



Achim Kruß / visum

Vorbeirasender Zug in Mönchengladbach: Die Lärmschutzstandards für den Schienenverkehr sollen erhöht werden.

Neuer Lärm um die Bahn

Union und FDP machen Ernst: Per Gesetz sollen Züge künftig leiser durchs Land rollen.

Daniel Delhaes
Berlin

Zwei Abgeordnete von Union und FDP nutzen ihr Recht als Parlamentarier und bringen ein Gesetz in den Bundestag ein. Was gewöhnlich klingt, ist in der Praxis unüblich - und ärgert im konkreten Fall Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU). Er muss mit ansehen, wie die Verkehrsexperten Dirk Fischer (CDU) und Patrick Döring (FDP) einen Gesetzentwurf entwickelt haben, der das Ende der Lärmprivilegien der Bahn vorsieht: Bald schon soll der sogenannte Schienenbonus fallen.

Fischer und Döring berufen sich auf den Koalitionsvertrag. Demnach soll der Schienenbonus „schrittweise abgebaut“ werden. Dieser erlaubt es der Bahn, weniger als andere Verkehrsträger in den Lärmschutz zu investieren. Verantwortlich ist dies im Immissionsschutzgesetz des Bundes. Fällt der Schienenbonus, dann müssen Züge in Zukunft fünf Dezibel leiser fahren als bislang. Sie hätten dies „gegen zum Teil großen Widerstand durchgesetzt“, berichtet Döring.

Für Bahnprojekte bedeutet das wohl erhebliche Mehrkosten. Derzeit zahlt die Deutsche Bahn AG pro

Gleiskilometer im Durchschnitt eine Millionen Euro für den vorgeschriebenen Lärmschutz, wie das Unternehmen berechnet hat. Künftig dürfte es mehr sein.

Dies hängt aber von der Kalkulation ab, weshalb die Koalition das Gesetz auch bereits jetzt ändern will. Verkehrsminister Ramsauer lässt derzeit einen neuen Verkehrswegeplan erarbeiten, gewissermaßen den Masterplan für neue Verkehrsbauprojekte. 2015 soll er in Kraft treten. Wäre der Schienenbonus bis dahin nicht abgeschafft, würde er quasi bis 2030 weitergelten. Denn vorher dürfte kaum ein neuer Wegeplan aufgestellt werden, während für die laufenden Projekte Bestandsschutz gilt. „Bauprojekte ab dem 1. Januar 2016 müssen in der Planung mit fünf Dezibel weniger auskommen“, kündigt Fischer an. „Bereits bei den laufenden Vorplanungen für den nächsten Bundesverkehrswegeplan müssen damit bereits jetzt deutlich höhere Lärmschutzstandards berücksichtigt werden“, sagte Döring.

Für die Bahn und für den Verkehrsminister bedeuten verteuerte Einzelprojekte im Zweifel weniger Projekte insgesamt, da es nicht beliebig viel Geld für neue Schienenprojekte gibt. Gemeinsam mit Bahn-

chef Rüdiger Grube hatte Ramsauer daher im Sommer alternativ ein Förderprogramm für laute Güterzüge verkündet: Danach unterstützt der Bund in den kommenden acht Jahren mit rund 150 Millionen Euro Bahnunternehmen, die neuartige Bremssysteme einsetzen und so dafür sorgen, dass die Güterzüge leiser über die Schienen rollen. Heutige Güterzüge sind vor allem deshalb so laut, weil die Bremsen die Räder aufrauen, dies verursacht Rollgeräusche.

SCHIENENBONUS

Leiser Lärm In den 70er-Jahren gab es die Annahme, dass Schienenlärm den Menschen weniger stark belastet als etwa Fluglärm. Deswegen durften Züge auf den Strecken fünf Dezibel lauter fahren als dies etwa die Regeln für den Straßenverkehr vorsehen, bevor in den Lärmschutz investiert werden muss.

Lauter Güterzüge Mit dem steigenden Güterverkehr nahmen die Bürgerproteste zu. Damit fiel die Entscheidung, das Privileg der Eisenbahn abzuschaffen. Züge sollen lärmarm fahren.

Zugleich sollen ab Ende 2012 die Trassenpreise für Güterzüge mit nicht umgerüsteten, also lauten Waggons um ebenfalls insgesamt 150 Millionen Euro steigen. Diese Kosten sollen ebenfalls in den Fördertopf fließen. Danach, ab 2020, so das Kalkül von Ramsauer, könnte der Schienenbonus fallen.

Parallel arbeitet Ramsauer auf europäischer Ebene daran, dass ab 2020 nur noch lärmarme Güterzüge durch Deutschland rollen dürfen. Intensive Gespräche laufen vor allem mit den Niederlanden und der Schweiz, für die der „eiserne Rhein“, die Zugverbindung von Nord nach Süd entlang des Rheins von großer Bedeutung ist. Entlang der Strecke gibt es inzwischen massive Bürgerproteste wegen des Lärms. Dies behindert auch den Ausbau der Rheintalbahn von Karlsruhe nach Basel.

Noch vor Weihnachten will die Koalition den Gesetzentwurf im Bundestag erstmals beraten. Würde er so beschlossen, dann bliebe der Bahn bis 2016 Zeit, um sich darauf einzustellen. Mit dem Termin sind inzwischen Union, FDP und auch Ramsauer zufrieden: Würde er früher gelten, dann wären laufende Projekte schlicht nicht mehr wirtschaftlich, heißt es.