

DEUTSCHE BAHN

Die Wahn AG

Je teurer, desto lieber: Warum die Bahn sinnlose kostspielige Zugstrecken baut und die Menschen zur Verzweiflung treibt.

VON Roland Kirbach | 27. Januar 2011 - 07:00 Uhr

© Martin Schutt/dpa



ICE-Baustelle der Deutschen Bahn

Wie ein vergessenes Bühnenbild steht die Brücke in der Landschaft. Hoch wie eine Kathedrale und fast einen Kilometer lang, überspannt sie das Itztal bei Coburg. Hier sollen einmal ICE-Züge von Erfurt nach Nürnberg rasen, auf einem neuen Abschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin–München. Und diese wird sich in die »Eisenbahntransversale« der Europäischen Union einfügen, die irgendwann einmal Skandinavien mit Sizilien verbinden soll.

Jetzt aber stockt der große kontinentale Eisenbahnraum ausgerechnet in der Mitte Deutschlands. Die Bauarbeiten kommen nicht voran. Die Itztalbrücke ist zwar seit fünf Jahren fertig, 18 Millionen Euro hat sie gekostet – aber es fehlen die Anschlussgleise. Wie amputiert steht der Betonkoloss zwischen oberfränkischen Wäldern und Wiesen. Um Kletterer fernzuhalten, hat die Bahn die Betonpfeiler eingezäunt. Bis der erste ICE über die Brücke fahren kann, werden noch Jahre vergehen. Und davor wird die Itztalbrücke womöglich renoviert werden müssen, weil Spannbeton im Lauf der Jahre porös wird. Der Bund der Steuerzahler nahm die Itztalbrücke als Beispiel für öffentliche Geldverschwendung in sein Schwarzbuch auf. Er nennt sie »So-da-Brücke« – weil sie nur so da in der Landschaft steht.

Die neue ICE-Trasse von Thüringen nach Franken markieren mehrere So-da-Brücken. Die größte und älteste feiert in diesem Jahr ihr zehnjähriges So-da-Jubiläum: 2001 wurde die Geratalbrücke Ichtershausen, südlich von Erfurt, fertiggestellt. Sie misst mehr als 1100

Meter, überquert einen Fluss, eine Autobahn und eine Kreisstraße. Mit 25 Millionen Euro kostete sie doppelt so viel wie veranschlagt. Sie hat ebenfalls noch keine Gleise, und es fehlt die Lärmschutzwand. Auch sie wird renoviert werden müssen, bevor der erste ICE anrollt.

Die gigantischen Bauten in Deutschlands Mitte sind vor allem eines: Dokumente eines grandiosen Scheiterns. Das Hochgeschwindigkeitsprojekt Erfurt–Nürnberg sollte ein neuer Beleg deutscher Ingenieurskunst sein, gewaltig, prächtig, effizient. Aber die Arbeiten kommen nicht voran, die Kosten explodieren, die Brücken warten auf Anschluss – vor allem, weil der Bau der vielen Tunnel komplizierter als erwartet ist. Das ICE-Projekt offenbart Absurditäten, die weit über das Winterchaos der Bahn hinausreichen, das die Deutschen gerade aufregt. Sie stellen ein Unternehmen bloß, das gerne ein Global Player wäre, sich aber tief in der Provinz verfahren hat: die Wahn AG, einen deutschen Scheinriesen.

Die Vollendung einer weiteren So-da-Brücke verfolgt derzeit Bernd Kiessling aus Langewiesen bei Ilmenau. Über einer ausgedehnten Wiese, auf der sein Vater früher Kühe weiden ließ, wächst seit vier Jahren die Ilmtalbrücke. In diesem Jahr soll sie fertig werden. Mit 1700 Meter Länge wird sie die längste Brücke der ICE-Strecke sein, auch die längste in ganz Thüringen. Mehr als 29 Millionen Euro soll sie kosten. Und dann so da in der Landschaft stehen.

»Vor der technischen Leistung«, sagt Kiessling, Ingenieur von Beruf, »ziehe ich den Hut.« Vom Sinn des Vorhabens könne ihn das aber nicht überzeugen. Der Bau der riesigen Brücke ist kompliziert. Vor zwei Jahren forderte er ein Todesopfer: Ein Arbeiter wurde von einer herabfallenden Stahlarmerung erschlagen, drei weitere wurden schwer verletzt.

Für Kiessling verkörpert die neue Brücke nichts anderes als »die Großmannssucht von Politikern«. Der 64-Jährige studierte an der Technischen Universität Ilmenau Ingenieurwissenschaften, später lehrte er dort. Nach der Wende machte er sich mit einem Betrieb für technisches Glas selbstständig und beschäftigte 20 Angestellte. Inzwischen hat er die Firma dem Schwiegersohn übergeben. Kiessling ist verbittert, weil seine Familie für den Brückenschlag der Bahn zum zweiten Mal enteignet wurde. Kurz nach der Wiedervereinigung hatte Kiessling die große Weide zurückerhalten, die seine Eltern in der DDR an die landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft abtreten mussten. Wenig später wollte die Bahn sie ihm für 6000 Mark abkaufen. Er habe abgelehnt, sagt Kiessling. Eines Tages habe er dann aus dem Amtsblatt erfahren, dass die Bahn »in die Nutzung« seiner Wiese »eingetreten« sei.

Kiessling musste seine Weide einem übergeordneten Interesse opfern, dem »Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene 8.1«. So heißt der ICE-Streckenbau zwischen Erfurt und Nürnberg staatstragend. Die Verbindung ist 190 Kilometer lang. Sie besteht aus 107 Kilometer Neubaustrecke, größtenteils auf Thüringer Gebiet, und 83 Kilometer Ausbaustrecke, vorwiegend in Franken. 1996 wurde mit dem Bau begonnen,

2004 sollte die Trasse fertig sein. Inzwischen spricht die Bahn von 2017. Aber auch das ist illusorisch. Die Baukosten sind ins Unermessliche gestiegen.

Geradlinig wie ein Laserstrahl soll sich die Trasse irgendwann einmal durch den Thüringer Wald bohren, sie wird dort fast nur aus Kunstbauten bestehen: Brücke, Tunnel, Brücke, Tunnel. Insgesamt 22 Tunnel und 30 Brücken. Teurer lässt sich eine Bahnstrecke nicht bauen. Auf 5,2 Milliarden Euro werden die Kosten für den Abschnitt Erfurt–Nürnberg mittlerweile veranschlagt, zu Baubeginn waren es 3,7 Milliarden. Noch einmal knapp drei Milliarden Euro kostet der Weiterbau von Erfurt bis Halle und Leipzig. Von diesen insgesamt acht Milliarden Euro, die zum größten Teil der Bund trägt, sind bis heute etwa zweieinhalb Milliarden verbaut worden.

»Versunkene Baukosten« nennt der Verkehrsexperte Michael Holzhey diese zwei Milliarden Euro und warnt davor, weitere sechs Milliarden »gutes Geld« hinterherzuwerfen. Holzhey arbeitet für die Berliner Beratungsfirma kcw, deren Fachgebiet der »straßen- und schienengebundene öffentliche Verkehr« ist. Er gilt als einer der führenden Bahnkenner des Landes. Für das Umweltbundesamt erstellte er im vergangenen Jahr das Gutachten *Schiennetz 2025/2030*: eine Bestandsaufnahme der Bahn-Infrastruktur in Deutschland mit Empfehlungen, wie sie in den nächsten 20 Jahren aus- und umgebaut werden sollte.

Holzhey plädiert dafür, den Neubau der Strecke Nürnberg–Erfurt sofort abzubrechen. Obwohl schon so viel Geld ausgegeben wurde, sei das wirtschaftlich sinnvoller, als weiterzumachen. Aber die Politiker werden sich wohl nicht trauen, als Eingeständnis ihrer Fehlentscheidung »eine Vielzahl von Bauruinen« in der Landschaft stehen zu lassen, sagt er.

Auf den ersten Blick wirkt Holzheys Kritik an der ICE-Strecke fast ebenso seltsam wie die So-da-Brücken über Thüringer Tälern: Um zwei Stunden wird sich die Fahrtzeit zwischen Berlin und München verringern, auf nur noch drei Stunden und 45 Minuten. Das sei zwar ein Fortschritt, sagt auch der Verkehrsexperte Holzhey – aber leider nicht genug, um eine nennenswerte Anzahl von Reisenden, insbesondere Geschäftsreisenden, zum Umsteigen vom Flugzeug auf die Bahn zu bewegen. Außerdem werde pro Stunde nur ein einziger ICE pro Richtung auf der neuen Strecke fahren. Die restlichen 59 Minuten bleibe die teure Investition ungenutzt. Holzhey sagt, für die so verbauten acht Milliarden Euro könnte die Bahn fast das gesamte deutsche Schienennetz erneuern und leistungsfähiger machen – mit modernen Signalanlagen, neuen Gleisbetten, der Elektrifizierung weiterer Strecken.

Zu Beginn der Planung versuchte die Bahn ihr Vorhaben noch damit zu rechtfertigen, dass auch Güterzüge die Strecke nutzen würden. Doch für den Güterverkehr hat die Verbindung kaum Bedeutung: Im Frachtverkehr verlaufen die wichtigen Nord-Süd-Routen weiter westlich über Fulda und Würzburg sowie weiter östlich über Leipzig, Hof und Regensburg. Auf der neuen Hochgeschwindigkeitstrasse könnten Güterzüge nur nachts fahren, wenn keine ICEs unterwegs sind. Tagsüber würden sich beide gegenseitig behindern, da sie

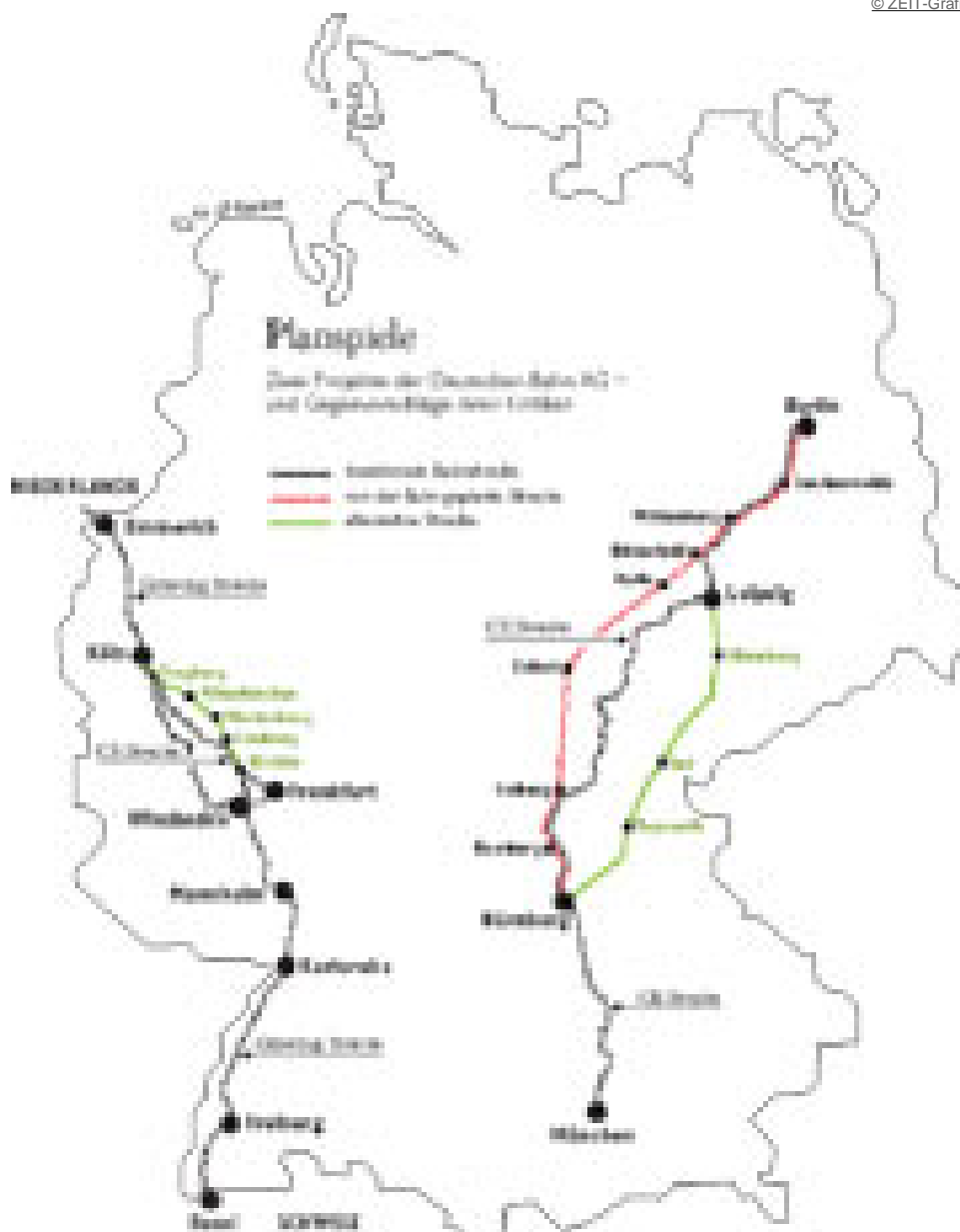
unterschiedlich schnell fahren. Aus Alibigründen »wird die Bahn vielleicht fünf Güterzüge pro Tag fahren lassen«, vermutet Holzhey. »Aber das ist nichts, was diese Strecke rechtfertigt.«

Bei Heinz Schielein werden die ICEs irgendwann durch den Garten donnern. In Altendorf bei Bamberg bewohnt er mit seiner Frau ein Einfamilienhaus aus den siebziger Jahren. Es ist das letzte Haus in der Straße, dahinter beginnen die Felder. Über die Äcker werden die Hochgeschwindigkeitszüge auf Schieleins Haus zurasen. Wo nun noch der gemauerte Grill steht, wird eine Lärmschutzwand errichtet werden. »Aber wenn die im Schneckentempo weiterbauen«, sagt der 70-Jährige, »werde ich das wohl nicht mehr erleben.«

Sein Galgenhumor ist auch Selbstschutz: Schielein sagt, der jahrelange Kampf gegen die Trasse habe seine Familie mürbe gemacht. Seine Frau habe drei Bypässe bekommen, er sei an Darmkrebs erkrankt: »Wir lagen zur selben Zeit im Krankenhaus.«

Schielein, der früher Personalrat bei der Telekom war, leitet seit 18 Jahren die Bürgerinitiative »Das bessere Bahnkonzept«. Anfangs trieb ihn der Eigennutz – doch mittlerweile ist Schielein sich sicher, einem Skandal auf der Spur zu sein: Um herauszufinden, ob sich die ICE-Strecke nicht preiswerter bauen ließe, beauftragte seine Bürgerinitiative das renommierte Münchner Verkehrsplanungsbüro Vieregg-Rössler mit einem Alternativentwurf für den oberfränkischen Teil der ICE-Strecke – dort, wo außer den So-da-Brücken noch nichts gebaut wurde. Die Planer verlegten die Gleise neben eine Autobahn, die durch weniger zerkuchtes Gelände führt. Und sie schlugen vor, mehr Strecken einzubeziehen, die es schon gibt. Die Kosten allein für den fränkischen Abschnitt könnten so von 950 Millionen auf 440 Millionen Euro gesenkt werden – ohne dass sich die Fahrtzeit verlängerte.

Bürgermeister und Gemeinderäte begrüßten den Gegenentwurf – doch die Bahn AG lehnte ab, mit vielen bürokratischen und wenigen inhaltlichen Begründungen. So sei für den Alternativentwurf eine neue Planfeststellung erforderlich. Und es sei eine neue Umweltverträglichkeitsstudie notwendig. All das würde die Bauzeit verlängern.



Um die Grafik zu öffnen, klicken Sie bitte auf das Bild

Karlheinz Rössler vom Planungsbüro Viereg-Rössler hält die Streckenführung durch den Thüringer Wald für Irrsinn. »Wenn Sie auf die Karte schauen, sehen Sie, dass die Luftlinie von Berlin über Nürnberg nach München ganz anders verläuft, viel weiter östlich. Sie schneidet das Mittelgebirge an einer Stelle, wo die Höhen nicht so extrem sind.« Dort wäre kein einziger Tunnel nötig. Eine solche Route wäre nicht nur billiger, sondern auch schneller, denn sie wäre der direktere Weg, sagt Rössler ([siehe Karte](#)). »Stattdessen fährt man einen 90 Kilometer langen Umweg über Erfurt.«

Kann es sein, dass die Bahn absichtlich die Kosten hochtreibt, dass sie den Wahnsinn benötigt um ihrer selbst willen? Dass sie sich verstrickt hat in einer absurden Logik der

Fehlplanung? Je teurer ein Projekt ist, desto mehr Geld erhält die Bahn für die Planung – bis zu 17 Prozent der Gesamtkosten sind üblich.

Eine Strecke wird umso teurer, je gebirgiger die Landschaft ist, durch die sie gebaut wird. »Wenn Sie sich die Schnellfahrstrecken der Bahn ansehen«, sagt der Münchner Planer Rössler, »stellen Sie fest, dass sie alle im Mittelgebirge liegen, nie im Flachland.« Nürnberg–Erfurt, Köln–Frankfurt, Stuttgart–Ulm – mit Lust und Liebe plant die Bahn neue Hochbaustrecken durch Deutschlands Mittelgebirge. Im Flachland sinken die Honorare dramatisch, deshalb begnügt sie sich dort mit sogenannten Ausbaustrecken. »Man feilt ein bisschen an den Kurven, sodass Tempo 200 möglich wird. Aber sobald irgendwo ein Gebirge anfängt, baut die Bahn nicht mehr nur alte Strecken aus, sondern baut neue Strecken mit vielen Tunneln und Brücken und legt sie gleich für Tempo 250 bis 300 aus. So werden auch sie teuer.«

Das Interesse der Bahn an teuren Bauten deckt sich mit dem Streben von Regionalpolitikern nach aufwendigen Bahnhöfen an Hochgeschwindigkeitsstrecken. »ICE-Trassen sind für sie das Neuschwanstein der Moderne«, sagt Michael Holzhey. Die Route Erfurt–Nürnberg wird auch Bernhard-Vogel-Trasse genannt. Der ehemalige Thüringer Ministerpräsident, der das Land von 1992 bis 2003 regierte, hat den Bau leidenschaftlich verfochten und mithilfe seines Freundes Helmut Kohl auch durchgesetzt.

Vogel ist inzwischen 78 Jahre alt und lebt in Speyer. Selbstverständlich, räumt er ein, hätte man die Strecke Berlin–München »auch direkt« bauen können, an Thüringens Hauptstadt vorbei. Doch dagegen sei er »Sturm gelaufen«. Gegenüber den jeweiligen Bahnchefs, Verkehrsministern und Kanzlern habe er »mit großem Nachdruck« sein Projekt verfochten. Warum? »Weil für mich außer Frage steht, dass von der Anbindung an diese Schnellstrecke die wirtschaftliche Zukunft Thüringens entscheidend abhängt!«

Thüringen, die Mitte Deutschlands, dürfe man nicht abkoppeln, sagt Vogel. Ja, er kenne die Gegenargumente, habe sie »in unendlich vielen Versammlungen immer wieder gehört«: dass ein ICE-Halt in Erfurt der Witwe aus Kleinschmalkalden nichts nütze und sie nur etwas koste. »Aber der Wirtschaftsstandort Thüringen wird nicht international interessant sein, wenn er nicht angeschlossen ist. Davon hängen Arbeitsplätze ab, und davon hängt auch die Rente dieser Witwe ab!«

Für einen Landespolitiker ist diese Sichtweise vernünftig – doch was veranlasst die Bahn, ihm zu folgen?

Zum einen die Tatsache, dass sie die meisten Projekte vom Staat finanziert bekommt und kein eigenes Geld vergeudet. Zum anderen hat die Bahn ein sehr eigensinniges Motiv: Sie will weiterhin die Aufträge für den Nahverkehr bekommen. Und zuständig dafür sind die Bundesländer. Jeder Ministerpräsident, den sich die Bahnchefs zum Freund machen, kann sich für neue Bahnhöfe und Brücken mit Aufträgen im Nahverkehr revanchieren. Jedes Jahr erhalten die Bundesländer dafür rund sieben Milliarden Euro vom Bund – Geld, das

die Bahn gerne hätte. Die Länder können aber auch einen privaten Anbieter beauftragen, sie können die Bahn leer ausgehen lassen. Das könnte man als Erpressungspotenzial deuten. Es erklärt den wilden Zickzack mancher langsamen Hochgeschwindigkeitsstrecke. Und es ist der wahre Grund für die So-da-Brücken von Thüringen.

So wird weiter an einem vermeintlichen Zukunftsprojekt gebaut, das viele Fachleute längst für veraltet halten. Als die Bahn Anfang der neunziger Jahre ihre ICE-Strecken plante, war der Boom der Billigflieger noch nicht absehbar. Inzwischen haben sie der Bahn Tausende Kunden abgenommen. Die beiden anderen Sparten hingegen – Nah- und Güterverkehr, denen damals der Niedergang vorausgesagt wurde – erleben heute einen Boom: Die großen Städte legen Wert darauf, dass ihr Umland mit Nahverkehrszügen gut angebunden ist. Und der Güterverkehr verzeichnet enorme Wachstumsraten. Darauf ist die Bahn nicht vorbereitet.

Um den Billigfluglinien Passagiere abzujagen, müssten die ICE-Züge noch schneller werden – so wie im westlichen Ausland, wo die Faustregel gilt: Dauert eine Bahnfahrt länger als drei Stunden, nehmen Geschäftsreisende lieber das Flugzeug. Der ETR in Italien braucht für die knapp 600 Kilometer von Rom nach Mailand zwei Stunden und 59 Minuten. Der spanische Renfe legt die 620 Kilometer von Madrid nach Barcelona in zwei Stunden und 38 Minuten zurück und hat den Airlines viele Kunden abgenommen: Allein zwischen 2007 und 2008 stieg die Zahl der Passagiere von 2,6 auf 5,8 Millionen. Gemessen daran wirkt der ICE Berlin–München, schon Jahre bevor er Fahrt aufnimmt, veraltet: Er wird drei Stunden und 45 Minuten brauchen. Nähme die Strecke den vom Architektenbüro Viereggs vorgeschlagenen Verlauf, wären es gut drei Stunden.

Die Verstrickungen von Landespolitik und Bahn AG, in die wiederum der Staat hineinregiert, sind schwierig zu entwirren. Offiziell geht bei der Bahn alles ganz neutral und objektiv zu, die Sprache ist behördlich korrekt: Im Bundesverkehrswegeplan, der alle sieben bis zehn Jahre aktualisiert wird, legt die Bundesregierung fest, in welche Strecken sie investieren will, denn den Neu- und Ausbau finanziert fast vollständig der Staat. Die aktuelle Liste umfasst rund 80 Projekte – ein Irrwitz angesichts der 1,2 Milliarden Euro, die dafür zur Verfügung stehen. Entweder müsste die Liste zusammengestrichen werden – oder die Bahn mehr Geld erhalten.

Jedes Jahr legen die Haushaltspolitiker des Bundestags den Etat für die Bahn neu fest – und jedes Jahr kommt dieselbe Summe dabei heraus: rund 1,2 Milliarden Euro. Allein die Strecke Erfurt–Nürnberg kostet so viel wie sieben dieser Jahresetats zusammen.

Wie die 1,2 Milliarden Euro auf die vielen Projekte verteilt werden, welches Vorhaben zuerst an die Reihe kommt und welches warten muss, das wird Jahr für Jahr hinter verschlossenen Türen ausgekungelt, in der sogenannten Fulda-Runde. Fulda? Es liegt in der Mitte Deutschlands, ist aus allen Richtungen leicht erreichbar – und dort halten ICEs. Treffpunkt des eigentümlichen Zirkels ist das Haus des Deutschen Gewerkschaftsbundes, die Räume der bisherigen Eisenbahngewerkschaft Transnet, die

vor zwei Monaten in der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft aufging – ebenfalls in Fulda. 500 Meter vom Bahnhof entfernt treffen sich »Bahnvertreter mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums«, sagt ein Bahnsprecher. Hier legen sie fest, »wofür man wie viel Geld ausgeben will«.

Verkehrsexperten der Grünen im Bundestag wollten es kürzlich genauer wissen. In einer Kleinen Anfrage verlangten sie Auskunft, wie in Fulda das Geld verteilt wird. Die Bundesregierung verweigerte eine konkrete Antwort.

Wenn Frank Groß über die Bahn spricht, redet er vor allem darüber, wofür ihr nach dem Schacher von Fulda offenbar das Geld fehlt. Zum Beispiel für Lärmschutz. Groß lebt im rheinischen Boppard, er wohnt und arbeitet in einem großen Haus im klassizistischen Stil, 1865 erbaut, hohe Decken, Rundbogenfenster. Hier führt er seine Werbeagentur. Aus seinem Büro hat er einen weiten Blick auf die Altstadt, den Rhein – und die Gleise.

Ständig rollen Züge vorbei und lassen Boppard beben, immer wieder Güterzüge, aus beiden Richtungen. Die Gleise verlaufen unterhalb von Groß' Haus. Auf der gegenüberliegenden Rheinseite: ebenfalls Güterzüge. Der Fluss und die Felsen zu beiden Seiten des tief eingeschnittenen Tales reflektieren den Lärm und verstärken ihn. Dem Donnern eines Zuges folgt dessen Echo. Diesem Echo folgt das Echo des Echos. Und dann kommt der nächste Zug. Pausenlos.

Seit einigen Jahren poltern immer mehr Güterzüge an Groß' Fenstern vorbei, in immer kürzeren Abständen. Rund 500 Züge donnern jeden Tag durch das Rheintal, das sind 20 pro Stunde, alle drei Minuten einer, Tag und Nacht. Sie werden immer länger, die Pausen zwischen ihnen immer kürzer. Nirgendwo sonst in Europa fahren mehr Züge, nirgendwo sonst ist der Bahnlärm lauter.

Durch das Städtchen Boppard rollen die Güter der globalisierten Welt. Ausgerechnet das Mittelrheintal, Unesco-Weltkulturerbe, gehört zur »Neuen Eisenbahn-Alpentransversale«, die von Rotterdam den Rhein entlangführt, vorbei an den Ballungszentren Rhein-Ruhr und Rhein-Main durch die Schweiz bis nach Genua in Italien. Der Hafen Rotterdam, schon heute einer der größten der Welt, wird in den nächsten Jahren für den internationalen Frachtverkehr weiter ausgebaut. Die großen Containerschiffe vor allem aus Asien sollen nicht mehr in den Mittelmeerhäfen anlegen, die zu klein geworden sind, sondern nonstop nach Rotterdam fahren. Von dort aus werden die Güter künftig mit der Bahn über Europa verteilt.

Die Holländer und Schweizer bauen dafür moderne Güterzugtrassen. In den Niederlanden ist die Strecke seit drei Jahren fertig – teilweise unterirdisch, um die Menschen vom Lärm zu verschonen. Auch die Schweiz baut zügig aus, vor Kurzem wurde der Gotthard-Basistunnel durchstoßen. Nur in Deutschland geschieht, trotz großer Versprechen und

feierlich unterschriebener Verträge, fast nichts. Hier winden sich die Güterzüge auf einem 150 Jahre alten Gleisbett durchs Rheintal.

Die Bahn versucht es mit »Verdichtung«, wie sie das nennt: Sie schickt immer mehr Züge über die Strecke. Die Schweizer werden langsam nervös. Mehrere Milliarden Franken haben sie in den Ausbau ihres Streckenabschnittes gesteckt – das lohnt sich nur, wenn der Güterzugverkehr von Norden zügig rollt und hohe Einnahmen bringt. »Noch rechnet sich das gar nicht«, sagt Toni Eder, der Vizedirektor des Schweizerischen Bundesamts für Verkehr. »Die Engpässe liegen alle auf deutschem Gebiet. Damit sich das nicht staut, haben wir ja 1999 den Vertrag gemacht.«

Es hätte eine Möglichkeit gegeben, den Güterverkehr effizienter von Nord nach Süd durch Deutschland zu lenken und die Menschen am Rhein vom Lärm zu verschonen. Dass es nicht so kam, liegt wieder an einem ICE-Projekt, bei dem das Prestige wichtiger war als der Nutzen. Und wieder spielt Bernhard Vogel eine Hauptrolle.

Er war nicht nur Ministerpräsident in Thüringen, sondern zuvor auch in Rheinland-Pfalz. Damals begann die Bahn mit der Planung einer neuen ICE-Linie von Köln nach Frankfurt am Main. Der Personenverkehr sollte vom Rheintal weg auf eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke verlegt werden. Sie kostete sechs Milliarden Euro, sieben Jahre dauerte ihr Bau, 2002 ging sie in Betrieb. Die Trasse verläuft über das Siebengebirge, den Westerwald und den Taunus und wurde so aufwendig gebaut, wie es der Bahn gefällt: durch 30 Tunnel und über 18 Brücken.

Auch damals gab es einen Alternativentwurf, der weniger aufwendig gewesen wäre – und der, weil er weniger Steigungen enthielt, auch für den Güterverkehr getaugt hätte. Und es war wieder der Münchner Verkehrsplaner Karlheinz Rössler, der diese Alternative ausarbeitete. Sein Vorschlag, erinnert er sich, »verlief etwas weiter nordöstlich, dort ist der Westerwald flacher und nicht so zerklüftet«. Der Bau wäre nicht nur günstiger gewesen: Nachts, wenn keine ICEs fahren, hätte die Bahn ihre Güterzüge aus dem Rheintal auf die neue Trasse schicken können. Die Anwohner im Rheinland hätten ihre Freude daran gehabt.

Aber ein Streckenverlauf nach Rösslers Plan hätte bedeutet: Die Route führt nicht mehr durch Rheinland-Pfalz, sondern durch Hessen. »Die Rheinstrecke von Köln nach Frankfurt war über Jahrzehnte die dichtestbefahrene Personenzugstrecke in Europa«, sagt der damalige Ministerpräsident Bernhard Vogel. »Als die Debatte über die neue Trasse begann, war ganz selbstverständlich, dass wir Rheinland-Pfälzer nicht den Verkehr durch Rheinland-Pfalz verlieren wollten. Wir wären ja bescheuert gewesen!«

Vogel, der Strippenzieher, setzte sich durch: Die teurere Strecke wurde gebaut und für Rheinland-Pfalz noch extra der Bahnhof Montabaur errichtet – ein Städtchen mit 12.000 Einwohnern als ICE-Halt. Was den Rheinland-Pfälzern billig war, sollte den Hessen recht sein: Sie bekamen ebenfalls einen neuen ICE-Halt, Limburg-Süd, nur 17 Kilometer von

Montabaur entfernt. Das kommt dabei heraus, wenn sich ein Unternehmen, das global sein will, mit Regionalpolitikern einigen muss.

Seit die Personenzüge fast komplett vom Rhein auf die neue Schnellstrecke umgeleitet werden, lässt die Bahn noch mehr Güterzüge durchs Rheintal fahren – wo genau jene Tunnel fehlen, die es an den Bernhard-Vogel-Trassen in grotesker Menge gibt.

Der Werbefachmann Frank Groß in Boppard ist inzwischen zu einem Lärmexperten wider Willen geworden: Er weiß heute, dass der Lärm ihn nicht nur bei der Arbeit stört, sondern dass er das ganze Leben erschüttern kann. Groß ist Gründer der Interessengemeinschaft »Pro Rheintal«, er schreibt Broschüren und Resolutionen, aus dem Stegreif kann er über Schienen-Schallabsorber, Konditionierungssysteme und Kleinstlärmschutzwände referieren.

In manchen Weinstädtchen am Rhein fahren die Züge so dicht an den Häusern vorbei, dass die Wände wackeln. Fenster vibrieren, Fassaden werden rissig, bei Tisch und am Telefon müssen die Menschen schreien.

Die Güterwaggons der Bahn sind im Schnitt 40 Jahre alt. Die Laufflächen der Räder sind rissig. Das verstärkt den Lärm zusätzlich. Grund für die sogenannten Verriffelungen der Räder sind alte Graugussbremsen, die bei neuen Waggons nicht mehr erlaubt sind – Bremsen nicht aus dem letzten, sondern noch aus dem vorletzten Jahrhundert. Experten im rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium haben ausgerechnet, dass eine Umrüstung zwischen 2500 und 5000 Euro pro Waggon kosten würde. In Deutschland sind 130.000 Güterwaggons unterwegs. Sie umzurüsten würde zwischen 325 und 650 Millionen Euro kosten. Davon will die Bahn nichts wissen, sie kündigte an, bis zum nächsten Jahr 5000 Güterwagen leiser zu machen.

Der Rest des Geldes ist ja längst verbaut, in Montabaur und Limburg-Süd.

Die Pressestelle der Bahn äußert sich zu diesem Thema nicht. Ein hochrangiger Bahnmitarbeiter, der nicht genannt werden will, verweist aber auf das sogenannte Wachstumsprogramm des Konzerns. Mit vergleichsweise wenig Geld, 2,4 Milliarden Euro, wolle der Konzern »einzelne Maßnahmen mit großer Wirkung« ergreifen. Der Güterverkehr von Nord- nach Süddeutschland solle auf Trassen in der Mitte des Landes verlegt werden, die noch nicht ausgelastet seien. Können die Menschen am Rhein also hoffen? Das Programm ist noch nicht verabschiedet. Außer den Betroffenen bekommt vom Güterverkehr niemand etwas mit. »Die Frage ist: Wer finanziert's? Das Wachstumsprogramm ist so unsexy wie nur irgendwas«, sagt der Bahninsider. »Da haben Sie nichts, wo Sie ein Band durchschneiden können.«

Der Lärm richtet inzwischen großen wirtschaftlichen Schaden an. Die Häuser im Rheintal verlieren an Wert. Eine Studie des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz hat ergeben: Jedes Dezibel über 50 bedeutet 1,5 Prozent Wertminderung. »Im Mittel« sorge die Bahn

im Rheintal für 80 bis 85 Dezibel, sagt der Anwohner Groß – der Wert jedes Hauses werde also halbiert. Auch der Tourismus leidet. Burg Katz oder die Loreley verlieren enorm an Reiz, wenn es unablässig rumort und rattert.

Im Städtchen Bacharach führt Andreas Stüber sein Rheinhotel in sechster Generation. »Wir waren vor der Bahn da«, sagt er, als könne er damit irgendetwas bewirken. Sein Restaurant genießt einen guten Ruf über die Region hinaus. Das Fachwerkhaus aus dem 14. Jahrhundert ist Teil der Stadtmauer – direkt davor verläuft die Bahnstrecke, elf Meter entfernt. Die Zimmer zu den Gleisen hin hat Stüber auf eigene Kosten für jeweils 20.000 Euro nachrüsten lassen: vierfach verglaste Kastenfenster, eine zweite Wand von innen, schallgeschützte Lüftung und Klimaanlage. Fährt ein Zug vorbei, hören seine Gäste absolut nichts mehr, auch das Vibrieren spüren sie nicht mehr – gar nichts spüren sie. Und das ist schon wieder unheimlich. Touristen steigen in Stübers schalldichten Kammern kaum noch für eine Woche oder länger ab. Es kommen nur noch Busreisegruppen, bleiben eine Nacht und fahren dann schnell weiter. »Ich werde meiner Existenz beraubt«, sagt Stüber.

Ideen, wie die Situation verbessert werden könnte, gibt es viele. In die Felsen am Rhein ließen sich kleine Tunnel sprengen, in denen die Züge verschwinden und so Orte umfahren könnten. Für den Weinort Rüdesheim gibt es Pläne, die Bahn unter die Erde zu verlegen – doch sie werden nicht umgesetzt. Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering von der SPD fordert eine ganz neue Entlastungsstrecke und als Zwischenlösung Lärmschutzmaßnahmen. Aber auch auf ihn geht die Bahn nicht ein. Der Konzern weiß, dass er zu nichts verpflichtet ist. Lärmschutzmaßnahmen muss er nur ergreifen, wenn er neu baut. Schickt die Bahn aber mehr Züge auf ein altes Gleis, muss sie nichts tun – egal, wie laut es wird. Bestandsschutz nennt man das.

Ein älterer Hotelier am Rhein, der darum bittet, seinen Namen und auch den seines Ortes nicht zu nennen, hat sich vorigen Sommer aus lauter Groll über den Lärm zu einer Verzweiflungstat hinreißen lassen. Er schickte an die Bahnzentrale in Berlin eine anonyme Mail, in der er damit drohte, den Bahnhof seines Ortes in die Luft zu jagen. Die Mail ging am Morgen um 7.30 Uhr bei der Bahn ein, »um 8.45 Uhr sind wir informiert worden«, sagt ein Sprecher der Bundespolizeidirektion Koblenz. Die Polizei riegelte den Bahnhof ab, Spürhunde durchsuchten das Gebäude, Züge standen still.

Dann klingelten Polizisten an der Tür des Hoteliers. Sie hatten ihn über die IP-Nummer seines Computers ausfindig gemacht. Die Staatsanwaltschaft hat inzwischen Anklage erhoben, wegen Vortäuschens einer Straftat. Der Gastwirt hat sein Hotel für mehrere Monate geschlossen. Der Lärm habe sein Gehör geschädigt und ihn depressiv gemacht, schreibt er der *ZEIT* in nächtlichen Mails. Über 40.000 Euro habe er in Schallschutzmaßnahmen investiert, doch die Gäste seien ausgeblieben.

Bis zu drei Jahre Haft drohen ihm jetzt. Sein Anwalt glaubt, dass der verzweifelte Hotelier mit einer Geldstrafe davonkommen werde. Wenn das Verfahren nicht ganz eingestellt wird. Beim Amtsgericht, wo der Fall verhandelt werden wird, ist man nicht gut auf die Bahn zu

sprechen. Bei Verhandlungen müssen die Richter ständig die Fenster schließen. Wegen des Lärms.

COPYRIGHT: ZEIT ONLINE

ADRESSE: <http://www.zeit.de/2011/05/DOS-Deutsche-Bahn>