

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

15. September 2025

Mehr Sicherheit im Schienengüterverkehr

Noch in diesem Jahr wird das Schweizer Bundesamt für Verkehr auch in Deutschland für mehr Sicherheit im Schienengüterverkehr sorgen.

Als Konsequenz aus der Zugentgleisung im Gotthardtunnel im August 2023, die auf einen Radbruch zurückzuführen war, hat das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) jetzt verfügt, dass für jeden Güterwagen künftig ein gültiger Nachweis zur letzten wagentechnischen Untersuchung vorliegen muss. Das gilt für alle Züge, die künftig die Schweiz durchfahren wollen.

Außerdem wurde Folgendes verfügt:

- Fahrzeughalter sollen sich im Rahmen einer Selbstdeklaration verpflichten, künftig nur noch moderne Radsatztypen zu verwenden.
- Lokführer wurden angewiesen, ihr Fahrverhalten so anzupassen, dass eine Überhitzung der Räder vermieden wird.
- Bei der Zugabfahrt soll, wo betrieblich möglich, eine akustische Klangprobe der Räder durchgeführt werden.
- Die Umsetzung dieser Maßnahmen muss umgehend beginnen und bis spätestens Ende 2025 vollständig abgeschlossen sein.

Bereits im April 2025 hatte Pro Rheintal auf die Veröffentlichung des Untersuchungsberichts zur Zugentgleisung im Gotthardtunnel hingewiesen. Darin geht es um Risse und Radbrüche aufgrund von Überhitzung durch das Einwirken von Flüsterbremsen. Experten aus der Schweiz sehen darin einen Systemfehler und befürchten, dass Tausende Güterzüge in

Europa – und daher auch in Deutschland – mit solchen Rädern unterwegs sind, die potenziell ebenfalls Risse und Radbrüche bekommen können.

Für Pro Rheintal stellt sich die Frage, warum bei derart eklatanten Erkenntnissen über Mängel an Güterzügen nicht auch die Medien und die Öffentlichkeit in Deutschland informiert werden. Besorgniserregend ist die Tatsache, dass Güterwaggons, die schon Jahrzehnte auf dem Buckel haben, mit neuen Bremsklötzen (Flüsterbremsen-LL-Sohlen) ausgestattet wurden. Dies kann zu hohen thermischen Belastungen der Radlaufflächen führen, wodurch sich Risse bilden können. Daraus können dann solche Radbrüche entstehen, mit weiteren, unabsehbaren Folgen.

Mit den jetzt beschlossenen Maßnahmen ist nicht ausreichend erkennbar, ob sich bereits Risse gebildet haben oder kurz davor sind, sich zu bilden. Die Gefahr ist daher immer noch zu hoch. Die beste Lösung wäre die Anschaffung neuer Waggons mit Scheibenbremsen und kurventauglichen Drehgestellen. Doch das kann sich selbst bei verfügbaren Mitteln über Jahre und Jahrzehnte hinziehen, während die Belastungen und Risiken für die Bevölkerung und den Bahnverkehr Tag und Nacht weiter anwachsen.

Schweizer Experten und Pro Rheintal fordern weitergehende Maßnahmen

Deshalb sind zwei zusätzliche Schritte nötig: Zum einen ist eine regelmäßige optische Überprüfung der Räder erforderlich. Dazu werden die Wagen kurz aufgebockt und die Radlaufflächen rundherum optisch begutachtet. Das kostet pro Waggon zwei Stunden Arbeit, aber es ist die Mühe wert.

Zum anderen muss angesichts der derzeit verwendeten Waggontechnik und der damit einhergehenden, abnorm hohen Lärmimmissionen, die Geschwindigkeit des Schienengüterverkehrs innerhalb von Wohngebieten und an allen kritischen Stellen auf maximal 50 km/h reduziert werden. Es ist nicht länger nachvollziehbar, dass die Bahn parallel zu Spielstraßen innerorts mit bis zu 120 km/h fährt.

„Wie könnt ihr das nur aushalten?“

Frank Gross sagt: Wir leben hier an der Bahn und mit der Bahn. Wir sehen, hören, spüren und riechen täglich das Rad-Schiene-Dilemma von 400 Zügen, von denen manche kurz davor sind, das Zeitliche zu segnen. Besucher fragen uns immer wieder: „Wie könnt ihr das nur aushalten?“

Offensichtlich habe die Bahn seitens des Bundes so etwas wie einen „James-Bond-Status“, also die „Lizenz zum Töten“, denn anders ließe sich die Ignoranz gegenüber von Gefahren durch technische Mängel, die zu absurden Lärmbelastungen (Schlafentzug) und Entgleisungsrisiken führten, nicht mehr erklären.

Angesichts der Bahnprobleme insgesamt, seien ein Tempo-50-Limit und eine regelmäßige optische Überprüfung der Radlaufflächen die derzeit einzigen Möglichkeiten, um Lärm und Risiken einzudämmen und die Wahrscheinlichkeit möglicher Unfälle zu verringern.

Diese beiden Lösungen sind kurzfristig umsetzbar und sollten, wie in der Schweiz, möglichst noch in diesem Jahr verfügt werden, um Schlimmeres zu verhindern.

Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk

Frank Gross, 1. Vorsitzender
Simmerner Straße 12
56154 Boppard
Tel.: 06742 801069-0
E-Mail: info@pro-rheintal.de



Abb. 1: Aufgrund verschiedener Faktoren, wie dem Gewicht der Waggons, der hohen Zugfrequenz, der Geschwindigkeit der Züge, der vielen Kurven und Übergänge, wie an Weichen und Schienenstößen, ist der Kontakt zwischen Rad und Schiene inzwischen extremen Belastungen ausgesetzt. Zusätzlich wirken die Bremssohlen wie bei Postkutschen auf die Laufflächen der Räder ein. Es kommt zu Überhitzungen und Rissbildungen – wie im Gotthardtunnel – so dass Räder brechen können und der Zug entgleist.