

20. Oktober 2014 09:50 Flüsterbremsen für Güterzüge

Leiser wird's nicht

Bis 2016 soll die Hälfte der Güterzüge in Deutschland mit neuen, leisen Bremsen ausgestattet sein - sonst drohen Nachtfahrverbote und Tempolimits. Die könnten aber Millionen zusätzliche Lkws auf die Straßen treiben.

Von Daniela Kuhr

Man muss sich das mal ernsthaft vorstellen: Jede Nacht geht alle drei Minuten einen Meter vom Bett entfernt ein Drucklufthammer los. Was nach Altraum klingt, ist unerträgliche Realität für viele Anwohner im Rheintal. Zwar ist es dort kein Drucklufthammer, der sie vom Schlafen abhält, dafür sind es unzählige Güterzüge, etwa alle drei Minuten einer. In der Spitze erreichen sie mehr als 100 Dezibel. So wie im Rheintal leben in ganz Deutschland Tausende Menschen in der Nähe von Güterzugstrecken. Sie alle leiden darunter, dass ihnen ein tiefer, erholsamer Schlaf nicht möglich ist - mit allen gesundheitlichen Folgen, die damit verbunden sind.

Güterzüge sind deshalb besonders laut, weil die meisten von ihnen noch mit den alten Graugussbremsen ausgestattet sind. Diese rauhen die Räder bei jedem Bremsvorgang auf, sodass der Zug insgesamt laut wird, selbst wenn er nicht bremst. Doch im Koalitionsvertrag gibt es eine Passage, die den lärmgeplagten Anwohnern Hoffnung macht. Sinngemäß lautet sie: Bis 2020 wolle man den Schienenlärm in Deutschland halbieren. Bis 2016 bereits müsse die Hälfte aller Güterzüge auf leise Bremsen umgerüstet sein. Gelingt das nicht, würden Nachtfahrverbote oder Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet. Das klingt ganz danach, als sei ein Ende der Not in Sicht, schließlich sind es bis 2016 nur gut 14 Monate. Doch die Hoffnung trügt. Betreiber und Verleiher von Güterwagen sagen mittlerweile einhellig: Das Ziel, bis 2016 die Hälfte aller Züge auf sogenannte Flüsterbremsen umzurüsten, ist unerreichbar - schon allein deshalb, weil gar nicht genügend leise Bremsen hergestellt werden.

Millionen zusätzliche Lkw-Ladungen

Sollte die Regierung dann wirklich, wie angekündigt, Nachtfahrverbote und Geschwindigkeitsreduzierungen anordnen, wäre das für die Anwohner zwar eine Erleichterung. Es hätte aber andere schwerwiegende Folgen. Das zeigt eine Studie, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) sowie der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) in Auftrag gegeben haben und die an diesem Montag veröffentlicht wird. Das Ergebnis: Dürften Güterzüge von 22 bis sechs Uhr statt durchschnittlich mit 100 nur noch mit 70 Kilometern pro Stunde fahren, könnten im Lauf einer Nacht über alle Strecken betrachtet 20 Prozent weniger Züge fahren als bisher. Das

wiederum hätte zur Folge, dass in Zukunft "vier Millionen zusätzliche Lkw-Ladungen pro Jahr benötigt würden", schreiben die Experten des privaten Beratungsunternehmens Via Consulting & Development, das auch für das Eisenbahn-Bundesamt arbeitet.

Würde zudem ein Nachtfahrverbot für laute Züge verhängt, müsste "ein Großteil der Güterzüge entfallen, da ihre Einbindung in den Tagesfahrplan nicht möglich ist". Soll heißen: Man kann die vom Nachtfahrverbot betroffenen Güterzüge nicht stattdessen einfach tagsüber fahren lassen, denn tagsüber werden die Trassen vom Personenverkehr genutzt. "Außerdem sind unsere Logistikketten darauf ausgerichtet, dass Güter morgens ankommen", sagt Dieter Schweer, Mitglied der BDI-Hauptgeschäftsführung. Andererseits kann man aber auch nicht einfach alles auf Lkws verladen. "Erze und Kohle beispielsweise können nicht per Lkw transportiert werden. Und was ist mit Gefahrgut?", fragt Schweer. "Wollen wir wirklich, dass das in Zukunft über unsere Straßen transportiert wird?"

Zun wenige Bremsen

All diese Folgen ließen sich natürlich verhindern, wenn es der Branche doch noch gelänge, bis 2016 die Hälfte der Wagen umzurüsten. Doch das halten alle Beteiligten, darunter auch die Deutsche Bahn, für ausgeschlossen. Denn derzeit fahren 180 000 Güterwagen in Deutschland. Um die Hälfte davon umzurüsten, bräuchte man mehr als zwei Millionen Flüsterbremsen. Hergestellt werden pro Jahr aber nur etwa 300 000. "Das reicht vorn und hinten nicht", sagt VDV-Vizepräsident Joachim Berends. Doch warum produzieren die Hersteller nicht einfach mehr? "Weil für diese speziellen Bremsen nur noch eine begrenzte Zeit lang Bedarf besteht", sagt Berends. "Man kann mit ihnen alte Güterzüge umrüsten. Neue Züge aber werden schon seit einer Weile mit anderen Flüsterbremsen ausgestattet, die für den nachträglichen Einbau wirtschaftlich nicht geeignet sind."

Hinzukommt, dass die ausländischen Güterzugbetreiber, die immerhin ein Drittel der durch Deutschland fahrenden Güterwagen ausmachen, "das Thema überhaupt noch nicht auf dem Schirm haben", sagt Jürgen Tuscher, Geschäftsführer des VPI. "Wenn der Bund 2016 aber den Anteil der leisen Züge evaluiert, zählt er die ausländischen Wagen mit." Seine große Sorge ist: "Wenn von 2016 an tatsächlich Nachtfahrverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen verhängt werden, kostet das die Güterwagen-Branche eine Menge Geld." Geld, das sie dringend benötigen würde, um die übergeordnete Zielvorgabe des Koalitionsvertrags umzusetzen: dass bis 2020 alle Züge leise sind. "Noch können wir dieses Ziel erreichen", sagt Tuscher. "Aber je mehr Steine uns in den Weg gelegt werden, umso schwerer wird es."

URL: <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/fluesterbremsen-fuer-gueterzuege-leiser-wirds-nicht-1.2180622>

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ vom 20.10.2014/sry

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.