

PRESS-RELEASE

08. April 2025

Systemfehler im Schienengüterverkehr

Alarm an Bahnstrecken – Systemfehler macht Güterzüge zu tickenden Zeitbomben

Nach dem Radbruch im Gotthardtunnel (2023) weist der abschließende Untersuchungsbericht auf einen Systemfehler hin, der bei 99 Prozent der in Europa verkehrenden Güterzüge zu Radbrüchen und Entgleisungen führen kann.

Am 10. August 2023 entgleiste ein Güterzug im Gotthard-Basistunnel wegen eines Radbruchs. Es entstand ein Schaden von rund 150 Millionen Franken, und der Tunnel war über ein Jahr lang nur eingeschränkt befahrbar. Der Schlussbericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST), der nun auf Drängen von Bahnexperten von der „Rundschau“ des Schweizer Fernsehens SFR veröffentlicht wurde, weist auf ein grundsätzliches Problem bei den Bremssystemen der Güterzüge als Ursache für die Radbrüche hin. Die Untersuchung kommt zu dem erschreckenden Schluss, dass es sich bei den Radbrüchen nicht um Einzelfälle, sondern um ein systemisches Problem handelt, das umgehend angegangen werden muss, weil damit gravierende Sicherheitsrisiken verbunden sind.

Alle Räder des betroffenen Wagens wiesen Risse auf, die sich über einen längeren Zeitraum durch thermische Überlastungen der Lauffläche gebildet hatten. Das veraltete Klotzbremssystem, das neuerdings mit Kunststoffbremsklötzen (LL-Sohlen) ausgestattet wurde, liegt eng an der Radlauffläche und kann bei starkem Bremsen oder nicht ganz gelöster Bremse zu rot glühenden Laufflächen führen, die dann mit der Zeit Risse bekommen.

Experten gehen davon aus, dass in Europa Tausende von Güterzügen mit solchen Rissen an den Rädern unterwegs sind. Die Experten

veröffentlichten den noch geheimen Bericht, weil sie nicht wollten, dass so ein Systemfehler verschwiegen wird.

So zum Beispiel fuhr am 27. November 2024 ein Güterzug vom schwedischen Falköping über Kopenhagen, Flensburg, Hamburg, Köln und Basel nach Italien. Erst in Italien ist bei einer Kontrolle aufgefallen, dass an einem der Wagen ein Riss quer durch eine der Radlaufflächen ging. Dieser Riss hätte an jeder beliebigen Stelle der langen Fahrt, auch im Rheintal, zu einem Radbruch und in Folge zu einer Zugentgleisung führen können. Eine europäische Taskforce wurde anschließend beauftragt, die weitere Fälle untersuchte. Sie fand bei 77 Wagen solche Risse, von denen zehn zu einem Radbruch geführt haben.

Im Rheintal wurden mehrfach Züge von Anwohnern beobachtet und im Video festgehalten, bei denen qualmende Räder auf solche Überhitzungen hinwiesen. Manche haben sogar die Böschung in Brand gesetzt, sodass die Feuerwehr ausrücken musste.

Für Pro Rheintal ist ein solcher Systemfehler Anlass, von Politik und Bahn sofortiges Handeln zu fordern. „Die spielen hier russisches Roulette mit Güterzügen, die jederzeit aus den Gleisen springen und in Häuser oder entgegenkommende Züge rasen können“, sagt Pro Rheintal-Sprecher Frank Gross. Pro Rheintal hat Bahnchef Lutz und den Chef des Eisenbahnbundesamtes Stefan Dernbach sowie die verantwortlichen Koalitionspolitiker über die Situation informiert und zum sofortigen Handeln aufgefordert, bevor Schlimmeres passiert. „Sie tragen die Verantwortung“, heißt es in dem Brief, der keinen Zweifel lässt am Ernst der Lage und an der Verantwortung lässt.

Nach Ansicht der Experten dürfen neue Waggons nur noch mit Scheibenbremsen ausgerüstet werden und die Wartungsintervalle müssen verkürzt werden. Damit wäre die Gefahr gebannt, aber bis dahin muss der Energieeintrag durch Geschwindigkeitsreduzierung begrenzt werden und die Züge müssen in kürzeren Abständen auf den Prüfstand. Innerhalb von Ortschaften und in Wohngebieten sollte es selbstverständlich sein, dass solche Züge nicht mit 100 Stundenkilometern durch Wohngebiete fahren dürfen! Tempo 50 in Wohngebieten und 40 an Weichen sollte die neue Richtlinie für Güterzüge sein.

Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk

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



Bild 1: Das gilt es zu verhindern: Entgleister Güterzug mit unübersehbaren Folgen!

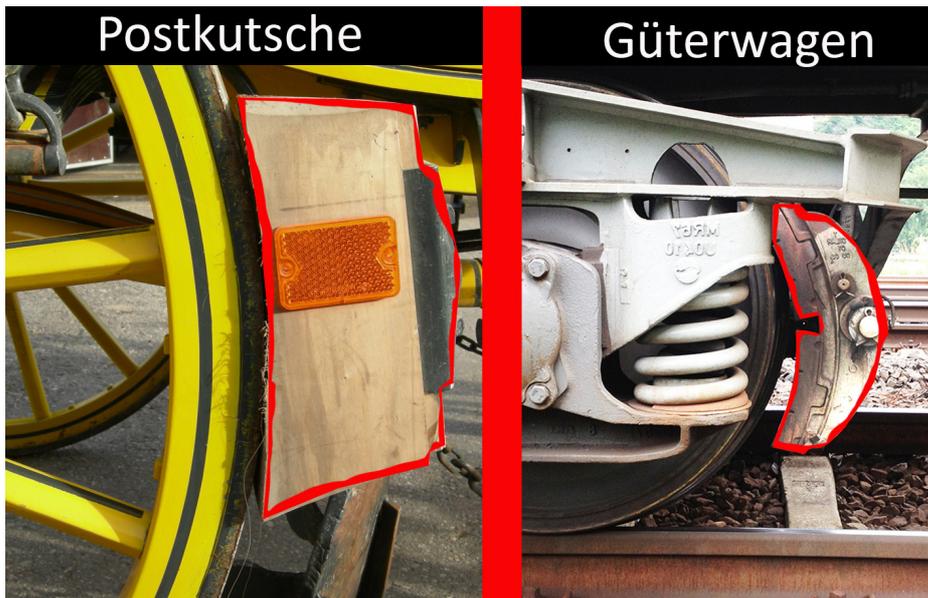


Bild 2: Klotzbremsen wie von vor hundert Jahren können nicht die Ansprüche an modernen Hochleistungsverkehr erfüllen. Lärmbelastung und Gefahren nehmen entsprechend zu. Als Sofortmaßnahme bleibt nur „langsamer fahren!“



Qualmende Räder an schweren Güterzügen, sind kein gutes Zeichen. Sie bedeuten Alarm an Bahnstrecken in ganz Europa!