

# Auch die Bahn muss leiser werden

**Bundesregierung kommt der Region entgegen und will den Schienenbonus bis 2021 abschaffen**

FREIBURG (fs). Der Bund wird auf eine der zentralen Forderungen der Bürgerinitiativen im Rheintal eingehen und bis 1. Januar 2021 den sogenannten Schienenbonus abschaffen. „Um den Lärm- schutz für die Menschen dauerhaft und wirklich spürbar zu verbessern“, wie Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle in einer Mitteilung erläutert, werden künftig Bahn- und Straßenlärm gleichbehandelt. Mit diesem Zugeständnis und dem konkreten Datum überraschte Scheurle am Montag die Teilnehmer der Sitzung des Projektbeirates. Noch in diesem Jahr soll die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, damit der Bonus, der der Bahn einen um fünf Dezibel höheren Grenzwert zugesteht, fallen kann.

Formal gilt die Änderung zunächst nur auf Neubaustrecken, die nach 2021 in Betrieb gehen. Weil dies aber fast eine Einladung wäre, den Bau von bereits in Planung befindlichen Strecken zu blockieren, soll es Übergangsregelungen geben. Zudem soll der Lärmschutz nicht an der Strecke erfolgen. Bis 2021 sollen vielmehr 80 Prozent der 180 000 Güterwagen der Bahn nachgerüstet sein und somit leiser werden – unabhängig vom Ausbaustand der Strecke. Dazu will die Bahn bereits mit dem Fahrplanwechsel 2012 lärmabhängige Trassenpreise einführen und die Zusatzeinnahmen für die Nachrüstung verwenden. Landesverkehrsmini-



**Der Zug verliert sein Privileg, er muss leiser werden.** FOTO: GOLLRAD

nister Winfried Hermann begrüßte die Zusage und nannte es ein positives Zeichen, verlangte aber zugleich eine frühere Abschaffung des Schienenbonus. Dies müsse zudem Grundlage der Planung sein. Hintergrund ist, dass dann der Bund die Mehrkosten tragen muss.

Die Beratungen über die sonstigen Forderungen der Region ergaben keine konkreten Ergebnisse. Über die Trassenführung im Bereich Markgräflerland soll wenn möglich bis Januar in den Arbeits-

gruppen ein Konsens gefunden werden, ebenso für die Frage, wie der Katzenbergtunnel an die Strecke angebunden wird. Der anstehende Planfeststellungsbeschluss für diesen Abschnitt solle erst ergehen, wenn der Projektbeirat abschließend beraten und eine Verständigung erzielt hat. Vor wenigen Tagen hatte Scheurle betont, mit dem Bau könne begonnen werden, sobald die Planung beschlossen ist. Geld stehe bereit, wenngleich noch nicht im Haushalt. Für den Abschnitt Freiburg signalisierte der Bund Entgegenkommen, auch bei den Mehrkosten.

Im Bereich zwischen Offenburg und Riegel bleibt der Dissens zwischen den Befürwortern der Antragstrasse an der jetzigen Bahnlinie – in einer optimierten Form – und jenen der autobahnparallelen Trasse bestehen. Bis September 2012 soll die Bahn beide Trassen auf einen vergleichbaren Planungsstand bringen und gutachterlich bewerten. Bund und Bahn erklärten, sie seien, was die Trasse angeht, ergebnisoffen. Jochen Paleit, Bürgermeister von Kappel-Grafenhausen und Vertreter jener elf Gemeinden im Projektbeirat, die sich gegen die Alternativplanung wehren, zeigte sich enttäuscht, dass sich das Land in der Sitzung des Beirats auf die Autobahntrasse festgelegt hat. „Das beunruhigt mich sehr“, erklärte Paleit, „das ist keine Einladung für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit.“