

Werden Güterzüge nie leiser?

Haltung der EU-Kommission zu Schienenlärm ist für Bahnanwohner in der Region ein Rückschlag

Von Philipp Weber und Harald Berlinghoff

Rhein-Neckar. 34 Jahre, ein Monat, 25 Tage und 13 Stunden. So viel Zeit war gestern Mittag vergangen, seit die Stadt Hockenheim mit der Deutschen Bundesbahn eine (schriftliche) Vereinbarung getroffen hatte. Festgeschrieben wurde, wie laut Züge sein dürfen, die hier vorbeifahren.

In Hockenheim wehren sich die Verwaltung und die Bürgerinitiative Stille Schiene (Biss) seit Jahren gegen den Krach von Güterzügen. Die BI hat ihre Internetseite öffentlichkeitswirksam aufgemacht – mit der laufenden Stoppuhr: An die Vereinbarung habe sich der Schienenkonzern nie gehalten, so die Aktiven.

Hockenheim ist kein ein Einzelfall: Die europäische Gütertransversale verbindet die Überseehäfen von Genua und Rotterdam. Das Güternetz mit seinen Rangier- und Verladebahnhäfen sowie etlichen Verzweigen durchzieht die Region: von Bensheim über Weinheim nach Mannheim und Hockenheim – und von hier aus nach Karlsruhe. Orte wie Heidelberg, Sandhausen oder St. Ilgen haben noch Glück. Sie liegen an einer Linie, die parallel zur (Haupt-)Transversale verläuft. Aber der Güterverkehr rollt auch hier, vor allem nachts. Auch in der Quadrat- und der

Zweiburgenstadt sammeln Bürger seit Jahren Unterschriften gegen den Lärm. Daheim stoßen sie auf Verständnis. Anderorts haben sie es nicht so leicht: Wer nicht dem Lärm der „Bahnbrummis“ ausgesetzt ist, fragt sich, warum der Schienenverkehr ein Problem sein soll. Entlastet der nicht das bröckelnde Straßennetz vom Schwerlastverkehr?

„Wir haben nichts gegen Güterverkehr auf der Schiene“, so der Weinheimer Peter Thunsdorff. Die Bahn, weitere Waggonhalter und die Bundespolitik müssten aber bereit sein, Lärm und Erschütterungen entgegenzuwirken. Möglichkeiten dazu gibt es: Schon heute wird bei der Herstellung neuer Güterwagen auf Graugussbremsen verzichtet. Die Uralt-Bremswerke rauhen die Räder auf – das ist mit ein Grund für die hohe Lärmbelastung. Die Bahn rüstet auch alte Waggons um. Doch der Umbau der Wagenflotte blockiert Reparaturkapazitäten – und zieht sich hin. Will man kurzfristig etwas erreichen, helfen nur hohe Lärmschutzwände.

Was die Bahn derzeit anbietet, empfindet man in Hockenheim als „Beleidigung des gesunden Menschenverstands“. Ein rund ein Meter hohes „Lärmschutzwändchen“, so nennen es die Betroffenen, will die Bahn zusätzlich zu bereits vorhandenen Wänden bauen lassen. Außer-

dem hat sie vor, die Gleise abzuschleifen, dies allerdings in größeren zeitlichen Abständen. Erörterungs- und Anhörungstermine im Karlsruher Regierungspräsidium gingen im Frühjahr ohne erkennbares Ergebnis zu Ende. Die Klage der Stadt ruht gegenwärtig; die Verwaltung setzt jetzt auf Verhandlungen. Notfalls will sie die Klage aber wieder aufnehmen.

Eine verfahrenre Situation. Und jetzt kommt auch noch die Hiobsbotschaft, dass die EU den deutschen Alleingang zur Lärminderung bei Bahnwaggons bemängelt. Vom 13. Dezember 2020 an sollen, so sieht es ein Gesetzentwurf der Bundesregierung vor, Güterwagen mit alten Graugussbremsen nicht mehr Lärm verursachen dürfen als Neuwagen. Wer zu laut ist, muss sein Tempo reduzieren – was zu einem Kriechgang mit 30 bis 40 Stundenkilometern führt. „Aber das ist Unsinn“, bemängelt Lothar Gotthardt, Vorsitzender von „Biss“. Bei einer Taktung von etwa 320 Zügen am Tag funktioniere das gar nicht. Und dass die Umstellung auf neue Bremsen hilft, will er auch nicht blind unterschreiben. „Wir merken aber durchaus, dass manche Züge leiser sind als andere. Vor allem die aus der Schweiz“, sagt er.

Dort ist man mit Schutzregelungen weiter als in Deutschland. Aber die Schweiz ist auch nicht Mitglied der EU.



Ein Güterzug rollt an vollkommen ungeschützten Wohnungen vorbei. Für die Anti-Lärm-Initiativen aus Mannheim, Hockenheim und Weinheim ist das kein Zustand. Foto: Frey