

Bremen will rasches Aus für Schienenbonus

Derzeit darf Bahnlärm lauter sein als Straßenlärm / Land fordert im Bundesrat schnellere Angleichung

Am Freitag behandelt der Bundesrat einen Antrag aus Bremen: Das Land fordert die sofortige Abschaffung des Schienenbonus, wonach Bahnlärm lauter sein darf als Straßenlärm. Der Bund will das Gesetz zwar ändern, jedoch frühestens 2016 – das ist Bremen und einigen anderen Ländern zu spät. Denn bis dahin könnten viele Bauvorhaben angeschoben werden, für die der Schienenbonus noch gelten würde.

VON HELGE DICKAU

Bremen. Über Bahnlärm ärgern sich in Bremen sehr viele Bürger. Vor allem die Bauvorhaben, die unter „Gleis 1“ und „Oldenburger Kurve“ bekannt sind, bringen Anwohner auf die Barrikaden. Sie befürchten mehr Bahnverkehr und somit eine größere Lärmbelastung. Ein Problem ist der sogenannte Schienenbonus: Bahnlärm darf fünf Dezibel lauter sein als Straßenverkehrslärm. Das bedeutet, dass auch die Grenze höher ist, bei der Lärmschutz-Maßnahmen ergriffen werden müssen. Das ist nicht nur betroffenen Anwohnern in Bremen und ganz Deutschland ein Dorn im Auge, sondern auch Bund und Ländern. Der Schienenbonus soll abgeschafft werden – wenn es nach Bremen geht, so schnell wie möglich.

Fallen soll der Bonus so oder so. Im November vergangenen Jahres hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einer entsprechenden Änderung des



Bahnlärm belastet Bürger. Zusammen mit anderen Ländern will sich Bremen am Freitag im Bundesrat dafür einsetzen, dass der Lärm nicht länger lauter sein darf als der auf Straßen. FOTO: STOSS

von 2007 steigt der Personenverkehr auf der Schiene bis 2025 um 18 Prozent, der Güterverkehr um 74 Prozent. Damit erhöht sich auch die Belastung der Anwohner. „Alle, die an Bahnstrecken wohnen, sind

durch diese steigende Zahl von Güterzügen immer stärker belastet“, sagt Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne). „Besonders hier muss der Lärmschutz erheblich besser werden.“

Allerdings gilt der Schienenbonus noch für alle Bauvorhaben, deren Planfeststellungsverfahren vor seiner Abschaffung eröffnet werden. Neue Bahnstrecken oder wesentliche Änderungen von Strecken könnten somit noch viele Jahre mit dem Schienenbonus geplant werden, sagt Lohse: „Das halte ich für grundfalsch. Diese Benachteiligung von Anwohnerinnen und Anwohnern von Bahnstrecken ist nicht zu rechtfertigen.“ Auch für die „Oldenburger Kurve“ und den Gleis-1-Ausbau in Bremen gilt der Schienenbonus noch.

Walter Ruffler kritisiert ebenfalls den Plan, den Schienenbonus erst in einigen Jahren abzuschaffen. Er hatte im Namen seiner Bahnlärm-Initiative Bremen (BIB) im Januar einen Brief an Bürgermeister Jens Böhrnsen geschrieben – als Teil einer konzentrierten Aktion von Initiativen in ganz Deutschland, die sich an ihre Landesregierungen gewandt haben. Darin forderte er genau das, was jetzt in den Bundesrat kommen soll. Ruffler sieht aber nach wie vor noch andere Probleme: „Was haben die Leute an den Bestandsstrecken davon?“, fragt er. Eine zusätzliche Forderung müsse sein, dass Bürger einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz haben, sagt er. Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes – ein Topf mit 100 Millionen Euro jährlich – müsse aufgestockt werden. Ruffler fordert außerdem, das freiwillige Programm zu einem verpflichtenden zu machen: „Sonst

„Für Anwohner muss der Lärmschutz erheblich besser werden.“

Joachim Lohse, Verkehrssenator (Grüne)

Bundes-Immissionsschutzgesetzes zugestimmt. Das veränderte Gesetz trete aber frühestens 2016 in Kraft, sagt Brigitte Köhnelin, Sprecherin der Bremer Verkehrsbehörde. Deshalb beantragt das Land, den Schienenbonus so schnell wie möglich abzuschaffen. Auch andere Bundesländer haben entsprechende Anträge gestellt. Am kommenden Freitag gehen diese ins Plenum des Bundesrates.

Das Immissionsschutzgesetz begrenzt den zulässigen Verkehrslärm bei Neubauten in Wohngebieten auf 59 Dezibel am Tag und 49 Dezibel bei Nacht. Durch den Schienenbonus dürfen fünf Dezibel abgezogen werden – die Regelung beruht auf Studien aus den 1970er- und 80er-Jahren. Die damalige Annahme: Schienenlärm wird als weniger belastend wahrgenommen als Straßenlärm. Das gilt aber mittlerweile als überholt, da insbesondere der Schienengüterverkehr in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen hat und voraussichtlich weiter zunehmen wird. Nach einer Prognose des Bundesverkehrsministeriums

„Was haben die Leute an den Bestandsstrecken davon?“

Walter Ruffler, Anwohner

bleibt es ein formaler, hohler Anspruch, der aber nicht rechtlich bindend ist.“

Bremen ist nicht allein mit seiner Initiative im Bundesrat. Auch Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein wollen den Schienenbonus früher als geplant abschaffen. Die Anträge der Länder unterscheiden sich allerdings: Während Bremen eine sofortige Abschaffung will, sich dabei aber nur auf den Schienenbonus für den Güterverkehr bezieht, fordert Schleswig-Holstein, dass der Bonus ab 2015 außer Kraft tritt – aber für alle Schienenstrecken inklusive Straßenbahnen. „Ich vermute, dass diese Variante aufgrund der Mehrheitsverhältnisse im Bundesrat durchgeht“, sagt Michael Schröter, Umweltreferent der Bevollmächtigten Bremens beim Bund. Das wäre zwar später, als Bremen es will. Aber noch vor dem neuen Bundesverkehrswegeplan, der 2015 aufgestellt werden soll – und der wohl viele neue Schienenstrecken enthalten wird, für die dann neue Lärm-Obergrenzen gelten würden. **Kommentar Seite 2**