

GÜTERZÜGE

## Krach um die Flüsterbremse

Tag und Nacht Güterzüge, aber kaum Lärmschutz. Warum? Eine Studie bringt den Bund in Bedrängnis.

VON Kerstin Bund | 23. Februar 2012 - 07:00 Uhr



Demonstranten blockieren einen Bahnübergang der rechtsrheinischen Bahnstrecke bei Rudesheim. (Archivbild vom Mai 2011)

Frank Gross wacht mit dem Lärm auf und geht mit ihm schlafen. Er hört ihn morgens, mittags und besonders in der Nacht, denn dann gehört die Schiene den Güterwagen. 250 Züge donnern bis zum Morgen an seinem Haus vorbei, alle drei Minuten einer. Sie sind bis zu 750 Meter lang, 120 Kilometer in der Stunde schnell und sehr, sehr laut, mehr als 100 Dezibel in der Spitze.

Es ist ein schönes Backsteinhaus, 1865 erbaut, mit Turm, Rundbogenfenstern und Stuck an den Decken. Seit 20 Jahren lebt Gross mit seiner Frau in Boppard am Rhein. Hier wächst guter Wein, das Klima ist angenehm. Das Obere Mittelrheintal zwischen Koblenz und Bingen zählt zu den schönsten Landstrichen Deutschlands, zum Weltkulturerbe. Der Rhein windet sich in großen Schleifen, am Ufer erheben sich Burgen, Felsen und Mythen. Die Loreley fasziniert Touristen aus aller Welt.

Je zwei Gleise ziehen sich links und rechts am Fluss entlang, mitten durch die Weinstädtchen, wenige Meter vor den Häusern. Das enge Tal formt einen Trichter, der den Schall sammelt und verstärkt.

»Der Bahnlärm macht das Mittelrheintal kaputt«, sagt Gross. Er führt eine Werbeagentur, doch seit vier Jahren kämpft er fast nur noch gegen den Lärm. Er hat die Bürgerinitiative Pro Rheintal gegründet und sich mit Anwohnern, Verkehrsexperten und Wissenschaftlern aus der ganzen Republik vernetzt. Er kann Studien zitieren: Wie krank der Krach die

Menschen macht. Wie er ihnen den Schlaf raubt, ihren Blutdruck in die Höhe treibt, sie dem Herzinfarkt näherbringt.

### **Der Streit um laute Waggons spitzt sich in Deutschland zu**

Der Bahnlärm entwertet die Häuser. Laut einer Studie des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz führt jedes Dezibel über 50 zu einer Verkaufspreisminderung von 1,5 Prozent. Im Mittelrheintal liege der Dauerschallpegel bei 85 Dezibel, sagt Gross, jedes Haus habe die Hälfte seines Wertes verloren. »Die Leute werden kalt enteignet.« Auch der Fremdenverkehr leidet. Viele Touristen übernachten anderswo. Es ist einfach zu laut.

Der Streit um den Bahnlärm entwickelt sich in Deutschland zu einem gesellschaftlichen Großkonflikt. Aus zwei Gründen spitzt er sich zu:

Erstens werden mehr Waren transportiert. Bis zum Jahr 2025 soll der Güterverkehr laut offizieller Prognose um 71 Prozent wachsen. Wegen voller Straßen und weil Züge umweltfreundlicher sind als Lastwagen, soll ein möglichst großer Anteil des zusätzlichen Verkehrs über die Schiene rollen. Das Mittelrheintal ist die meistbefahrene Güterverkehrsstrecke Europas, Teil der europäischen Transversale, die vom Hafen Rotterdam den Rhein aufwärts in die Schweiz und dann bis nach Genua in Italien führt.

Zweitens empfinden mehr und mehr Menschen den Lärm als Last. Gemäß einer Umfrage des Umweltbundesamtes fühlen sich vierzig Prozent der Befragten vom Krach auf der Schiene gestört, jeder Zehnte sogar stark. Am Oberrhein haben Bürger 172000 Einwendungen gegen den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn eingereicht. Am Niederrhein kämpfen sie gegen ein drittes Gleis. Am Mittelrhein fordern Anwohner ein sofortiges Nachtfahrverbot. In Bremen verlangen sie ein Tempolimit.

Was lässt sich gegen den Krach tun? Gängig sind Lärmschutzwände oder Schallschutzfenster. Innovative Techniken wie Schienenstegdämpfer oder besohlte Schwellen setzen am Gleis an. Am wirkungsvollsten ist es jedoch, am Zug selbst etwas zu tun. Durch die Umrüstung auf neuartige Bremsen aus Verbundstoff, sogenannte Flüsterbremsen, können alte Güterwagen um 10 Dezibel leiser werden. Der wahrgenommene Lärm würde sich halbieren. Doch obwohl es die Technik seit vielen Jahren gibt, wurde in Deutschland bislang kein einziger Güterzug umgerüstet. Wer nach den Gründen fragt, stößt auf ein hochpolitisches Papier und auf ein Gutachten, das vom Bundesverkehrsministerium nicht veröffentlicht wird.

Der Reihe nach: Die allermeisten Güterwagen fahren in Deutschland noch mit Graugussbremsen. Sie stammen aus dem vorletzten Jahrhundert. Beim Bremsen rauhen sie die Laufflächen der Räder auf. Wegen dieser sogenannten Verriffelungen sind alte Güterzüge höllisch laut. Bei neuen Wagen sind die alten Bremsen nicht mehr erlaubt. Weil Güterwaggons 40 Jahre im Einsatz sind, hat die Deutsche Bahn erst 7000 Neuwagen mit

leisen Sohlen ausgestattet. Auf dem deutschen Netz fahren noch 180.000 Waggons mit alten Bremsen.

Am 5. Juli 2011 traten Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) und der Chef der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube, vor die Presse und unterzeichneten gemeinsam eine Vereinbarung. Das Papier, sieben Seiten dick, trägt einen sperrigen Namen: » *Eckpunktevereinbarung zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf dem Schienennetz der DB Netz AG*«. Sein Ziel: Vom Ende des Jahres 2012 an sollen für laute Güterwaggons höhere Schienengebühren bezahlt werden als für leise. Fahrzeughalter sollen so motiviert werden, ihre Waggons umzurüsten. Ende 2020 sollen möglichst keine Güterwagen mehr mit lauten Bremsen auf deutschen Schienen fahren, die Lautstärke soll sich halbieren. Dafür stellt der Bundesverkehrsminister bis zu 152 Millionen Euro bereit, die andere Hälfte soll über die erhöhten Trassenpreise hereinkommen. Ramsauer bezeichnete die Vereinbarung als »ein Stück Politik für die Bürger«. Er sagte: »Wir stehen hier in Deutschland damit wirklich ohne Übertreibung an der Spitze.«

Das klingt gut. Nur hat das Eckpunktepapier einen Haken: die LL-Sohle. Das ist der technische Begriff für eine neue Verbundstoffbremse, die mit ähnlicher Wirkung bremst wie die herkömmliche Sohle aus Grauguss, nur eben weniger Lärm verursacht. Allerdings ist die LL-Sohle noch gar nicht zugelassen. Sie wird seit Jahren nur getestet. Der Internationale Eisenbahnverband UIC schreibt dazu in seinem Sachstandsbericht 2010 zum Bahnlärm in Europa: »Die derzeit (2010) entwickelten Bremssohlen verursachen einen übermäßigen Radverschleiß.« Wenn die Sohlen die Laufflächen zu schnell abreiben, können die Räder auf der Schiene irgendwann schlingern, im schlimmsten Fall entgleisen.

Bis die Probleme behoben sind, kann es dauern. Vier Jahre, sagen manche Experten. Anderen ist die Prognose zu optimistisch. Selbst die Bahn rechnet nicht vor Ende 2013 mit einer Zulassung – »im *best case*«, wie es in einem gemeinsamen Forschungsprojekt von Bahn und Industrie heißt.

Wenn es nicht optimal läuft, rattern die Züge weiter wie bisher. Dann vergehen noch viele Jahre, bis Frank Gross wieder ruhig schlafen kann.

In der Schweiz wollte man nicht so lange warten. Die Alpenrepublik ist ein Transitland und auf den Schienenverkehr angewiesen. Ende der neunziger Jahre stimmten die Schweizer Bürger über ein Programm zur Lärmsanierung ab. Das eidgenössische Parlament bewilligte 1,8 Milliarden Franken, damals rund 1,1 Milliarden Euro, aus Steuermitteln. Mit dem Geld wurden bis heute rund 150 Kilometer Lärmschutzwände errichtet, 200000 Schallschutzfenster eingebaut und 80 Prozent der lauten Güterwagen mit leisen Bremsen ausgestattet. Das Resultat: Litten im Jahr 2000 noch 265.000 Schweizer unter dem Bahnlärm, sind es heute nur noch 95.000. Vom Jahr 2020 an sollen die lauten Graugusssohlen ganz verboten sein.

Die Schweiz kommt im Kampf gegen den Lärm voran, weil sie anders als Deutschland auf die sogenannte K-Sohle setzt. Das ist ebenfalls eine Bremse aus Verbundstoff, die aber anders als die LL-Sohle längst zugelassen ist. Ihr Nachteil: Sie ist sehr teuer, weil bei der Umrüstung das Bremssystem umgebaut werden muss. Pro Wagen kostet die Umrüstung zwischen 4.000 und 15.000 Euro, drei- bis viermal so viel wie bei der LL-Sohle. »Wenn man rasch etwas verändern will, muss man auf eine Technik zurückgreifen, die verfügbar ist«, sagt Andreas Windlinger vom Bundesamt für Verkehr in Ittingen bei Bern – was man als eine sehr diskret formulierte Kritik deuten kann.

Ist die Vereinbarung zwischen Ramsauer und Grube also nur eine Schau? Ein Spiel auf Zeit? Warten Bund und Bahn auf die Zulassung einer billigeren Bremse, anstatt das Lärmproblem heute schon anzugehen? »Das Verkehrsministerium fördert Lärmschutzmaßnahmen sehr engagiert«, lässt die Behörde mitteilen. Doch warum veröffentlicht sie dann ein Gutachten nicht, das die Zusammenhänge erhellen könnte?

Landgericht Bonn, 27. Januar 2012, 13 Uhr. Zwei Anwälte in schwarzer Robe betreten den Saal S0.04 durch eine helle Holztür. An gegenüberliegenden Tischen nehmen sie Platz, schlagen ihre Aktenordner auf, legen Kugelschreiber und Notizzettel bereit. Sie sind hier, um über ein knapp hundertseitiges Gutachten zu streiten. In den folgenden zwei Stunden versucht der eine Anwalt die Unbrauchbarkeit dieses Gutachtens zu beweisen. Der andere will den Richter vom Gegenteil überzeugen.

Es geht um eine Studie, die das Bundesverkehrsministerium im Mai 2010 bei dem Beraterbüro Ilgmann Miethner Partner in Berlin in Auftrag gegeben hat. Ihr Ziel ist die »Entwicklung und Bewertung eines praktikablen lärmabhängigen Trassenpreissystems«. So steht es in der Leistungsbeschreibung. Die Gutachter sollten Anreize zur schnellen Umrüstung von Güterwagen auf leise Bremsen entwickeln. Am 23. Dezember 2010 schickten sie ihre Ergebnisse dem Verkehrsministerium. Dort liegt das Gutachten seither. Das Ministerium verweigert die Abnahme, Bezahlung und Veröffentlichung. »Die vorgelegte Studie entsprach (...) nicht dem vertraglich vereinbarten Leistungsumfang«, heißt es aus dem Ministerium.

Ist die Studie ungenügend? Oder in ihren Ergebnissen bloß missliebig, weil sie die von Ramsauer und Grube zwischenzeitlich unterzeichnete Eckpunktevereinbarung infragegestellt?

Der SPD-Infrastrukturminister in Rheinland-Pfalz, Roger Lewentz, sagt Ja: »Das Gutachten belegt nach meiner Überzeugung, dass die Eckpunktevereinbarung von Bund und Bahn falsch zu sein scheint.« Denn die zur Umrüstung nötige Technik, die LL-Sohlen, seien »bestenfalls frühestens Ende 2014 verfügbar«. Zudem sei der vorgesehene Bonus viel zu gering, um zur Umrüstung anzureizen.

Die Verhandlung vor dem Bonner Landgericht endet mit einem Vergleich: Der Bund zahlt nur die Hälfte des Gutachtens, gestattet den Gutachtern aber, es anderweitig zu verwenden. So kauft Minister Lewentz jetzt die Studie. Diese Woche hat er sie bekommen. Er will

sie veröffentlichen, um Druck zu machen. Deutschland soll beim Lärmschutz endlich vorankommen, damit Anwohner wie Frank Gross wieder Ruhe finden. Bislang muss Gross sich mit 1,22 Euro begnügen. So viel investiert der Bund im Schnitt pro Bürger in Lärmschutzwände und Schallschutzfenster in Schienennähe: 100 Millionen Euro im Jahr.

Die Ruhe von Jan Hulsink dagegen hat dessen Staat deutlich mehr gekostet. Auf dem Grundstück des Niederländers stehen zwei Grenzsteine. Tritt Hulsink aus der einen Tür, steht er auf deutschem Boden, geht er durch die andere Tür, ist er in den Niederlanden. Direkt hinter seinem Garten verlaufen zwei Gleise, 75 Meter von seinem Wohnzimmer entfernt. Jan Hulsink, Strickjacke, Filzpantoffeln, das weiße Haar seitlich gescheitelt, sitzt in einem Polstersessel und schaut hinaus in den Garten. Dann erzählt er von der Betuweroute.

### **Die Niederlande haben 300.000 Euro für die Ruhe eines Bürgers gezahlt**

Königin Beatrix persönlich hat sie im Juni 2007 eröffnet. Die Strecke führt vom Hafen in Rotterdam bis nach Zevenaar nahe der deutschen Grenze und mündet dort in die Rheintalstrecke. 160 Kilometer lang ist sie, ihr Bau hat knapp fünf Milliarden Euro gekostet. Es ist eine reine Güterverkehrsstrasse, die modernste Europas. Neben den Gleisen stehen hohe Lärmschutzwände. In der Stadt Zevenaar verschwinden die Güterzüge unter der Erde und tauchen erst nach gut zwei Kilometern wieder auf. Der Tunnel verschluckt ihren Lärm.

Die Röhre sei eine tolle Sache, sagt Hulsink. Nur habe sie leider nicht bis zu seinem Haus gereicht. »Aber ich habe doch auch ein Recht auf Ruhe!«, sagt Hulsink. Also schrieb er einen empörten Brief an ProRail, den staatlichen Schienennetzbetreiber in den Niederlanden. Darin forderte er, dass sein Haus besser vor dem Lärm geschützt werden müsse. »Ich mache die Strecke sonst dicht«, habe er gedroht. Notfalls ziehe er bis vors höchste Gericht.

Wenige Wochen später rückten die Bauarbeiter an. Sie rissen Hulsinks Dach auf, stopften dicke Schaumstoffmatten ins Gebälk und versiegelten die Dämmung mit Folie, Silikon und Gips. Allein diese Schallisolierung habe 100000 Euro gekostet, erzählt Hulsink. Dann errichteten die Arbeiter neben den Gleisen eine Lärmschutzwand, 200 Meter lang, zwei Meter hoch – weitere 200.000 Euro. Die Wand verläuft auf deutschem Boden, doch aus Deutschland kam kein Cent. 300000 Euro zahlten die Niederlande für den Lärmschutz dieses Bürgers.

Wenn draußen jetzt die Güterzüge vorbeirumpeln, muss Hulsink das Gespräch nicht mehr unterbrechen. Die Wände wackeln nicht, die Gläser in der Vitrine klirren nicht. Jan Hulsink und seine Frau können mit der Bahn nun leben.

Es geht doch.

ADRESSE: <http://www.zeit.de/2012/09/WOS-Gueterverkehr-Laerm>