

LANDTAGSWAHL SACHSEN :

Wenn den Wählern die Ohren dröhnen

Der sächsische Wahlkampf hat ein sehr spezielles Thema: Lärm. Anwohner sind genervt vom Krach auf den Schienen und verlangen Antworten von der Politik. von [Tilman Steffen](#)

12. August 2014 14:44 Uhr 21 Kommentare



Gleise am Dresdner Hauptbahnhof | © Arno Burgi/dpa

Wenn sich ein Zug nähert, ist Simone Friedel gut beraten, das Telefon aufzulegen. Der Lärm von den Gleisen vereitelt jede Kommunikation. Erst recht, wenn es es regnet. Dann schalle das Rattern der Waggonen noch lauter in die Büroräume herein, sagt die Mitarbeiterin der Geschäftsführung des Fachkrankenhauses Coswig zwischen zwei Zugdurchfahrten. "Das ist dann ohrenbetäubend, man kann nicht mehr telefonieren."

Friedels Schreibtisch ist 200 Meter vom Gleis der Strecke Dresden-Berlin entfernt. Die Zimmer vieler Patienten sind weit näher an der Lärmquelle, darunter auch das Schlaflabor, in dem Spezialisten die Nachtruhe ihrer Patienten untersuchen – wenn denn welche eintritt. "Für die Patienten ist es oft unmöglich, Schlaf zu finden", sagt Friedel. "In den Patientenbefragungen bekommen wir das immer wieder schriftlich." Der angerichtete Schaden für das 170-Betten-Haus ist enorm – denn wer nicht unbedingt muss, dürfte sich überlegen, ob er hier wieder herkommt.

Entlang der Strecke zwischen dem Elbtal bei Bad Schandau und der brandenburgischen Grenze bei Elsterwerda leben Zehntausende Menschen. Und das

sind längst nicht alle Lärmgeplagten Bahn-Anrainer im Freistaat.

In der Problemregion Mittelrheintal im Westen der Republik machen Lärmgegner mit Petitionen und Resolutionen seit Jahren vor, wie man die Politik für ein Thema sensibilisiert. Wenige Wochen vor der Landtagswahl Ende August verlangen auch in Sachsen die Bürgerinitiativen Antworten.

Etwa im 10.000-Einwohner-Ort Weinböhla bei Dresden, wo gleich zwei Trassen das Wohngebiet aus Einfamilienhäusern und Gärten durchschneiden. Oder im südlichen Elbtal, wo sich jede Zugdurchfahrt minutenlang ankündigt. Denn die mächtigen Felswände der Sächsischen Schweiz tragen das Klappern der Güterzüge kilometerweit voraus.

Schon Ende April – zum internationalen Tag des Lärms – trommelten sieben Initiativen zum "Bahn-Picknick" an die Trasse beim Fachkrankenhaus Coswig und forderte Kommunal- und Landespolitiker zum Gespräch auf. Bereits mehrfach war in den vergangenen Jahren SPD-Spitzenkandidat Marin Dulig bei den Lärmgegnern zu Gast. Seit Bürgerinitiativen gezielt auf sich aufmerksam machen, achten Parteien stärker auf die Wähler, die ihnen durch den Lärm entgehen könnten.

Der Bahn-O-Mat gibt Antwort

Neun lokale Initiativen zwischen Bad Schandau und der Lausitz schlossen sich vor Kurzem zur Sächsischen Lärmschutz-Allianz zusammen. Anfang August hat diese im Internet den Bahn-O-Mat freigeschaltet – eine Website nach Vorbild des Wahl-O-Mat. "Jeder Bürger kann seinen Standpunkt hier mit den Positionen der Parteien abgleichen", erläutert Michael Krebs von der Bürgerinitiative Elbtal in Coswig.

Die Lärmschutz-Allianz hat die Spitzenkandidaten der Parteien mit 28 Thesen und Forderungen zum Lärmschutz konfrontiert und in Fragebögen deren Positionen ermittelt. Ein Teil der Antworten liegt ZEIT ONLINE vor.

Tilman Steffen

© ZEIT ONLINE



Tilman Steffen ist Redakteur bei ZEIT ONLINE. Seine

Die Initiativen verlangen, dass niedrige Lärmgrenzwerte auch dort gelten sollen, wo die Bahn die Gleise nur saniert und nicht nur für Neubaustrecken. Sie wollen Lärmschutzwände, wo die Güterzüge zu nahe an den Häusern vorbeirattern. Und sie fordern, dass Güterzüge nachts langsamer fahren sollen. Ginge es nach dem Willen der Initiativen, würde zudem die Zahl der Unterschriften, die für einen Volksentscheid notwendig ist, abgesenkt, um dieses Instrument künftig leichter einsetzen zu können. Denn ohne politischen Druck dürfte sich wenig ändern. Auf die Einsicht der Bahn können die Lärmgegner jedenfalls nicht zählen.

[Profilseite finden Sie hier.](#)

Die Forderung nach einem niedrigeren Tempo etwa "wischt die Lärmschutzbeauftragte des Konzerns einfach vom Tisch", schimpft Krebs von der Bürgerinitiative. Der Rentner lebt in Coswig in einer Neubausiedlung am Bahndamm und kämpft seit einigen Jahren um mehr Ruhe. "An Autobahnen stehen solche Schilder ja auch, warum geht das nicht bei der Bahn?", fragt Krebs.

Der Bahnkonzern lehnt solche Limits ab. Sie wären ein Verstoß gegen Verträge mit den Gleisnutzern, heißt es. Das Unternehmen verweist dagegen auf die brancheneigene Lärmabwehr: Bis 2020 sollen bei 180.000 Güterwagen der Bahn-Güterverkehrstochter und der anderen in- und ausländischen Wagenbetreiber die alten Grauguss- in Verbundstoffbremsen getauscht sein.

Der Staat zahlt den Unternehmen 50 Prozent der Kosten, erläutert Bahnsprecher Hans-Georg Zimmermann. Zudem wurden bereits für etwa elf Millionen Euro zwischen tschechischer Grenze und Dresden Lärmschutzwände, Schallschutzfenster, ein lärmarmes Gleisprofil und Schienenstegdämpfer montiert. Seitdem hält die Bahn das südliche Elbtal für lärmtechnisch saniert.

Trotz Verbesserungen: Lärmpegel bleibt

Für Marco Kunze von der Coswiger Bürgerinitiative haben solche Maßnahmen am Gleis keine Besserung gebracht, im Gegenteil: Die Bahn lasse die Züge seither schneller fahren, der Lärmpegel bleibe derselbe. Die Ausbaupläne sehen vor, dass auch die Züge nördlich von Dresden künftig mit bis zu 200 Kilometern pro Stunde durchs Land brausen – der Schall trüge dann weiter als bisher.

Bei den Grünen erhalten die Bürgerinitiativen den meisten Rückhalt, Spitzenkandidatin Antje Hermenau stimmt deren 28 Thesen bis auf eine Ausnahme zu, wie aus den Antworten an die Bürgerinitiativen hervorgeht. SPD-Spitzenkandidat Dulig positioniert sich in dem Thesenpapier dagegen häufiger neutral als Hermenau.

Eine Senkung der Unterschriftenhürde für Volksentscheide zum Beispiel unterstützt er nur allgemein, aber nicht mit konkreten Zahlen. Im Hinblick auf die Forderung nach lärmabhängigen Geschwindigkeitsbegrenzungen verweist er auf das erklärte Ziel der Bundeskoalition, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Finanziell verantwortlich sieht er EU, Bund und Bahn, würde aber "notfalls zusätzlich" Landesgeld zur Verfügung stellen. Außerdem sichert er zu, sich für niedrigere Lärmgrenzwerte stark zu machen. Damit wäre auch den lärmgeplagten Coswigern zu helfen, sagt er.

CDU verweist auf Berlin

Während die beiden Oppositionsparteien also Handlungsspielräume sehen, bleibt die regierende CDU vollends vage und zeigt Richtung Berlin: Der Freistaat dränge die Bahn zum Einbau weiterer Schienenstegdämpfer, etwa im Bahnhof Rathen in der

Sächsischen Schweiz, sagt CDU-Generalsekretär Michael Kretschmer. Das sind an die Gleise geschraubte Gewichte, die das Fahrgeräusch um etwa drei Dezibel reduzieren. Dieser Wert entspreche aber nur der Wahrnehmbarkeitsschwelle, was eine kaum hörbare Minderung bedeute, gesteht sogar der Bahnsprecher ein. Kretschmer sagt, zugleich solle mehr Verkehr über die Strecke Prag-Dresden rollen als bisher.

Da ist er sich mit der AfD einig, die in ihrem Wahlprogramm zudem zusichert, den vorhandenen "Investitionsstau am Schienennetz" aufzulösen. Den Lärmschutz will sie dabei fördern – ebenso wie die Barrierefreiheit. Auch die FDP erklärt mehr Lärmschutz zu ihrem Ziel – "durch innovative Eisenbahntechnik und bauliche Schallschutzmaßnahmen".

35.000 gedruckte Flugblätter

Eine wahrscheinliche Koalition aus CDU und SPD könnte sich beim Bund also für eine Senkung von Lärmgrenzwerten stark machen. Sie könnte Bauprojekte aus dem Landeshaushalt bezahlen oder zumindest vorfinanzieren. "Das werde ich den Menschen in den betroffenen Orten auch so sagen", versichert SPD-Spitzenkandidat Dulig. Eine – laut Umfragen mögliche – CDU-Alleinregierung dürfte es dagegen eher bei Appellen an Bund und Bahn belassen.

"Wenn nichts geschieht, wird die Bahn für den steigenden Güterverkehr keine Akzeptanz erreichen", prophezeit Krebs von der Bürgerinitiative Elbtal. "Das spüren wir zurzeit ganz besonders im Elbsandsteingebirge." In wenigen Tagen trifft sich die Lärm-Allianz wieder in Coswig. Die Lärmgegner wollen weiter kämpfen, die Verteilung der 35.000 gedruckten Flyer organisieren und über die Antworten der Politiker beraten. Manchem Wahlkämpfer werden dann vielleicht die Ohren klingeln.

QUELLE ZEIT ONLINE

ADRESSE: <http://www.zeit.de/politik/deutschland/2014-07/deutsche-bahn-laerm-sachsen-landtagswahl/komplettansicht>

Zur Startseite