

Wer zahlt für den Lärmschutz?

Von der Abschaffung des Schienenbonus hat die Region nichts

VON UNSEREM REDAKTEUR
FRANZ SCHMIDER

FREIBURG. CDU und FDP im Bundestag wollen den Schienenbonus zu Fall bringen, allerdings erst mit Wirkung vom 1. Januar 2016 an. Das bedeutet: Bahnprojekte, deren Planfeststellung bereits begonnen hat, werden noch mit dem alten, laxeren Lärmschutz geplant. Dazu gehört auch die Rheintalbahn.

Bisher gelten für die Schiene um fünf Dezibel höhere Lärmgrenzwerte als im Straßenbau. Die Koalition in Berlin hatte vereinbart, den Bonus abzuschaffen, jetzt steht der Termin fest. In der nächsten Sitzungswoche des Bundestages wollen Abgeordnete von CDU und FDP, allen voran die aus Baden-Württemberg, beantragen, dass die Lärmgutschrift abgeschafft wird. Das heißt: Neue Schienentrassen müssen so geplant werden, dass sie die dann strengeren Grenzwerte auch einhalten.

Noch jüngst versprach das Bundesverkehrsministerium, der Schienenbonus solle für alle Strecken fallen, die nach dem 1. Januar 2021 in Betrieb gehen. Entsprechend zuversichtlich war man in der Region. „Wir gehen nicht davon aus, dass die Rheintalstrecke vor 2021 in Betrieb geht“, sagte Otto Neideck vom Regionalverband südlicher Oberrhein. Auch Verbandsdirektor Dieter Karlin versprühte Optimismus: „Einen solchen Erfolg hätten wir uns vor Jahren nicht träumen lassen.“ Und Roland Diehl, Sprecher der Bürgerinitiativen, war sich sicher, dass

der Schienenbonus vom Tisch sei. Offenbar hat man in Berlin nun erkannt, welche Tücke in diesem Plan steckt: Er hätte dazu eingeladen, Planung und Bau neuer Strecken so lange zu blockieren, dass sich die Inbetriebnahme über dieses Datum hinaus verzögert. Das hätte den Bund in Zugzwang gebracht, begonnene Projekte rasch abzuschließen, was mangels Finanzmitteln schwierig geworden wäre. Verzögerungen wären aber für den Bund, der für das Schienennetz zuständig ist, sehr teuer geworden. Nun könnte der Bund theoretisch noch schnell zahlreiche Planfeststellungsverfahren einleiten und dadurch die verschärfte, aber teure Neuregelung umgehen.

Dass die Abschaffung des Bonus für die Rheintalbahn zu spät komme und nicht mehr relevant sei, sei Fachleuten seit jeher klar, schreibt der CDU-Bundestagsabgeordnete Armin Schuster in einer Mitteilung. Für das Projekt Rheintalbahn haben die Koalitionsabgeordneten deshalb eine Sonderregelung beantragt. „Konkret bedeutet dies, dass die Rheintalstrecke faktisch so behandelt wird, als ob der Schienenbonus bereits für sie abgeschafft wäre“, so Schuster. So sei es auch im Projektbeirat verabredet worden.

Dahinter steht letztlich die Frage, wer eventuelle Mehrkosten bezahlt. Da der Bund für die Schienenwege zuständig ist, muss er alles gesetzlich Geforderte auch finanzieren. Hingegen gilt alles, was über den Mindeststandard hinausgeht, als freiwillige Leistung. Entsprechend wird das Land zur Mitfinanzierung aufgefordert.