

Bahnlärm Es rattern die Züge bei Tag und bei Nacht

„Güter gehören auf die Bahn“, das klingt weitsichtig und umweltfreundlich. Es sei denn, man betrachtet die akustische Seite dieses Transportmittels - und manche Realitäten des deutschen Schienennetzes.

17.10.2016, von GOTTFRIED ILGMANN



© Deutsche Bahn AG Vor allem in Flusstälern ist es mancherorts kaum auszuhalten. Hier brettert ein Zug mit Eisenerzwagons die Mosel entlang.

Am 1. Juni dieses Jahres wurde der Gotthard-Basis-Tunnel eingeweiht. Durch diesen mit 57 Kilometer Länge längsten Tunnel der Welt kann ein Güterzug von bis zu 700 Meter Länge von nur einer einzigen Lok unter den Alpen hindurch gezogen werden. Damit ermöglicht die Röhre eine Flachlandstrecke von Genua bis zu den Häfen Amsterdams, Rotterdams und Antwerpens und bedient einen Einzugsbereich, in dem schätzungsweise die Hälfte der westeuropäischen Industrie versammelt ist. Die Schweiz hat sich das Bauwerk denn auch 12,2 Milliarden Franken kosten lassen, etwa 1,9 Prozent ihres Bruttoinlandsproduktes. Das ist, als wenn Deutschland knapp 60 Milliarden Euro für ein einziges Projekt ausgeben würde.

Auf der Einweihungsfeier mahnte die Schweizer Bundesrätin für Verkehr, die Schweiz zähle nun darauf, dass die Ausbauten vorangetrieben werden. Daraufhin erklärte die ebenfalls anwesende Angela Merkel: „Der Gotthard ist wie das Herz, nun fehlt noch die Aorta.“ War der Kanzlerin bewusst, dass die Aorta, nämlich die deutsche Rheinschiene von Basel bis zur niederländischen Grenze, über Jahrzehnte hinweg eine Gefäßverengung nach der anderen erleiden wird?

Aufstand in Offenburg

Tatsächlich dürfte die Bundesrätin vielleicht schärfere Töne angeschlagen haben, hätte sie zuvor in den deutschen Bundesverkehrswegeplan geschaut. Dieser weist die deutschen

Investitionen in die Schiene bis zum Jahr 2030 aus, sein Entwurf wurde im März 2016 durch Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vorgelegt. Danach wird zum Beispiel am Oberrhein die letzte Engstelle frühestens 2035 beseitigt sein. Ursache ist eine spezifische Eigenschaft der Güterzüge: Sie sind ohrenbetäubend laut.

Das macht jedes Ausbauprojekt zum Politikum. Die Stadt Offenburg am Oberrhein etwa wehrte sich gegen die Erweiterung der Bahnstrecke von zwei auf vier Gleise, und das so heftig, dass man sich schließlich im Juni 2015 auf eine Tunnellösung statt auf die ursprünglich geplante oberirdische Führung einigte. Es solle „so weit wie möglich ein Vollschutz vor Lärm angestrebt werden“, war dazu in der Stuttgarter Zeitung zu lesen. Kostenpunkt: 1,2 Milliarden Euro für einen sieben Kilometer langen Güterzugtunnel unter der Stadt. Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) nannte das einen „Paradigmenwechsel“.

Lärmschutz als Ordnungswidrigkeit

Nun verlangt die Bundeshaushaltsordnung aber „Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“. Ein „Vollschutz“, also alles, was über den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz bei Neu- und Ausbau hinausgeht, verstößt gegen die Verordnung. In Offenburg musste deswegen eine adäquate Gesetzesauslegung her, und inzwischen können sich alle Bürger „Vollschutz“ erstreiten, die an europäischen Verkehrskorridoren vom Neu- und Ausbau betroffen sind. Interessant ist aber die Begründung, mit der die Regierungskoalition ihren Vollschutz beantragte: „Laute, schnelle Güterzüge seien lediglich im europäischen Gesamtinteresse“, trügen aber nichts bei zu den „Wertschöpfungspotentialen für die jeweilige Region durch bessere Erreichbarkeit“. Regionales siegt also über überregionales Interesse. Der Ausbau für den europäischen Güterverkehr wird damit weitgehend nur in Tunneln oder abgedeckten Trögen realisierbar sein - oder verhindert.

#