

WIRTSCHAFT

Lärmbelastung in Brandenburg

Krach um den Bahnlärm

Bis 2020 sollen Bahnen nur noch halb so laut sein wie heute - das hat die Politik beschlossen. Bei Elke Herder in Zeuthen wackeln bislang bei jedem vorbeifahrenden Zug die Wände: Die Bahn drosselt das Tempo - anstatt sich um Schallschutzmaßnahmen zu kümmern. Auf dem Potsdamer Platz in Berlin machen am Donnerstag Lärmgegner auf die Belange betroffener Bürger aufmerksam. Von Thomas Rautenberg

Vor der Zentrale der Deutschen Bahn am Potsdamer Platz wird am Donnerstag protestiert: Die "Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V." tritt für eine geringere Lärmbelastung entlang der Bahntrassen ein.

Die Politik verfolgt erklärtermaßen das Ziel, dass der Schienenverkehr bis zum Jahr 2020 nur noch halb so laut sein soll wie heute. Doch dafür müsste die Branche enorm investieren: In leisere Züge, in moderne Technik und vor allem in Schallschutzwände in dicht besiedelten Gebieten. Was die Bahn macht und vor allem was sie nicht macht, damit es an den Strecken leiser wird, hat Inforadio-Reporter Thomas Rautenberg in Zeuthen, an der Strecke der "Görlitzer Eisenbahn" erfahren:

In Zeuthen wackeln die Wände

Die Warnanlage am Bahnübergang der Zeuthener Friesenstraße kündigt einen Zug an. Kurz darauf kommt bereits die S 46 Richtung Königs Wusterhausen. Und von der Gegenseite rattert gleichzeitig ein Güterzug heran. Bei jedem Zug, der vorbei donnert, wackeln bei Elke Herer die Gläser in der Schrankwand. Sie wohnt in der Schulstraße 9 A, unmittelbar neben den Gleisen. "Wenn ich schlafen will und in meinem Bett liege und ich das Bett nicht von der Wand abgerückt habe, dann denke ich manchmal, ich falle aus dem Bett."

60.000 Züge fahren Jahr für Jahr auf der Strecke zwischen Berlin und Cottbus. Die Gleisanlagen wurden gerade saniert. Die Bürger in der Nachbarschaft hatten auf den Bau einer Lärmschutzwand gehofft. So hatte es die Bahn nämlich den lärmgeplagten Anwohnern auf einer Bürgerversammlung versprochen, wie Elke Herer erzählt. Drei Mitarbeiter von DB Netze hatten über Planfeststellungsverfahren und Mitspracherechte informiert. "Und das alles, haben wir jetzt festgestellt, werden wir nicht bekommen".

Bahn zieht sich aus der Verantwortung

Um sich nicht mit langen Genehmigungsverfahren und einer Bürgerbeteiligung aufhalten zu müssen, hat die Bahn einfach das gesamte Bauprojekt in viele kleine aufgeteilt. Und statt der geplanten 160 Kilometer pro Stunde auf der gesamten Strecke, sollen die Züge an dieser Stelle auch künftig nur 120 km/h fahren - zumindest auf dem Papier. Ein Trick, der den Bau von Schallschutzwänden überflüssig macht.

Die Bahn kann offenbar tun und lassen was sie will, beklagt sich Elke Herer. Sie findet es besonders bedenklich, dass sich der Verursacher des Lärms selbst eine

BÜRGERINITIATIVE

Bundesvereinigung gegen
Schienenlärm e.V.

Die BVS setzt sich für eine Minderung
des Bahnlärms ein.

Unbedenklichkeitsbescheinigung ausstellt. So, als wenn sie sich ein Auto anschaffe und sich selber die TÜV-Plakette ausstellt. "Das kann doch nicht wahr sein, dass sich der Verursacher hier selbst bescheinigt, dass hier keinen übermäßigen Lärm gibt."

Doch noch sitzt die Bahn einfach am längeren Hebel - und so bleibt es ein Alptraum für die Anwohner, wenn die Schranke in der

Friesenstraße den nächsten Zug ankündigt.

Beitrag von Thomas Rautenberg

Stand vom 05.12.2013
