

Bahnlärm auf Nord-Süd-Strecken

Deutsche Blicke auf Schweizer Verbot alter Güterwagen

Gerd Kolbe, Lahnstein Dienstag, 17. Juni 2014, 05:30



Alte Güterwagen: Umrüstung heisst jetzt das Zauberwort (Aufnahme: Chiasso). (Bild: Martin Ruetschi / Keystone)

Die deutsche Regierung und führende Bahnexperten setzen sich für ein Verbot alter Güterwagen ab 2020 ein. Damit folgen sie dem Beispiel der Schweiz. Diese ist an der Akzeptanz zusätzlicher Kapazitäten auf der Neat-Zufahrt interessiert.

Am Ende einer binationalen Konferenz gegen Bahnlärm, zu der die zuständigen Minister der deutschen Bundesländer Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen, Roger Lewentz und Michael Groschek, sowie der schweizerische Botschafter in Deutschland, Tim Guldemann, nach Lahnstein am Rhein eingeladen hatten, herrschte weitgehende Einigkeit. Nur durch die Bekämpfung an der Quelle, die Anschaffung neuer Güterwagen also und die Umrüstung des bestehenden Wagenparks, lasse sich dem Übel des Bahnlärms wirksam zu Leibe rücken, davon waren Politiker, Ministerialbeamte, Bahnmanager und Vertreter von regionalen Bürgerinitiativen überzeugt. Guldemann, der das grosse Interesse der Schweiz an der Ausweitung der Bahnkapazitäten auf der deutschen Neat-Zufahrt bekundete, konnte sogar den mit Abstand stärksten Beifall einheimsen. Rechtliche Einwände der deutschen Behörden wischte der Diplomat mit der rhetorischen Gegenfrage beiseite, ob man denn gesundheitliche Schäden produzieren dürfe. Nur Verbote helfen laut Guldemann weiter.

Die Schweiz gilt längs des Rheins schon lange als Vorbild. Zuerst waren es regionale Bürgerinitiativen in dem am ärgsten vom Getöse der Güterzüge betroffenen – von der Unesco zum Weltkulturerbe erklärten – Mittelrheintal zwischen Bingen und Koblenz, die den Kontakt zu schweizerischen Schwesterorganisationen suchten. Später schloss sich ein Erfahrungsaustausch auf Regierungsebene an. Früher als das Nachbarland zeigte sich die Schweiz nämlich problembewusst.

Dabei war der Aufwand in den letzten zehn Jahren beachtlich. 850 Millionen Euro wurden in Deutschland, davon 39 Millionen allein im Mittelrheintal, für Lärmschutzmassnahmen ausgegeben. Doch bis zum Jahr 2009 glaubte man, sich mit unterschiedlichen Typen von Schallschutzwänden und dem Einbau schallschluckender Fenster begnügen zu können. Nichts blieb unversucht. Das Schienenschmieren in engen Kurven galt als Abhilfe. Es wurden Schienenstegdämpfer unmittelbar an den Gleisen befestigt. Die Erfolge aber hielten sich in Grenzen. Eine Minderung der Lärmwerte von 100 auf 90 Dezibel liess sich an Messgeräten spektakulär nachweisen. Doch das menschliche Ohr spielte nicht mit. Es registrierte die Verbesserungen kaum. Die Proteste der Bürgerinitiativen an den Bahnstrecken nahmen eher noch zu.

Umrüstung heisst daher jetzt das Zauberwort. Die Hälfte aller oft jahrzehntealten Güterwagen soll schon bis 2015 statt mit Graugussbremsen mit modernen Kunststoffbremsen ausgestattet werden. Schienen wie Räder sollen häufiger geschliffen werden. Dem schweizerischen Beispiel eines Verbots der Nutzung alter Güterwagen ab 2020 zu folgen, fällt in Deutschland allerdings schwer. Die Schweiz ist nicht an EU-Vorschriften gebunden, Deutschland hingegen schon. Eine Verbotregelung könnte in Brüssel an den Nachbarn Frankreich und Polen scheitern. In Deutschland selbst ist bis anhin nur die unverändert staatseigene Deutsche Bahn bereit, sich mit

einem Verbot abzufinden. Mittelständische Wagenhalter zögern noch und setzen lieber ihre Lobby in Trab. Jens Klocksin vom Berliner Verkehrsministerium warnte allerdings. Die Bundesregierung werde sich auf keine Verlängerung der Fristen einlassen.

Die Skepsis bei den Bürgerinitiativen ist trotzdem noch gross. Einer ihrer Sprecher warb dafür, die Güterzüge von Antwerpen an Deutschland vorbei durch Belgien, Luxemburg und Frankreich nach Mülhausen und Basel zu leiten. Auf deutscher Seite favorisieren die Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz eine reine Güterstrecke abseits des Rheintals. Bis diese realisiert wird, werden indes 15 bis 20 Jahre vergehen.

COPYRIGHT © NEUE ZÜRCHER ZEITUNG AG - ALLE RECHTE VORBEHALTEN. EINE WEITERVERARBEITUNG, WIEDERVERÖFFENTLICHUNG ODER DAUERHAFTES SPEICHERUNG ZU GEWERBLICHEN ODER ANDEREN ZWECKEN OHNE VORHERIGE AUSDRÜCKLICHE ERLAUBNIS VON NEUE ZÜRCHER ZEITUNG IST NICHT GESTATTET.