

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

28. Februar 2014

Mit lauten Karren Kohle machen

Waggonhalter jammern auf hohem Niveau, anstatt umzurüsten

Saftige Renditen und geringe Investitionen sind nach Ansicht des Bürgernetzwerks Pro Rheintal die wahre Ursache für das Desinteresse der Waggonhalter am Lärmschutz. Mit Erträgen von über 20 Prozent vor Steuern (Ebit) und um 15 Prozent gesenkten Investitionen will man weiter auf Gewinnkurs bleiben, anstatt sich auf die betrieblichen und akustischen Anforderungen des 21. Jahrhunderts einzurichten, kritisiert Pro-Rheintal-Sprecher Frank Gross das Verhalten der Güterwaggon-einsteller und -betreiber. „Wir können nicht erkennen, dass die Branche auch nur im Entferntesten daran interessiert ist, etwas für die Lärmreduzierung ihrer lauten Fahrzeuge zu tun.“ Die immense Geräusentwicklung sei nicht zuletzt auf den katastrophalen Zustand mancher Waggons mit Flachstellen an den Rädern zurückzuführen, die für Anwohner einen lebensbedrohlichen Lärm verbreiteten und zudem ein Sicherheitsrisiko darstellten.

Eine regelmäßige Überwachung und Beseitigung dieser Defekte sei der Profitgier zum Opfer gefallen. Die Waggonhalter ließen die eckigen Räder so lange laufen, bis sie wieder rund seien, schließlich zahle ja der Staat die dadurch beschädigten Schienenwege.

Mit Händen und Füßen, so Groß, wehren sich die Waggonhalter jetzt gegen die Forderung im Koalitionsvertrag, bis 2016 die Hälfte der Fahrzeuge umzurüsten. Dabei seien schon im Jahr 2001 erste Waggons auf Flüsterbremsen umgerüstet worden, bei denen für die Halter der Effekt der Lärminderung erkennbar wurde. In der Schweiz habe man daraufhin im Jahr 2002 begonnen, auf die weitaus aufwändigere K-Sohle umzurüsten und diese in bestehende Waggons einzubauen. 2007 habe dann die EU eine Vorschrift erlassen, nach der alle neuen Wag-

gons mit Flüsterbremsen ausgestattet werden müssen. Im gleichen Jahr hat die Bundesregierung das Projekt „Leiser Rhein“ gestartet, das bis heute ein Papiertiger geblieben sei. Frank Gross dazu: „Wieder einmal beweisen die Waggonhalter, dass ihnen die Rendite wichtiger ist als die eigene Zukunft.“ Denn eine defekte Bahn habe keine Chance im Wettbewerb und sie verspiele auch die letzten Sympathien beim Souverän, dem Volk.

Verwirrende Zahlen über die Kosten und die Anzahl der umzurüstenden Waggonen sollen die Zuwendungen von Bund und EU nach oben treiben. Die Not der Menschen an den Bahnlinien wird dabei als Faustpfand eingesetzt, denn man will bis 2020 warten, obwohl seit zwei Jahrzehnten klar ist, dass hier Gesundheitsschäden entstehen, die mit einfachen Mitteln und wenig Geld abzuwenden wären. Deshalb sei es ein Skandal, dass man staatliche Mittel für Lärmschutz in Millionenhöhe ausbebe, der aber wirkungslos bliebe, weil die defekten Räder der Uraltwaggonen einen derart gewaltigen Lärm produzieren, dass er sich mit Schallschutzwänden oder Schallschutzfenstern nicht mehr bändigen ließe.

Das nach Meinung von Bahnverantwortlichen völlig lärmsanierte Rheintal sei der Beweis dafür, dass Lärmschutz nur auf dem Papier existiere, weil Lobbyisten die Politik bestimmten und Politiker jahrzehntelang den Schutz der Menschen an Bahnlinien ignoriert hätten. Bis heute würde niemand die Ursachen und Wirkungen von Lärm überprüfen, auch nicht das Eisenbahnbundesamt, dessen Aufgabe dies sei.

Über die häufig zu hörende Aussage, bis 2016 seien nicht ausreichend LL-Bremsklötze zu erhalten, amüsiere man sich selbst im Bundesverkehrsministerium. Die Umrüstung eines Waggonen sei von einem Laien in weniger als einer Stunde zu bewerkstelligen und die Bremsklötze seien im Fall einer Beauftragung in beliebigen Stückmengen kurzfristig zu produzieren. Vorwände und Ausflüchte sind nach Einschätzung von Pro Rheintal Ausdruck von Profitgier, wodurch die Gesundheit und Sicherheit der Anwohner sowie die Zukunft der Güterbahn gefährdet sei.

Das Bürgernetzwerk will mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln gegen diese Missstände und die Tatenlosigkeit vorgehen und auf ein

Nachfahrverbot hinwirken, dessen Konsequenzen allein die uneinsichtigen und profitgierigen Waggonhalter zu vertreten hätten.

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
www.pro-rheintal.de

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild 1: Noch immer werden die Laufflächen der Räder von Güterwaggonen durch Graugussbremsen verriffelt, die wie einst bei Postkutschen Metall auf Metall drücken. Mit Kunststoffbremsklötzen (z. B. LL-Sohlen) ist dieses Problem gelöst.



Bild 2: Alte Güterwaggons sind die Hauptlärmquelle im Eisenbahnverkehr.



Bild 3: Ein moderner Güterwagenradsatz mit Radschallabschirmungen, um die Radgeräusche zu mindern.
(Foto Hersteller: Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH)