

Schweizer sind Vorreiter beim Lärmschutz

Bahn SPD-Fraktionschef Hering fordert Verbot der lauten Güterzüge – Ihnen droht 2020 in den Alpen ohnehin ein Fahrverbot

Von unserer Redakteurin
Ursula Samary

■ **Rheinland-Pfalz.** „Die alten und lauten Graugusssohlen der Güterwaggons müssen bis spätestens 2020 generell verboten werden. Besser noch früher und auf allen Strecken“, fordert der Chef der SPD-Landtagsfraktion und frühere Verkehrsminister Hendrik Hering im Gespräch mit unserer Zeitung. Damit geht er über die Forderung eines Nachfahrverbots aus Rheinland-Pfalz und Hessen hinaus, die der Bundesrat am Freitag angenommen hat. Einigkeit herrscht im Ziel, über Verbote für mehr Ruhe zu sorgen.

Rheinland-Pfalz hat seit 2006 über den Bundesrat dem Bundesverkehrsministerium zwar lärmabhängige Trassenpreise und ein Umrüstprogramm für laute Güterwaggons abgetrotzt. Da die Lobby der Bahn großen Einfluss hat, können die Menschen am Mittelrhein aber immer noch nicht besser schlafen. Sie werden krank, ihre Häuser verlieren an Wert, und Touristen bleiben weg.

Druck aus den Alpen

Mit Blick auf die Schweiz keimt bei Hering neue Hoffnung auf, dass sich Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) vielleicht doch noch vor der Bundestagswahl mehr bewegt. Denn die Eidgenos-

sen wollen von 2020 an die lauten Graugussbremsen ganz verbieten. Sie selbst haben ihre Güterzüge schon zu 80 Prozent saniert und bereits im Jahr 2000 einen Lärmbonus eingeführt, der wirtschaftliche Anreize schafft. Auch in diesem Punkt bremste Deutschland lange. „Mit den Schweizer Fakten kommt neuer Druck in die Debatte“, sagt Hering unserer Zeitung. Denn von 2020 an müssten laute Güterwaggons an der Schweizer Grenze stoppen.

Zum Handeln zwingt aus Sicht des Fraktionschefs auch der mehrspurige Trassenausbau von den Häfen in Rotterdam und Amsterdam ins Ruhrgebiet sowie der milliardenschwere Ausbau des Gotthard-Tunnels, der bis 2016/17 abgeschlossen sein soll. Folge: Der Güterverkehr auf der Schiene wird sich, so Prognosen, in den nächsten Jahren verdoppeln – auf der Strecke Rotterdam–Genua auch im Nahdehrraum am Mittelrhein. Schon heute donnern hier aber schon 500 Züge pro Tag durchs touristische Tal der Loreley.

Von den Schweizern sieht Hering seine alte Forderung bestätigt, „mit dem Ordnungsrecht“ und einem Verbot für weniger Lärm zu sorgen. In Deutschland verhinderte dies die EU, hat ihm Ramsauer stets erklärt. Weil Hering aber andere Signale hört, will er mit der sozialdemokratischen Fraktion An-

fang des Jahres von Brüssel erfahren, wie man dort zu einem Verbot der lauten Bremsen wirklich steht.

Den Handlungsdruck auf die Bundesregierung möchte Hering auch zusammen mit den sozialdemokratischen Fraktionen aus NRW, Hessen und Baden-Württemberg bei einer gemeinsamen Konferenz im nächsten Jahr erhöhen. Das liegt auch, aber nicht

nur am Wahljahr: Der Streit um Lärm hat sich zu einem gesellschaftlichen Problem zugespitzt, das die Menschen bundesweit und nicht nur am besonders lauten Mittelrhein verzetzen lässt. Deshalb vernetzen sich Bürgerinitiativen inzwischen auch. Im Landtag sind sich alle Fraktionen einig, dass der Lärmpegel sinken muss, aber im Bundestag liefern sich Schwarz-Gelb und Rot-Grün auch bei diesem

Thema immer wieder parteiaktive Scharmützel. Hering prognostiziert dabei: „Es schürt Parteiloverssenheit, wenn die Menschen spüren, dass nicht ernsthaft gehandelt wird.“ Das Verbot der Graugussbremsen aus dem vorletzten Jahrhundert ist für ihn ein „durchgreifendes Mittel, weil es schnell den Lärm halbiert und alle

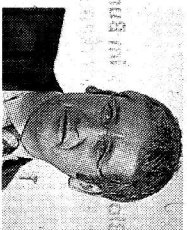
an der Strecke entlastet“. Außerdem müsse mit einem Trassenpreis ein wirklicher Anreiz geschaffen werden. Da genügt die deutschen Tarifpläne für 2013 nicht.

Das Problem trotz mehrerer „Bahngipfel“ am Rhein: Auch die meisten deutschen Güterzüge fahren noch mit Graugussbremsen. Sie rauen beim Bremsen die Räder auf. Folge: Die Räder rattern mit Höllenlärm über die Schienen. Bei neuen Wagen sind diese Bremsen nicht mehr erlaubt. Weil aber

Waggons gut 40 Jahre lang eingesetzt werden, hat die Deutsche Bahn erst etwa 7000 Neuwagen mit neuen Sohlen ausgestattet. Weiteres Problem: Ramsauer und Bahnchef Rüdiger Grube haben sich 2011 zwar auf mehr Lärmschutz mit der LL-Sohle, eine Verbundstoffbremse,

geeinigt. Nur: Die ist noch gar nicht zugelassen. Und dies dürfte nach Expertenmeinung auch noch Jahre dauern.

In der Schweiz, so Hering, wollte man nicht so lange warten, zumal die Bürger wegen des lauten Transitverkehrs den Politikern ordentlich Druck gemacht haben. Sie rüsten die Waggons mit einer so-



„Laute Güterzüge bis spätestens 2020 generell verbieten, besser noch früher.“
SPD-Fraktionschef
Hendrik Hering

genannten K-Sohle aus. Die ist viel teurer als die LL-Sohle, aber sie ist immerhin zugelassen. Zudem hat der Schweizer Botschafter Tim Guldemann Hering versichert, dass ihr Trassenpreissystem so gestaltet ist, dass sich die K-Sohle wirtschaftlich für Verkehrsbetriebe lohnt. Eine Prognose wagt der Fraktionschef auch: „Die Umrüstung der Waggons mit der teureren Sohle ist immer noch billiger als der passive Lärmschutz an den Bahnrassen. Und mit der K-Sohle wird überall der Lärm halbiert.“

Streit um Alternativtrasse

Gleichzeitig fordert Hering, dass Ramsauer – wie zugesagt – „endlich eine Alternativtrasse prüft“, deren Planung ohnehin Jahre dauert. Für große Irritationen hat zuletzt gesorgt, dass die schwarz-gelbe Mehrheit im Bundesverkehrsausschuss die einstimmig im Mainzer Landtag verabschiedete Forderung nach Entlastung abgelehnt hat. Das hat Rot-Grün im Land scharf kritisiert. Patrick Schnieder, Generalsekretär der Landes-CDU und Mitglied im Berliner Verkehrsausschuss, aber versichert unserer Zeitung: Die Trasse soll in den nächsten Bundesverkehrswegeplan. Von dem Ziel setze sich die Union nicht ab. Aber bei der Sonder Sitzung zum Schienenbonus hat der SPD-Antrag wohl Schwarz-Gelb nicht in den Kram gepasst.