges qualifiziertes Nachtfahrverbot (also für laute Güterwagen) gefordert. Das war unmittelbar nach Zulassung der LL-Sohle, die ein einfaches, schnelles und kostengünstiges Umrüsten aller Waggons ermöglicht. Für alle in Deutschland umzurüstenden Waggons würde dies keine 200 Millionen Euro kosten. Die Bundesregierung in Berlin würde diese Kosten aus Mitteln für die Lärmsanierung und über Trassenpreisnachlässe in vollem Umfang übernehmen. Nachdem bereits tausende von neu angeschafften Waggons mit Kunststoffbremsen ausgerüstet sind und weitere innerhalb kürzester Zeit umgerüstet werden können, würde ein qualifiziertes Nachtfahrverbot dafür sorgen, dass auch die übrigen Waggonhalter, ähnlich wie das Beispiel ERS zeigt, eine schnelle Umrüstung vornehmen.

Das sei das erklärte Ziel eines qualifizierten Nachtfahrverbots, das im Falle der Umrüstung erst gar nicht wirksam würde und einzig und allein das Pokerspiel der Waggonhalter beenden soll.

Inzwischen haben sich mehr als 10.000 Menschen der Pro-Rheintal-Resolution an die neue Bundesregierung angeschlossen, die dieses sofortige qualifizierte Nachtfahrverbot fordert ([www.pro-rheintal.de](http://www.pro-rheintal.de)). Dafür haben sich vor der Wahl mehr oder weniger auch nahezu alle Parteien in einem von Pro Rheintal erstellten Fragebogen ausgesprochen. Deshalb sei es, so Frank Gross, unverantwortlich, wenn man jetzt seitens der rheinland-pfälzischen Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord mit Unterstützung von Kreisen und einigen Bürgerinitiativen geradezu darum bettele, dass man sich in Berlin und Brüssel mit einem Verbot noch bis 2020 Zeit lässt.

Selbst die Waggonhalter (VPI) sprechen sich in ihrer jüngsten Pressemeldung gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für eine schnellere Umrüstung aus – allerdings mit dem Nachsatz, wenn der Staat bereit sei, weiteres Geld für höhere Betriebskosten zu übernehmen. Laut Pro Rheintal sagt der Staat dazu zu Recht nein, denn die geltend gemachten höheren Betriebskosten seien für die seit Jahren abgeschriebenen Fahrzeuge zumutbar und beruhten auf Spekulationen. Zu Unrecht allerdings verweigere die Bundesregierung ein qualifiziertes Nachtfahrverbot, das nur besonders laute Güterwaggons ausschließt. Hier riskiere man, dass die Initiativen vor Gericht ziehen und ein generelles Nachtfahrverbot, wie es ja auch an Flughäfen üblich ist, sowie ein Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen, wie es für Lkw gilt, einklagen.

Gross dazu: „Wie soll man einem künftigen Herzinfarkt- oder Schlaganfallpatienten erklären, dass er/sie das Opfer einer Pokerrunde wurde, bei der am Ende mal wieder der Bürger im Kampf der Mächtigen als wehrloses Opfer auf der Strecke bleibt.“

Weitere Informationen unter:

**Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk**

Frank Gross, 1. Vorsitzender  
Simmerner Straße 12  
56154 Boppard

Tel. 06742 801069-0  
E-Mail: [info@pro-rheintal.de](mailto:info@pro-rheintal.de)  
[www.pro-rheintal.de](http://www.pro-rheintal.de)

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild 1: Alte Güterwaggons mit Graugussbremsen verursachen den größten Teil des Bahnlärms im Rheintal. Sie gehören entweder aufs Abstellgleis oder in die Werkstatt, um auf die neuen Flüsterbremsen umgerüstet zu werden.



Bild 2: Pro Rheintal fordert von der Bundesregierung ein sofortiges Nachtfahrverbot für laute Güterzüge, damit die Menschen im Rheintal wieder ruhig schlafen können.