

# Initiativen enttäuscht vom Bahnlärmgipfel

**Verkehr** Vertreter aus dem Kreis Neuwied machen sich weiter für Maßnahmen gegen den Krach stark

Von unserem Redakteur  
Marcelo Peerenboom

**Kreis Neuwied.** Nicht nur im Welterbe Oberes Mittelrheintal ist der Bahnlärm ein großes Problem. Auch in anderen Regionen machen Krach und Erschütterungen den Menschen das Leben schwer. Doch einige Betroffene dort fühlen sich von den Entscheidungsträgern nicht wirklich beachtet. Deshalb haben Bahnlärmgegner aus dem Kreis Neuwied irritiert auf dem Bahnlärm-Gipfel bei Ministerpräsident Kurt Beck reagiert. Bahnchef Rüdiger Grube hatte dort vor Kurzem mit Beck und Innenminister Roger Lewentz zusammengesessen und über die Bekämpfung des Bahnlärms gesprochen.

Was die Initiativen aus dem Kreis Neuwied stört: Erneut ist nur vom Welterbe-Teil des Mittelrheintals die Rede. „Es kann nicht sein, dass schon wieder das nördliche Rheinland-Pfalz außen vor bleibt“, ärgert sich Erich Schneider, Sprecher der Interessengemeinschaft gegen Bahnlärm aus Leutesdorf. Gemeinsam mit den übrigen Gruppen aus der Region hat er daher einen Brief nach Mainz geschickt und darum gebeten, den Bereich nördlich von Koblenz nicht schon wieder zu vergessen.

In die Diskussion um wirksame Maßnahmen gegen den Lärm entlang der Bahnstrecke im Rheintal ist zwischenzeitlich Bewegung gekommen. In den vergangenen Wochen hat es immer wieder neue Vorschläge gegeben, wie den lärmgeplagten Bürgern entlang der Strecke geholfen werden könnte. Während sich Minister Roger Lewentz für Tempo 70 bei den Güterzügen starkmacht, unterstützt der Windhagener CDU-Bundestagsabgeordnete Erwin Rüdell den Vorschlag, ein Nachtfahrverbot für laute Güterzüge zu verhängen. Das Land fordert zudem eine schnelle Umrüstung der Güter-



**Das Hauptproblem der alten Güterwagen sind die Bremsen, die die Laufflächen der Räder aufrauen. Neue, moderne Bremssysteme könnten Abhilfe schaffen.**

waggons auf die leise Flüsterbremse.

Die Reaktionen auf die diversen Vorschläge fallen im Kreis Neuwied unterschiedlich aus. Gunter Fröhlich vom Verein zum Schutz gegen Immissionen im Neuwieder Becken etwa ist froh, „dass alles im Gespräch ist“. Alles, was den Menschen wirksam helfe, finde seine Unterstützung. Fröhlich: „Ich bin keinem Vorschlag gegenüber abgeneigt.“ Ein Nachtfahrverbot oder ein Tempolimit bringt nach seiner Meinung jedenfalls sofort Entlastung. „Ich sehe das ganz pragmatisch. Wir wollen ja etwas erreichen“, sagt der Vereinssprecher. Da sei es letztlich egal, wozu man die Bahn bringe.

Erich Schneider von der Interessengemeinschaft gegen Bahnlärm und -erschütterung sieht das etwas anders. Der Leutesdorfer beklagt, dass so viele Vorschläge im Raum sind. „Der eine fordert das, der andere etwas anderes. Wir wollen doch etwas haben, was den Lärm wirksam mindert“, betont

Schneider, der nur eine Lösung für wirklich nachhaltig hält: „Wir müssen an den Fuhrpark gehen.“ Und das bedeutet seinen Aussagen zufolge, dass die zum Teil völlig veralteten Güterwaggons umgerüstet werden müssen.

Hier geht es vor allem um die Bremsen, die den betroffenen Anwohnern nachts den Schlaf rauben. Schneider macht sich für die sogenannte LL-Sohle stark, die auch als Flüsterbremse bezeichnet wird. „Die ist natürlich sehr teuer, und ob sie wirklich zum Einsatz

## Alte Bremsen sind Ursache für Bahnlärm

Der meiste Lärm hat mit den veralteten Bremssystemen der Güterwaggons zu tun. Deutlich leiser ist die sogenannte K-Sohle; dabei handelt es sich um Bremsklötze aus Kompositmaterialien. Ihr Vorteil: Sie rauhen die Fahrflächen der Räder nicht auf wie die bislang verwendeten Grauguss-Bremsklötze. Diese rauhen Räder verursachen deutlich

kommt, weiß man nicht“, sagt Erich Schneider mit Verweis auf die immer noch nicht erfolgte Betriebsgenehmigung des Eisenbahn-Bundesamts.

Aufgrund gemachter Erfahrungen kann der Vertreter der Interessengemeinschaft sagen: „Alles, was am Fahrzeug selbst geschieht, ist sinnvoller als Lärmschutzwand-Veränderungen am Gleis oder anders.“ Zwar hat die Bahn in Ortschaften Schallschutzwände einer Länge von insgesamt 60 Kilometern errichtet und knapp 30 000 Schallschutzfenster in 100 Orten finanziert. Doch den Bahnlärm gibt es immer noch. „Dass leise geht, beweist die Bahn mit dem ICE“, betont Erich Schneider und will daher nicht lockerlassen bis es in der Frage der Sanierung des Fuhrparks einen Durchbruch gibt.

Enttäuscht vom Bahnlärmgipfel hatte sich auch der Verein für das Mittelrheintal gezeigt. Dessen Vorsitzender Frank Gross kritisiert Bahnchef Grube, der erklärt hat, man arbeite an einer „ganzheitlichen Lösung“. Gross: „Dies ignoriert, dass die Menschen hier bereits seit 20 Jahren dieses Versprechen vorgesetzt bekommen. Doch de facto ist es nicht leiser, sondern lauter geworden.“ Er appelliert deshalb an Land und Kommunen, sich nicht länger von der Deutschen Bahn an der Nase herumführen zu lassen, sondern selbst aktiv zu werden. Man müsse den nötigen Druck aufbauen.

lautere Fahrgeräusche. Eine Weiterentwicklung der K-Sohle ist die LL-Sohle, die in der Herstellung günstiger sein soll. Der Einsatz solcher Bremssysteme reduziert den Lärm derart, dass man diesen als halb so laut empfindet. Um alle 400 000 Waggons in Europa damit auszustatten, müssen 800 Millionen Euro investiert werden. mp