

Die Deutsche Bahn und der Bund wollen den Schienenlärm verringern

Förderprogramm für leise Güterzüge, höhere Trassenpreise für laute Züge.

Daniel Delhaes, Eberhard Krummheuer
Berlin, Düsseldorf

Die Deutsche Bahn und das Bundesverkehrsministerium wollen mit einem Förderprogramm den Lärm von Güterzügen verringern. Eine entsprechende Vereinbarung unterzeichneten Bahn-Chef Rüdiger Grube und Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) am Dienstag in Berlin.

Konkret will der Bund in den kommenden acht Jahren mit rund 150 Millionen Euro Bahnunternehmen unterstützen, die mit neuartigen Bremsensystemen dafür sorgen, dass die Güterzüge leiser über die Schienen fahren. Heutige Güterzüge sind vor allem deshalb so laut, weil die Bremsen die Räder aufrauen und dadurch Rollgeräusche verursachen.

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 auch in den Fördertopf fließen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die Vereinigung

der Privatwageninteressenten bezeichneten die Vereinbarung als „ungerecht“. Damit würden jene bestraft, die ihre Züge bereits umgerüstet hätten. Zudem wäre der Verkehrsträger Schiene der erste und einzige, der für seine „externen Kosten“ – dazu zählen Folgekosten des Verkehrs aus Umweltbelastungen und Unfällen – selbst aufkommen müsse. Das sei ein Nachteil gegenüber dem Straßengüterverkehr. Die Verbände schließen rechtliche Schritte gegen die Vereinbarung deshalb nicht aus.

In der Bahnbranche gibt es Zweifel an Sinn und Rechtmäßigkeit des Förderprogramms. So würden Güterzüge erst dann wirklich leiser, wenn alle Wagen eines Zugs mit „Flüsterbremsen“ ausgestattet seien. Dazu müssten auch ausländische Bahnen ihre Waggons umrüsten. Die Wagenflotten würden europaweit eingesetzt, und gerade im Transitland Deutschland sei der Anteil ausländischer Waggons besonders hoch.

Die Bahn fährt nach eigenen Angaben 135 000 Güterwagen, von denen 6 500 bereits umgerüstet sind. Bin-

nen acht Jahren soll dies für 75 000 gelten und der halbe Wagenpark umweltverträglicher sein.

Mit dem Programm umgehen die Bahn und der Bund eine teure Alternative: Union und FDP hatten sich in ihrem Koalitionsvertrag darauf verständigt, den „Schienenbonus“ abzuschaffen. Der hat bisher die Lärmschutzanforderungen für Bahnstrecken geringer als bei anderen Verkehrsinfrastrukturen angesetzt, weil nach wissenschaftlicher Erkenntnis Schienenverkehrslärm als weniger belastend empfunden wird als etwa der Lärm von Autos oder Flugzeugen. Eine Aufgabe dieser Sonderregelung würde den Lärmschutz an Bahnstrecken erheblich verteuern, nach Berechnungen der Bahn in einer Größenordnung von einer Million Euro je Kilometer.

Diese Größenordnung wollte Grube gestern nicht bestätigen. Ramsauer sagte aber, die jetzt geplante Regelung für Güterwagen sei „kostenwirtschaftlicher“ als der massive Ausbau des stationären Lärmschutzes beiderseits der Gleise.