

Wenig Hoffnung auf mehr Ruhe

Auch der „Lärmaktionsplan Schiene“ bringt keine Entlastung für krachgeplagte Marburger



Zwei Lärmquellen für Marburg: Stadtautobahn und Eisenbahn prägen nicht nur das Stadtbild, sondern quälen Anwohner wegen der Geräuschemissionen.

Foto: Thorsten Richter

Der Entwurf des „Lärmaktionsplanes Hessen“ für den Schienenverkehr macht deutlich, mit wie viel Entlastung Marburg rechnen kann: mit gar keiner.

von Till Conrad

Marburg. Bis zum 4. November liegt der Plan unter anderem in der Marburger Stadtverwaltung und in der Gemeindeverwaltung Cölbe öffentlich aus, er ist außerdem im Internet nachzulesen. Nach dem gesetzlich vorgesehenen Beteiligungsverfahren soll er in Kraft treten – und regeln, welche vom Bahnlärm geplagten Kommunen in Hessen Hilfe bekommen sollen.

Marburg ist zumindest im Entwurf nicht dabei. In Marburg sind, so die Quintessenz des Plans, zu wenig Menschen von Bahnlärm betroffen.

Das Land Hessen stellt sich derzeit auf den Standpunkt, dass Bahn- und Straßenlärm nicht gemeinsam betrachtet werden sollten. Und auch der Bundesverkehrsminister antwortete im Jahr 2010 auf eine kleine Anfrage des SPD-Bundestagsabgeordneten Sören Bartol zwar, die Bundesregierung beabsichtige, mittelfristig bei Lärmsanierung von bundeseigenen Straßen und Schienenwegen den Lärm beider Verkehrsträger zugrunde zu legen. „Einzelheiten zur Umsetzung“, heißt es dann aber weiter, „wurden noch nicht festgelegt.“

Problem Kessellage: Schall weicht nach oben aus

Die Stadt Marburg wird im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ihre Position erneut darlegen, sagte Bürgermeister Dr. Franz Kahle (Grüne) auf Nachfrage der OP. Allzu viel Hoffnungen auf Erfolg hat er aber nicht: „Die Bahn hat unseren Anspruch auf Lärmsanierung im Wesentlichen anerkannt, aber bis wir dran wären, ist das Geld längst alle“, sagt Kahle.

Mit dem derzeitigen Zustand will sich aber auch die Bürgerinitiative Stadtautobahn B 3a nicht abfinden. Gemeinsam mit der Lokalen Agenda 21 und der Initiativegruppe Marburger Stadtbild und Verkehr schrieb die Initiative an Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, um einen neuen Anlauf in der Diskussion um den Lärmschutz

für Marburg zu machen.

Zwar sind entlang der Stadtautobahn im Innenstadtbereich inzwischen Schallschutzwände aufgebaut worden, aber die lösen das Problem nicht, wie Gerhard Haberle für die Lokale Agenda 21 feststellt. „Die spezielle Kessellage der Stadt verstärkt den Krach insbesondere an den Hanglagen“, weist Haberle auf ein altbekanntes Problem hin.

Die Initiatoren sehen deswegen die zwingende Notwendigkeit, die Berechnungsmethoden für die Lärmmittlung zu ergänzen und die gesundheitsgefährdende Lärmbelastung ganzheitlich zu sehen. Den Anwohnern in Wehrda oder am Ortenberg, in Cappel oder am Afföller sei – Hanglage oder nicht – egal, woher der Lärm komme: von der Bahn oder von der Autobahn.

Sie erneuern außerdem die Forderung nach Tempo 80 für Pkw und Tempo 60 für Lkw auf der Stadtautobahn – eine Maßnahme, die bisher durch das Regierungspräsidium verhindert wird, und die Einrichtung einer permanenten Langsamfahrstelle mit maximal Tempo 30 für den Güterverkehr zwischen Cölbe und Marburg-Süd.

Mittelfristige Umrüstungen wie die Anbringung von Flüsterasphalt, Schienenstegdämpfer oder verschäumtes Schottergleis an Bahnstrecken sowie eine intensive Förderung der Forschung an der Lärmvermeidung sind für die Lokale Agenda und die Bürgerinitiativen gleichfalls unverzichtbar – aber eben nur dann durchsetzbar, wenn sich die ganzheitliche Betrachtung der Lärmquellen durchsetzt.

Ganz anders sieht das bei Überlegungen aus, langfristig die Stadtautobahn einzuhausen oder zu untertunneln. Auf Initiative der Lokalen Agendagruppe befassen sich Studierende aus Gießen und Siegen mit entsprechenden Machbarkeitsstudien.

Haberle weist im Gespräch mit der OP darauf hin, dass ähnliche Überlegungen in Saarbrücken und Hamburg weit gediehen sind. „Man muss es wollen, und man muss sich trauen“, sagte Haberle.

Bürgermeister Kahle sieht diese Perspektive dagegen skeptisch: Die Baukosten würden mehrere 100 Millionen Euro betragen, sagt er, und das übersteige die realistischen Möglichkeiten für eine solche städtebauliche Maßnahme bei weitem.