

Flüsterbremsen: Bahn spekuliert auf LL-Sohle

Bahnlärm DB hofft auf baldige Zulassung des Systems

Von unserem Redakteur
Thomas Torkler

■ **Mittelrhein.** Wie geht es weiter mit dem Thema Bahnlärm? Mit Recht lassen die Bürgerinitiativen nicht locker und fordern von der Deutschen Bahn und der Politik schnelles Handeln – wohl wissend, dass eine Neubaustrecke, wenn sie überhaupt kommen sollte, noch lange auf sich warten lassen wird.

Es muss gelingen, so der Grundtenor aller Beteiligten bei der DB-Präsentation im Hauptbahnhof Bingen, dass die verfügbare Technik endlich auch Einzug hält auf dem deutschen Schienennetz. Landrat Bertram Fleck nahm zumindest mit nach Hause, dass jetzt ein Beirat gegründet werden soll, dem sämtliche Gruppen, von den Bürgerinitiativen über den Welterbe-Zweckverband, die Vertreter der Kommunen sowie von Landes-

und Bundespolitik und nicht zuletzt der Deutschen Bahn, angehören sollen. „Ansonsten wäre das Beste dieser Veranstaltung die Gulaschsuppe gewesen“, merkte Fleck an, der sich „maßlos enttäuscht und verärgert“ zeigte, denn die Demo-fahrt brachte nämlich die gleichen Erkenntnisse wie vor fünf Jahren.

Und dennoch, so meinten einige aufmerksame Zuhörer nach den beiden Testfahrten, sei der Lautstärkeunterschied zwischen den Zugabschnitten mit Grauguss-Sohlen und K-Sohlen diesmal gravierender gewesen. Boppards Bürgermeister Walter Bersch meinte sogar, die K-Sohlen weniger als halb so laut empfunden zu haben. Das mag am neuen Gleiskörper gelegen haben, denn der einzige Unterschied zu 2007 war, dass damals neue Güterwaggons mit K-Sohle im Testzug rollten, und diesmal waren es umgerüstete Altwagen.

Warum eine zweiten Testfahrt?, fragten einige Besucher. Ein Mitarbeiter eines DB-Subunternehmens, das mit der Organisation und Sicherheit der DB-Veranstaltung betraut war, meinte: „Damals hießen

der Bundesverkehrsminister und der Bahnchef eben noch anders.“

Die Deutsche Bahn und ihr Chef Rüdiger Grube bauen auf die sogenannte LL-Sohle, die aber noch nicht zugelassen ist. Bis Mitte 2012 wird die Zulassung erwartet, denn: „Wir sind 200 000 Kilometer mit einem Eurozug gefahren, der komplett mit der LL-Sohle ausgerüstet ist. Bei jeder Witterung und auf jedem Schienennetz gab es keinerlei Beanstandungen. Wir warten nur noch auf den Abschlussbericht“, erklärte Bahnchef Grube.

Dass man bei der DB auf die LL-Sohle spekuliert, ist nachvollziehbar – weil der Umbau der Wagen auf LL-Sohlen nur ein Drittel im Vergleich zur Umrüstung auf K-Sohlen kostet. Beim Umbau auf K-Sohlen muss das gesamte Bremssystem ausgetauscht und vom Eisenbahnbundesamt neu zugelassen werden. Pro Güterwagen kostet der Umbau 5000 bis 7000 Euro. Das können sich die Unternehmen im hart umkämpften Güterverkehr nicht leisten. Vor dem Hintergrund ist es zu sehen, dass erst 7000 mit K-Sohlen ausgestattete Waggons bei DB



Der Testzug in Bingen bewies, wie leise Flüsterbremsen im Vergleich zur herkömmlichen Grauguss-Sohle sind. Dabei sind K- und LL-Sohlen gleich effektiv, aber LL ist billiger.

Foto: Werner Dupuis

Schenker Rail im Einsatz sind – von 60 000. In dem Zusammenhang muss man sich auch den Satz von Bahn-Chef Grube auf der Zunge zergehen lassen, dass bei älterem Material der DB der Wartungsaufwand höher ist als der Ertrag des Waggons. Offenbar gab es bei der Deutschen Bahn in der Vergangenheit auch ein Kommunikationsproblem. Nur so ist es zu erklären, dass die Zusage der DB an Landrat Fleck, bis Ende 2009 würden 5000

Waggons umgerüstet sein, sich nicht bewahrheitete. „Wir brauchen verlässliche Zusagen“, fordert der Landrat. Vor Beginn der Veranstaltung in Bingen musste sich Bahn-Chef Grube Vorhaltungen machen lassen. Zugutehalten muss man ihm, dass er die Anregung, einen Beirat zu gründen, aufnahm und die Idee in seiner Ansprache festklopfte: „Wir werden alle am Thema beteiligten Kräfte in einem gemeinsamen Projektbeirat zusammen-

schließen“, versprach er.

Infrastrukturminister Roger Lewentz meinte: „Das kann schnell angestoßen werden. Auf jeden Fall müssen die BIs mit rein. Die Bahn als größter Waggonbetreiber Europas muss den Einstieg bei der Lärmreduzierung machen.“ Und in seltener Einigkeit mit CDU-Landeschefin Julia Klöckner („Lärm darf sich nicht mehr rechnen“) forderte Lewentz „deutlich schärfere lärmabhängige Trassenpreise“.