



## Klaus Hagemann

Mitglied des Deutschen Bundestages  
für den Wahlkreis Worms-Alzey-Oppenheim

Mitglied im Haushaltsausschuss  
Mitglied im Petitionsausschuss

Wahlkreisbüro Worms  
Tel. 0 62 41 – 30 52 49  
Fax: 0 62 41 – 30 52 54  
[klaus.hagemann@wk.bundestag.de](mailto:klaus.hagemann@wk.bundestag.de)  
[www.klaus-hagemann.de](http://www.klaus-hagemann.de)

### **Neue Bremsen sollen Lärm mindern**

Prognose: Bis 2015 kaum mehr Güterzüge  
nachts auf Strecke Mainz-Worms/Bahnchef  
Mehdorn antwortet MdB Hagemann

*Worms/Rheinhessen, 16. Januar 2007*

**Dass die Bahnstrecke Mainz-Worms-Ludwigshafen seit vielen Jahrzehnten zu den stark befahrenen Güterverkehrsstrecken Deutschlands zählt, haben die Anwohner schon längst vermutet. Bahnchef Hartmut Mehdorn bestätigte diese Vermutung jetzt in einem Schreiben an den Bundestagsabgeordneten Klaus Hagemann (SPD). Der SPD-Parlamentarier hatte sich in einem Brief für eine Ausweitung von Lärmschutzmaßnahmen generell ausgesprochen und sich diesbezüglich über die Entwicklung des Güterverkehrs beim Bahnchef erkundigt. „Auch wenn viele Bürger entlang der Strecke Mainz-Worms erfreulicherweise inzwischen vom Lärmschutzprogramm des Bundes profitieren, sind andere noch immer dem zunehmenden Bahnlärm ausgesetzt“, sagte Hagemann.**

72 Güterzüge rollen der Prognose für 2010 zufolge in der Nachtzeit entlang der Bahnstrecke zwischen Mainz und Worms. Diese Zahl lag der Dimensionierung der Lärmsanierungsmaßnahmen zu Grunde, informierte Mehdorn. „Für 2015 gehen die Prognosen von 77 Güterzügen in der Nacht aus, womit sich eine nur sehr geringe Erhöhung der gemittelten Schallpegel ergibt und keine Neuberechnung des Schallschutzes gegenüber der bei der Lärmsanierung verwendeten Prognose 2010 erforderlich wäre“, schrieb Mehdorn an Hagemann. Der Umfang von Lärmschutzwänden und -fenstern richte sich immer nach der zum Zeitpunkt der Planung gültigen Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplanes, teilte Mehdorn dem SPD-Bundespolitiker mit. Das bedeute, dass höhere Lärmpegel aufgrund von Mehrverkehren berücksichtigt seien. Keine Angaben machte der Bahnchef zur früheren Entwicklung des Güterverkehrs bis heute.

### **Weniger Lärm durch „Flüsterbremse“**

Einen Erfolg versprechenden Ansatz sieht Hagemann im Bemühen, die Lärmentwicklung an der Quelle, das heißt an den Zügen selbst, zu reduzieren. Die so genannte Verbundstoff-Klotzbremse, auch „K-Sohle“ oder „Flüsterbremse“ genannt, könnte den Anwohnern eine deutliche Entlastung bringen. Das Rollgeräusch

der Züge werde nach Aussage Mehdorns um bis zu 10 dB(A) abgesenkt, was einer gefühlten Halbierung des Lärms gleichkomme. Die Radlauffläche werde mit diesen neuen Bremsen deutlich weniger aufgeraut als mit herkömmlichen Bremsklötzen. Die Railion Deutschland AG, die Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn, bestelle seit 2001 Wagen mit „K-Sohle“. Insgesamt seien zurzeit über 3.000 neue, leise Güterwagen in Betrieb. Zu einer nachhaltigen Lärmreduzierung komme es aber erst dann, wenn auch die vielen Güterwagen im Bestand umgerüstet werden könnten. Hagemann unterstützt deshalb eine Öffnung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes für den aktiven Lärmschutz, um diese Umrüstung zu fördern. Er bemüht sich derzeit im Haushaltsausschuss des Bundestages um eine Umschichtung der Mittel, damit ein Einstieg in die Förderung der „K-Sohlen“ über das Bundesprogramm erreicht werden kann. Diese Umrüstung der Alt-Waggons müsse dann wegen der großen Zahl abschnittsweise erfolgen.

Marco Sussmann