

# PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

21. Oktober 2014

## Bahnlärm machen für Millionen

### Güterwagenhalter pokern für Geld um Ruhe

„Ach, es ist ja alles ganz schrecklich, die armen Güterwagenhalter“, sagt Frank Gross vom Bürgernetzwerk Pro Rheintal mit einem ironischen Augenzwinkern angesichts der jüngsten Studie, die vom Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) zusammen mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) herausgebracht wurde.

Die Verbände sorgen sich bereits um das Jahr 2016, also das Jahr, in dem nach Vorstellung von Pro Rheintal nachts keine lauten Güterzüge mehr fahren sollten. Doch so weit gehen die Befürchtungen ja nicht einmal. Vielmehr bezieht man sich auf den Koalitionsvertrag, in dem dieses Ziel bereits auf 2020 vertagt wurde. Immerhin geschah dies unter der Prämisse, dass bis dahin auch jedes Jahr kontinuierlich umgerüstet wird. Die Bundesregierung kündigte entsprechend an, überprüfen zu wollen, ob bis 2016 mindestens die Hälfte der Fahrzeuge umgerüstet sei, ansonsten wolle man mit Sanktionen wie Tempolimits und Nachtfahrverboten durchgreifen. Nicht zuletzt Bundesumweltministerin Barbara Hendricks hat bereits angekündigt, dass es ihr damit nach wie vor ernst ist.

Das sei ja überhaupt nicht zu schaffen, sagen die Waggonhalter. Man bräuchte, um die Hälfte der in Deutschland fahrenden 180.000 Güterwagen umzurüsten, zwei Millionen Bremsen, es würden aber nur 300.000 pro Jahr produziert. Pro Rheintal kontert: Bei den gemachten Angaben über die Anzahl an Fahrzeugen in 2020 geht man von 75.000 bei der DB und 70.000 bei den privaten deutschen Güterwagenhaltern aus, macht zusammen 145.000 – wieso also 180.000? Dann heißt es seitens des VPI gegenüber Pro Rheintal, dass man bis 2020 mit 40.000 neuen und 30.000 umgerüsteten Güterwaggons plant. Die Bahn selbst will eigenen Berichten zufolge auch 2020 noch mit 60.000 Altfahrzeugen arbeiten, die umgerüstet werden müssen. Dagegen sollen lediglich 15.000 neue Güterwaggons bis dahin angeschafft werden.

Das heißt, es werden insgesamt also nur für 90.000 Güterwaggons Umrüstsätze benötigt, und die Hälfte davon wären 45.000. Für die benötigte man rund 500.000 Bremsklötze, und die wären in zwei Jahren verfügbar, auch wenn man vielen Herstellern die Zulassung verweigere und nur zwei Firmen liefern dürften, so Gross.

Man spreche seit 1998, also seit 16 Jahren, über die Umrüstung der Güterfahrzeuge. Damals habe der Bahnvorstand Kunststoffbremsen und moderne Maßnahmen wie kleine Lärmschutzwände in Kombination mit Schallschürzen an den Waggons beschlossen. Damals, das heißt 25 Jahre nach Verabschiedung des Bundesimmissions-Schutzgesetzes und der zu dieser Zeit schon geführten Diskussionen über den gesundheits-schädigenden Bahnlärm, insbesondere in Tälern, wo es keine Ausweich-möglichkeiten gibt und der Schall aufgrund der Topografie und der Kurven vielfach verstärkt wird.

Im Gegensatz zur Schweiz, wo die Umrüstung längst abgeschlossen sei, ist hier in Deutschland bis dato nichts passiert, außer dass man bescheidene Mittel in eine unwirksame Lärmsanierung gesteckt, dafür aber Milliarden für die Gesundheitskosten von Bahnlärmopfern ausgegeben habe. Aber das sei ja das Leben und das Geld der Steuer-zahler und nicht der Waggonhalter, die nach den Worten von Gross auch heute noch mit Renditen von bis zu 15 Prozent arbeiteten, weil sich die Bahn weiter als Melkschemel unter dem Staat bewähre und freundliche Beamte und Politiker dafür sorgten, dass der Melkschemel auch nicht umfiele.

Es sei der Gipfel der Unverschämtheit, wenn Waggonhalter der Öffentlichkeit damit drohen, dass Millionen von Lkw den Transport übernehmen müssten, wenn Tempolimits oder Nachtfahrverbote den Bahnverkehr einschränken. Die Idee, durch Umrüstung und Investitionen in neue Fahrzeuge dafür zu sorgen, dass die Wagen auch nachts weiter fahren könnten, sowie mit modernen Waggons das für die Branche überlebenswichtige Ziel eines qualifizierten Wettbewerbs und des Hinzugewinns von Marktanteilen zu erreichen, komme offenbar überhaupt nicht in den Sinn. Bahn und Waggonhalter seien es offenbar gewohnt, ihr Geld im Parlament zu verdienen. Da falle es naturgemäß schwer, betriebswirtschaftlich und vorausschauend zu denken oder gar Rücksicht auf die Bevölkerung zu nehmen, denn die sei ja im Machtgetriebe nur das kleinste Rädchen, sagt Gross.

Immerhin sei der Poker um den nächtlichen Bahnlärm auch ein Poker um Millionen von Wählerstimmen, denn nach Angaben des Umweltbundesamtes (Lärmbilanz 2010) seien inzwischen nachts fast so viele Menschen von Bahnlärm betroffen wie von Straßenlärm, obwohl das Straßennetz erheblicher umfangreicher ist. Die Erklärung ist ebenso einfach wie plausibel: Fahren doch insbesondere nachts, wenn der Straßenverkehr in Wohngebieten weitgehend zum Erliegen kommt, die lauten Güterzüge mit vollem Tempo mitten durch die Städte und Ortschaften mit Spitzenpegeln von bis zu 110 dB(A). Das hört man dann auch noch drei Straßen weiter.

Ein Problem, das im Wesentlichen auf Wartungsfehler und Überalterung der Fahrzeuge zurückzuführen sei und das durch einfache Umrüstung bereits seit 20 Jahren aus der Welt sein könnte. Vor allem wenn man die Milliarden rechnet, die deutsche Steuerzahler seit Jahrzehnten in die Bahn investiert haben und für die sie meistens Enttäuschung, Verspätungen, Werteverfall, Lärm und Krankheit ernteten. Da schließt sich dann der Kreis vom Millionengewinn auf der einen Seite und den Millionen von Menschen auf der anderen Seite, die durch Lärm Verluste machen oder gar mit ihrem Leben dafür bezahlen. „Wann hört Ihr endlich auf zu rechnen und fangt wieder an zu denken?“, fragt Gross.

Weitere Informationen unter:

### **Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk**

Frank Gross, 1. Vorsitzender  
Simmerner Straße 12  
56154 Boppard  
Tel. 06742 801069-0  
Fax 06742 801069-1  
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, schlecht gewartete Güterwaggons sind die Hauptlärmquelle im Eisenbahnverkehr.



Bild 2: Bei der Graugussbremse drückt wie einst bei Postkutschen Metall auf Metall, wodurch die Lauffläche der Räder verriffelt. Mit Kunststoffbremsklötzen (z. B. LL-Sohlen) ist dieses (Lärm-) Problem gelöst. Unverständlich und für Pro Rheintal überhaupt nicht nachvollziehbar, dass Bahn und Waggonhalter sich hier nicht in der Lage sehen, umgehend Abhilfe zu schaffen.