

Zugstrecke im Mittelrheintal

Bahnlärmgegner beklagen technische Mängel an Güterwagen und Schienen

25. April 2020 um 12:00 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten



Im Rheintal werden in den zahlreichen engen Kurven durch den sogenannten Stick-Slip-Effekt sowohl die Räder besonders stark abgenutzt als auch die Schienen in Mitleidenschaft gezogen, was den Lärm zusätzlich verstärkt, erklärt die Bürgerinitiative. Foto: Pro Rheintal

Bad Breisig/Remagen. Pro Rheintal-Sprecher Frank Gross sieht in Rad- und Schienenfehlern die Hauptursache für Bahnlärm, der im Rheingau und Oberen Mittelrheintal die Menschen krank mache. Der Bahnlärmgegner und seine Mitstreiter des Bürgernetzwerks sehen gravierende Fehler an den Güterzügen und fordern umgehende Abhilfe.

Von [Victor Francke](#)

Redakteur Ahr

Laut einer Untersuchung des Unternehmens RailWatch aus Bonn, das Monitoringsysteme für den Schienenverkehr entwickelt, haben mehr als 60 Prozent der im Mittelrheintal verkehrenden Güterwagen derart gravierende technische Fehler, dass sie eigentlich gar nicht fahren dürften. Bestätigt werden diese Ergebnisse durch eine aktuelle Studie des Bürgernetzwerks Pro Rheintal aus der Betroffenheits-Perspektive.

Wie Pro Rheintal-Sprecher Frank Gross betonte, sind Rad- und Schienenfehler die Hauptursache für den gesundheitsgefährdenden Bahnlärm, der im Rheingau und Oberen Mittelrheintal die Menschen krank mache und die Region immer mehr an Bevölkerung und Wirtschaftswachstum einbüßen lasse.

Zudem, so Gross, müsse man von einem hohen Sicherheitsrisiko sprechen. Denn selbst wenn Gefahrgutgüterzüge aus besonders sicheren Fahrzeugen bestehen würden, reiche es schon aus, wenn bei einem entgegenkommenden Zug ein Waggon aus dem Gleis springe, um eine Katastrophe herbeizuführen.

„Das Ende des Jahres wirksam werdende Gesetz, dass Güterwaggons der europäischen TSI-Norm entsprechen müssen und nicht mehr mit Graugussbremsen fahren dürfen, bedeutet alles andere, als dass dann der Lärm um die Hälfte reduziert wird, wie von Bund und Bahn angekündigt“, sagte Gross. Zwar würden die Waggons leiser werden, jedoch nur insoweit, wie sie keine anderen Mängel wie Flachstellen oder Hohlläufe aufwiesen.

Schlechte Schienen und ein von Personalnot und geringen Servicekapazitäten geplagter Bahnverkehr sorgten für solche Fehler an Rädern und Schienen, die nicht behoben und die sich dann auch auf neue und gut ausgestattete Fahrzeuge übertragen würden. Die aktuelle Untersuchung von RailWatch bestätige dieses Bild ebenso wie die 2000 detaillierten Befragungen von Bahnlärmbetroffenen, die das Geräusch überwiegend als „Rattern“ bezeichnen, während ein kleinerer Teil der Befragten von „Rauschen“ sprechen.

„Rauschgeräusche“ durch aufgerauhte Räder

Aufgerauhte Räder verursachten „Rauschgeräusche“, die sich durch Umrüsten der Bremsen reduzieren ließen, während das „Rattern“, das fast alle Betroffenen als Wahrnehmung angeben, eindeutig auf Flachstellen oder fehlerhafte Schienenübergänge hinweise, erläuterte die Bahnlärminitiative. Frank Gross: „Der Unterschied zwischen einem intakten und einem defekten Güterwaggon kann in der Lautstärke bis zu 50 Dezibel betragen.“ Das sei der Wert, den man oben, im steilen Anstieg der Lärmkurve hinzurechnen müsse und der den Gesamtpegel auf bis zu 120 Dezibel ansteigen lassen könne. Die WHO empfehle nachts maximal 49 Dezibel.

Dieser empfohlene Wert sei gefühlt sieben Mal leiser und physikalisch 22 Mal leiser als die im Mittelrheintal gemessenen Werte. Im Vergleich sei das wie der Unterschied zwischen dem Gesang einer Nachtigall und dem Startgeräusch eines Düsenjägers, der gleich neben dem Bett der Betroffenen abhebe. Maßgeblich daran beteiligt sei auch die Geschwindigkeit der Züge, die nachts – da nicht von Personenzügen aufgehalten – ungebremst durchs Rheintal polterten und lauter seien als am Tage.

Aus grundrechtlicher Sicht müsste der Bund seit mindestens zwei Jahrzehnten nachts Fahrverbote oder zumindest Tempolimits für die Ortsdurchfahrten angeordnet haben. „Mehr noch: Seit 1974 fehlt eine Verordnung seitens des Gesetzgebers, die Bahnfahrzeugen Grenzwerte vorschreibt, wodurch sich gravierende Folgen für Volksgesundheit und Bundeshaushalt ergeben“, ärgert sich Gross. Die Bahnlärminitiative Pro Rheintal werde Ende des Jahres mit Inkrafttreten des Gesetzes, das den Einsatz von Graugussbremsen verbietet, die daraus resultierende Situation genau prüfen und entsprechende Forderungen stellen und diese mit den Ergebnissen aus der bis dato umfangreichsten Betroffenheitsuntersuchung untermauern. „Notfalls müssen dann die Gerichte entscheiden“, sagte Gross.

Die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahnbundesamt (EBA) wurden vom GA um Stellungnahmen gebeten. Vom EBA hieß es: „Dem Eisenbahnbundesamt liegen aus der Eisenbahnaufsicht keine Hinweise auf wesentliche strukturelle Defizite im Bereich der Instandhaltung von Fahrzeugen oder Gleisanlagen vor.“ Nach dem Gesetz müssten die Eisenbahnen ihre Fahrzeuge und Anlagen sicher bauen und in betriebssicherem Zustand halten, so EBA-Sprecher Moritz Huckebrink. Das EBA überwache, ob die Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen, die in seine Zuständigkeit fallen, ihrer Sicherheitsverantwortung nachkommen. Im Rahmen des Instandhaltungsmanagements müssten sämtliche Eisenbahnbetriebsanlagen und Fahrzeuge regelmäßig inspiziert werden. Sofern sich Abweichungen ergeben, müsse der Betreiber eingreifen, um für uneingeschränkte Sicherheit zu sorgen.

Nach den dem EBA vorliegenden Informationen sei in der Stellungnahme der Firma Railwatch nicht von 60 Prozent der Güterwagen, sondern von Güterzügen die Rede; je Güterzug seien demnach durchschnittlich vier Achsen mit Flachstellen vorgefunden worden.
