

„Kein Engpass bei LL-Sohlen“

FLÜSTERBREMSEN Pro Rheintal hält Bedenken der Wagenhalter für Ausflüchte

RHEINGAU (bad). Für das Bürgernetzwerk Pro Rheintal sind die Klagen der Transportbranche über den knappen Zeitraum zur Umrüstung von Güterwagen auf LL-Sohlen nur Ausflüchte. „Die Waggonhalter jammern auf hohem Niveau, anstatt umzurüsten“, erklärt der Vorsitzende Frank Gross. Über die Aussage, bis 2016 seien nicht ausreichend leichte Bremsklötze zu erhalten, amüsiere man sich selbst im Bundesverkehrsministerium, so Gross in einer Pressemitteilung. Die Bremsklötze seien im Fall einer Beauftragung in beliebiger Stückzahl kurzfristig zu produzieren. Die Umrüstung eines Waggons dauere weniger als eine Stunde.

Koalition will Druck machen

Wie berichtet, haben CDU/CSU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, dass bis 2016 mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden 180000 Güterwagen auf die sogenannten Flüsterbremsen umgerüstet sein müs-

sen. Wird dieses Ziel nicht erreicht, will die Große Koalition noch in dieser Wahlperiode den Druck auf die Wagenhalter erhöhen, die auf stark befahrenen Güterstrecken unterwegs sind. Gedacht ist etwa an ein Nachfahrverbot für nicht umgerüstete Güterwagen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hatte vor wenigen Wochen darauf verwiesen, dass die Wagenhalter bis 2017 brauchen, um die Hälfte der Güterwagen umzurüsten. Gemeinsam mit der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) hatte der VDV außerdem beklagt, dass denjenigen, die zügig umrüsten, ein wirtschaftlicher Nachteil entstehe.

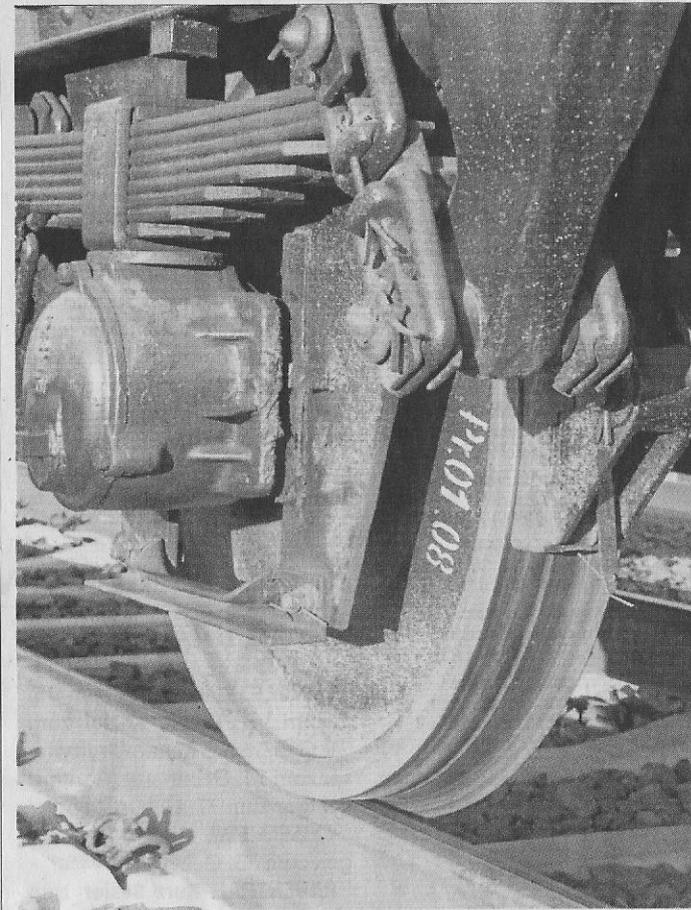
Die LL-Sohle muss nämlich häufiger gewartet werden, als die lauten Graugussbremsen, mit denen immer noch die meisten Güterwagen über die Schienen rattern. Außerdem ist der Radverschleiß höher. Der Bund bezuschusst zwar die Umrüstung auf Flüsterbremsen, eine Beteiligung an den höheren Betriebskosten steht bis dato jedoch

nicht zur Debatte. Wer also später umrüstet, spart Geld. Der VDV hatte vorgeschlagen, die betrieblichen Mehrkosten über fünf Jahre befristet zu fördern.

Anlieger-Not als Faustpfand

Mit verwirrenden Zahlen über die Kosten und die Anzahl der umzurüstenden Waggons würden die Wagenhalter, die saftige Renditen einführen, versuchen, die Zuwendungen von Bund und EU nach oben zu treiben, wertet Gross. Die Not der Menschen an den Bahnlinien werde dabei als Faustpfand eingesetzt. Sie müssten weiterhin den nachweislich gesundheitsschädlichen Lärm ertragen, obwohl dies mit einfachen Mitteln und wenig Geld abzuwenden wäre.

Deshalb sei es ein Skandal, dass Millionen an staatlichen Mitteln für Lärmschutzwände und Schallschutzfenster ausgegeben worden seien, die jedoch wirkungslos blieben, weil die defekten Räder der Uraltwaggons einen derart gewaltigen Lärm produzieren.



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

Foto: Pro Rheintal