

Artikel drucken Bilder ausblenden

WELT ONLINE

LÄRMSCHUTZ

23.07.2008 | Autor: Nikolaus Doll

0

Warum kein Ende des Bahn-Lärms in Sicht ist

Seit fast einem Jahrzehnt läuft bei der Bahn ein Lärmsanierungsprogramm, bislang mit bescheidenem Erfolg. Rund 90.000 Güterwagen müssten umgerüstet werden, damit der Krach ein Ende hätte. Das wäre ein teures Unterfangen, genug Geld hätte der Konzern zwar dank des Börsengangs, doch das ist schon anders verplant.

Bahn-Lärm

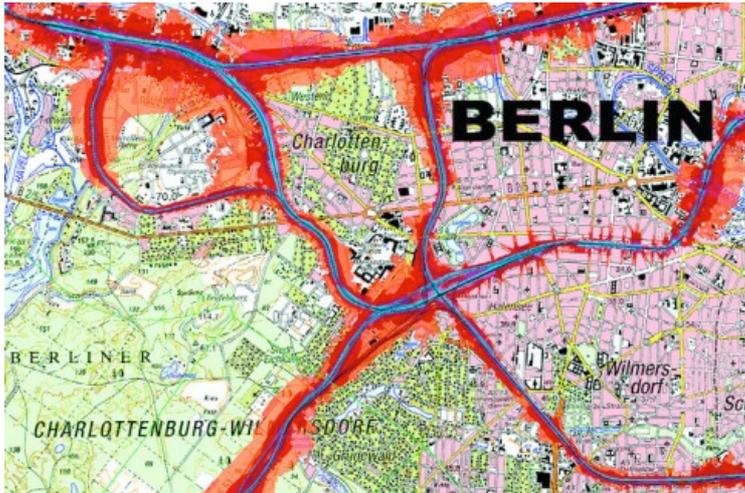


FOTO: EISENBAHN-BUNDESAMT

Lärmbelastung entlang der Bahnstrecken in Berlin

Zwischen Mitternacht und Morgengrauen ist es am schlimmsten. Dann wälzt sich Frank Groß in seinem Bett und liegt wach. Aufstehen, Musik hören oder fernsehen? „Sinnlos. Um drei oder vier Uhr ist es bei mir so laut, dass ich bei Zimmerlautstärke gar nicht verstehen würde, was die da auf der Mattscheibe erzählen“, sagt der Mann aus Boppard am Rhein.

Wenn spät die letzten Personenzüge dem Betriebsende entgegenrollen, schickt die Deutsche Bahn (DB) das Gros ihre Güterzüge los. Erst nachts ist genug Platz auf den Trassen für die Ungetüme mit einer Achslast von 22 Tonnen und mehr. Ratternd und rumpelnd quälen sie sich durchs Land, und jeder Fünfte in Deutschland fühlt sich nach Angaben des Bundesumweltamtes von dem Dröhnen auf den Schienen gestört. „Allein den Rhein entlang rollen an beiden Ufern täglich 400 Güterzüge, die meisten nachts“, sagt Groß. Gutachter hätten an der Trasse in Boppard bis zu 110 Dezibel (dB/A) gemessen – ein Rockkonzert ist kaum lauter.

Boppard ist kein Einzelfall. In Berlin hat beispielsweise eine Analyse des Senats ergeben, dass sich 340.000 der Hauptstädter als lärmgeplagt bezeichnen. Und 160.000 stören sich nicht etwa an den drei Flughäfen, den Ausfallstraßen, Autobahnen oder Industriebetrieben, sondern an der Bahn.

Selten waren sich daher Bahnchef Hartmut Mehdorn und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) so einig: Es muss etwas passieren beim Schallschutz, schneller und umfassender als bislang. Doch lärmschluckende Wände, Fenster oder Umbauten an Wagen verschlingen viele Millionen. Daher sollen nun die Erlöse aus dem Börsengang den großen Sprung nach vorn ermöglichen. „Wir brauchen die Privatisierung schon deshalb, um den Lärmschutz und die Bahnhofssanierung voranzubringen“, sagten der Konzernchef und der SPD-Politiker mehrfach und gleichlautend.

Analyse des Eisenbahnbundesamtes zeigt: Es muss was geschehen

Der Manager wie der Minister steht unter Druck. Im Jahr 2000 hatten Konzern und Politik verkündet, den Lärm durch den Schienenverkehr zu halbieren. Ein ehrgeiziges Vorhaben, für das noch viel getan werden muss, wie die neueste Analyse des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zeigt.

Die Behörde hat erstmals für das gesamte Bundesgebiet umfassende Studie veröffentlicht, eine Kartensammlung, die die Lärmbelastung durch den Zugverkehr detailliert dokumentiert – bis hin zu einzelnen Straßenzügen (<http://laermkartierung.eisenbahnbundesamt.de>). Die rot geäderten Linien zeigen die Trassen mit hohem Lärmpegel – und die durchziehen die Republik erschreckend dicht. „Die Datensammlung dient dazu festzustellen, wo das Lärmproblem besonders groß ist. Und sie soll Ansatzpunkte für Lösungen

bieten“, sagt Ralph Fischer vom EBA.

Technische Lösungen sind da, aber teuer

Dabei ist es nicht so, dass man keine Lösungen parat hätte. Bereits 1999 hatte die Bundesregierung ein sogenanntes Lärmsanierungsprogramm beschlossen. Neben Neubaustecken, für die strenge Auflagen gelten, soll an möglichst vielen alten Trassen zumindest nachts der Lärm auf 60 Dezibel begrenzt werden; das entspricht dem Geräuschpegel eines lauten Gesprächs. 51 Mio. Euro pro Jahr stellte die Bundesregierung dafür zur Verfügung. Inzwischen sind es 100 Mio. Euro, und die Bahn hat nach eigenen Angaben seit Start des Programms vor acht Jahren „Eigenmittel im hohen zweistelligen Millionenbereich“ beigesteuert.

Dennoch, bislang ist der Erfolg mager. Um den Lärm wenigstens an den Schwerpunkten zu mindern, müssten laut Bahn 3500 Kilometer Gleis saniert, also mit Schutzwänden oder Spezialeinrichtungen an den betroffenen Wohnungen versehen werden – das entspricht rund einem Zehntel des gesamten deutschen Schienennetzes. Seit dem Jahr 2000 wurden 600 Kilometer geschafft – macht 75 Kilometer pro Jahr. Würde in diesem Tempo weitergearbeitet, wäre die Sanierung also in knapp vier Jahrzehnten beendet. „Es ist klar, dass sich nicht in kurzer Zeit die Versäumnisse vergangener Jahrzehnte ausgleichen lassen“, dämmert es den Schienenexperten im Tiefensee-Ministerium inzwischen.

Schallschutzprogramm würde 2,5 Milliarden Euro kosten

Auf insgesamt 2,5 Mrd. Euro veranschlagt die Bahn die Kosten für das Schallschutzprogramm. Durch die Einnahmen aus dem Börsengang könnte ein guter Teil davon gedeckt werden – theoretisch. Doch tatsächlich werden die erwarteten rund fünf Mrd. Euro aus der Teilprivatisierung nur zu einem geringen Teil in den Schallschutz fließen.

Zunächst hält Bundesfinanzminister Peer Steinbrück (SPD) die Hand für den Bundeshaushalt auf, dann Bahnchef Mehdorn für neue Expansionen vor allem im Schienengüterverkehr. Erst der dritte Teil bleibt dem Verkehrsminister. Und der muss damit in das sanierungsbedürftige Schienennetz investieren sowie zahllose Bahnhöfe im Land sanieren – und dann noch den Schallschutz voranbringen.

Eine Herkulesaufgabe angesichts der zu erwartenden Mittel, und die geplagten Anwohner können schon deshalb nicht auf rasche Linderung hoffen, weil wirklich effektive Lärmschutzmaßnahmen viel teurer kommen werden, als es das Sanierungsprogramm glauben macht. Zum einen ist nicht geklärt, wie man Lösungen finanziert, die das Problem des Schienenlärms an ihrer Wurzel anpacken. „Am effektivsten wäre es, Lärmquellen zu vermeiden anstatt später Maßnahmen dagegen zu ergreifen“, sagt ein Bahnsprecher. Das bedeutet, man müsste an den Güterzügen ansetzen, die Wagen also mit modernen Bremsen ausstatten, denn sie sind Hauptursache des Schienenlärms.

Ein neues Millionenloch tut sich also auf, denn von den 160.000 Güterwagen, die über das deutsche Streckennetz rollen und die zu zwei Dritteln im Besitz der DB sind, hat der Konzern bislang gerade mal 3500 mit modernen „Flüsterbremse“ ausgestattet. Bis zu 1000 Wagen moderner Bauart sollen künftig pro Jahr angeschafft werden – doch derzeit hat die Bahn noch 90.000 Güterwagen mit alter, lärmverursachender Technik im Einsatz. Zum anderen müsste in allen Schallschutzprogrammen berücksichtigt werden, dass die Zahl der Güterzüge in den kommenden Jahren sprunghaft ansteigen wird.

So rechnet die Bahn damit, dass sich „das Güterverkehrsvolumen auf der Strecke Rotterdam-Genua (Rheinschiene) von 2005 bis 2015 verdoppeln wird“. Auch auf anderen Strecken rechnet man bis 2015 mit deutlich mehr Verkehr, zwischen Hamburg und Hannover beispielsweise mit 26 Prozent mehr Zügen, zwischen Frankfurt und Mannheim mit 20 Prozent mehr.

Betroffenen wie Frank Groß bleibt vorerst nur ein schwacher Trost: „Auf der rechten Rheinseite ist es derzeit noch schlimmer, da fallen den Leuten auch schon mal die Glasbausteine aus dem Treppenhaus.“