

Güterzuglärm

Wider das „Klapper- und Kreischmaterial“

Von Marc Schieferecke, aktualisiert am 06.02.2012 um 10:16



Bummeltempo gehört zu den Vorschlägen gegen den Krach. Foto:

Stuttgart - Der Name Helmut Irion von Dincklage erregt schwerlich Gedanken an Bürgerprotest. Und Dincklages Eigenheim gleich bei der Doggenburg, ein Haus in zweiter Reihe, zu dem eine steile Treppe durch die Gärten der Nachbarn führt, mutet keineswegs an wie ein Zentrum des Widerstands. Eben ein solches würde Dincklage gern gründen. Es muss nicht an seinem Arbeitstisch sein, auf dem sich Briefe stapeln und Unterschriftenlisten zu der Sache, die er zu seiner gemacht hat. Aber er sucht Mitstreiter, die sich mit ihm an einen Tisch setzen, um „gegen das Klapper- und Kreischmaterial“ zu wettern, das ihn in der Tag- und Nachtruhe stört.

Das Material rumpelt wenige Schritte hinter seinem Haus über den Bahndamm. Die Bahn leitet das gesamte Jahr über Güterzüge auf der Gäubahntrasse quer durch Stuttgart. Von Rohr bis Zuffenhausen beschweren sich Menschen in so gut wie allen Stadtbezirken über unerträglichen Lärm rund um die Uhr, weil ein Vergleich des Geräuschpegels von Güterzügen mit dem von Personenzügen etwa so ausfällt wie der von Fahrrad- mit Schwerlastverkehr (wir berichteten).

Bisher war jeder Protest erfolglos

„Wenigstens ein Nachtfahrverbot“ wünscht sich Dincklage und will diejenigen vereinen, die schon in der Vergangenheit gegen Güterzugumleitungen durch Wohngebiete protestierten. Dies allerdings vergeblich. Wie beispielsweise der Bürgerverein im Dachswald. Bei dessen

Vorsitzender Sigrid Beckmann hat Dincklage angerufen, weil „der Verein eine Struktur und eine Homepage hat“, wie er sagt. Online, hofft Dincklage, ließen sich die zahlreichen Unmutsrufe in der Stadt schnell und einfach zu einem machtvollen Protestchor wider den Krawall vereinen.

Allerdings hat Beckmann so ihre Bedenken, ob der helfen würden. „Wir sind die letzten, die sich weigern würden, sich gemeinsam an einen Tisch zu setzen“, sagt sie, „aber es muss Aussicht auf Erfolg geben“. Beckmann bezweifelt, dass sich die Bahn von Wutbürgern beeindruckt lässt. Schließlich habe es schon in der Vergangenheit Unterschriftensammlungen, Protestaktionen, sogar politische Initiativen gegen den Lärm gegeben. Die Reaktion des Unternehmens darauf lässt sich als Schulterzucken umschreiben.

Oder mit drastischeren Worten, mit denen von Michael Kösel: „Der Gedanke an den Sommer kotzt mich jetzt schon an“, sagt er. Gespräche im Garten werden ausgeschlossen sein, und seine Schallschutzfenster müssen geschlossen bleiben. Aber Widerstand „hat keinen Sinn“, sagt Kösel. Er hatte gegen die Bahn geklagt, weil seine Hausmauern nach sechs Monaten der Güterzug-Umleitungen im Jahr 2008 rissig geworden waren. Nach einem Jahr urteilte das Gericht, dass die Klage womöglich berechtigt sei, aber auf jeden Fall ein anderes Gericht zuständig. 5000 Euro hat Kösel nach eigenen Worten für das Verfahren ausgegeben, unter anderem für zwei Versuche eines Gutachters, Erschütterungen zu messen. Aber „an den beiden Tagen fuhr kein Güterzug“, sagt Kösel. Die Messungen müssen bei der Bahn angekündigt werden.

Bundestagsabgeordnete hofft auf den Bahn-Chef

Beckmann will die Antwort auf einen Brief der SPD-Bundestagsabgeordneten Ute Vogt an den Bahn-Chef Rüdiger Grube abwarten. Dass die seit drei Wochen aussteht, wertet Vogt nicht als Hinweis auf Gleichgültigkeit, eher als gutes Zeichen. „Einen Kanzleitrost hätte er schnell schicken können“, sagt sie, „ich nehme an, er will eine gescheite Antwort geben“. Ihre Erfahrung mit Anfragen an den Bahn-Chef sei jedenfalls eine erfreuliche: „Er bemüht sich wirklich um die Themen“, sagt Vogt. Insofern habe sie Hoffnung, dass Grube für den Güterverkehr durch Stuttgart Bummeltempo anordnet oder die Trasse gar zumindest für Teile der Nacht sperrt.

Ginge es nach der Opposition im Bundestag, wäre derlei längst beschlossen – nicht speziell für Stuttgart, für das gesamte Bundesgebiet. SPD und Grüne haben im Frühjahr 2011 Anträge mit dem Ziel eingereicht, den Lärm auf Straße und Schiene zu dämmen. Für den Zugverkehr listeten die Sozialdemokraten zwölf Vorschläge auf. Der oberste war, die Grenzwerte zu senken, ab denen die Bahn zu zusätzlichem Schallschutz verpflichtet werden kann. Und zwar nicht nur entlang von Neubaustrecken, auch entlang längst genehmigter Gleise. Das wäre eine entscheidende Änderung.

Die Reaktion auf die Anträge war, dass Experten zum Thema geladen wurden. Danach lehnten CDU und FDP die Vorschläge mit ihrer Mehrheit im Haushaltsausschuss ab. Am Mittwoch werden sie erneut beraten, im Verkehrsausschuss.