

# PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

12. Februar 2026

## Güterbahn-Alarm

### Radbrüche und lärmende Räder bedrohen die Anwohner an Schienenwegen

**Die Schienenwege Europas stehen unter Druck: Nach dem tragischen Güterzugunfall im Gotthard-Tunnel kam es kürzlich erst in Spanien zu dramatischen Unfällen und dann in Deutschland zu zwei weiteren gefährlichen Entgleisungen, die auf Radbrüche zurückzuführen sind.**

**Diese Vorfälle werfen ein düsteres Licht auf die Sicherheitsstandards im Schienengüterverkehr sowie die technische Überalterung und die unzureichenden Wartungspraktiken in der Branche.**

So entgleiste beispielsweise kurz vor Weihnachten ein Güterzug im niedersächsischen Elze, als er mit einem gebrochenen Rad eine Weiche überfuhr. Ein Waggon sprang aus den Gleisen und der Zug kam erst wenige hundert Meter vor dem Bahnhof zum Stehen. Die Schäden an Schienen und Schwellen erstrecken sich über mehrere Kilometer und verursachen laut Bundespolizei einen Millionenschaden.

Nur eine Woche später ereignete sich ein weiterer Vorfall nahe dem bayerischen Raubling: Ein Gefahrguttransport mit Zehntausenden Litern hochentzündlichem und giftigem Ethylenoxid sprang aufgrund eines Radbruchs aus dem Gleis. Der entgleiste Waggon wurde über eine lange Strecke mitgeschleift, vorbei an Wohn- und Industrieanlagen, bis der Lokführer schließlich Unregelmäßigkeiten bemerkte und den Zug stoppen konnte. Glücklicherweise kam kein anderer Zug entgegen und kamen keine Menschen zu Schaden. Ein weiteres beunruhigendes Beispiel dafür, wie knapp wir an einer Katastrophe vorbeigeschlittert sind. In beiden Fällen war es ein Radbruch, der die Waggonen aus den Gleisen katapultierte.

Pro Rheintal informierte im letzten Jahr die Verantwortlichen von Politik und Bahn darüber, dass Schweizer Fachleute nach dem verheerenden Eisenbahnunfall im Gotthardtunnel einen Systemfehler festgestellt haben. Von diesem Systemfehler sind viele der Hunderttausende von Güterwaggonen, die täglich durch Europa rollen, potenziell betroffen. Doch trotz der Warnungen und der

offensichtlichen Gefahren gibt es keine klare Regelung darüber, wie die Gefahr einzuschränken ist und wer für die Konsequenzen solcher Vorfälle verantwortlich ist.

Die Schweiz hat im vergangenen Herbst reagiert und festgelegt, dass alle Güterwagen, die durch ihr Land fahren, strenger und häufiger kontrolliert werden müssen. Während die Wartungsintervalle in Europa aktuell bei 660.000 Kilometer oder alle acht Jahre liegen, hat die Schweiz diese Intervalle auf 50.000 bis 200.000 Kilometer verkürzt und fordert eine gründlichere Inspektion der Räder auf feine Risse. Akustische und visuelle Prüfungen ermöglichen eine effektive Überprüfung in kurzer Zeit.

Doch nicht alle Akteure in der Branche zeigen sich kooperativ. Die größten europäischen Konzerne, darunter der Branchenriese VTG, haben Klage gegen die neuen Schweizer Vorschriften eingereicht. VTG, mit 84.800 Waggons und einem Umsatz von über 1 Milliarde das führende Waggonvermietungsunternehmen in Europa, weist jegliche Verantwortung für die jüngsten Unfälle von sich. Kritiker bemängeln, dass Finanzkonzerne wie BlackRock, die hinter VTG stehen, Rendite über Sicherheit stellen.

Man lässt es darauf ankommen: „Solange es nur um Sachschäden geht, die letztendlich der Staat bezahlt, wird oft weggeschaut“, so ein Brancheninsider. „Es scheint, als müsse erst ein schwerer Unfall mit Verletzten oder gar Toten geschehen, bevor ernsthafte Maßnahmen ergriffen werden.“

Hinzu kommt, dass mögliche Sach- und Personenschäden durch Radbrüche nur eine Seite der Medaille sind. Der schlechte Zustand von Rädern und Schienen sowie die zu hohen Geschwindigkeiten innerhalb von Ortschaften sind auch die Ursache für besonders hohe Lärmimmissionen.

Die derzeitigen Lärmschutzmaßnahmen können an Bahnlinien keinen entscheidenden Beitrag leisten, um den Lärm unter die Grenze zur Gesundheitsgefährdung zu drücken. Durch hohe Geschwindigkeiten, die für ein plötzliches und schreckenerregendes Hereinbrechen des Lärms sorgen, kommt es nachts zu Aufweckreaktionen, die hohe Stressreaktionen verursachen.

Es ist an der Zeit, dass wir die Sicherheitsstandards und den Lärmschutz im Schienengüterverkehr überdenken und einen Paradigmenwechsel in der Branche einleiten. Nur durch rigorose Kontrollen und

ein gemeinsames Bekenntnis zur Sicherheit und zum Lärmschutz an der Quelle können wir die Risiken minimieren und Katastrophen verhindern. Bis dahin sind Tempolimits innerhalb von Wohngebieten die einzige Möglichkeit, die Gefahren und den Lärm auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

Weitere Informationen unter:

**Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk**

Frank Gross, 1. Vorsitzender  
Simmerner Straße 12  
56154 Boppard  
Tel. 06742 801069-0  
Fax 06742 801069-1  
E-Mail: [info@pro-rheintal.de](mailto:info@pro-rheintal.de)  
[www.pro-rheintal.de](http://www.pro-rheintal.de)

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild 1: Im hohen Tempo rasen Züge ohne Kontrollsensoren mit Gefahrgütern durch Wohngebiete, 100 km/h schnell und höllisch laut.



Bild 2: Bis zu 2000 Tonnen schwere Güterzüge drängeln sich mit Tempo 100 km/h an Häuserwänden vorbei und produzieren nachts 100 dB(A) Lärm.