

<http://www.faz.net/-gqe-7y3yx>

FAZJOB.NET LEBENSWEGE SCHULE

FAZ.NET

F.A.Z.-E-PAPER

Anmelden **Abo** Newsletter MehrRat rund ums
Geld: „Meine
Finanzen“er Allgemeine
schaft

F.A.S.-E-PAPER

STELTZNER

HERAUSGEGEBEN VON WERNER D'INKA,
JÜRGEN KAUBE, BERTHOLD KOHLER, HOLGER

Frankfurt 5°

Freitag, 02. Januar
2015

VIDEO

THEMEN

BLOGS

ARCHIV

POLITIK

WIRTSCHAFT

FINANZEN FEUILLETON

SPORT

GESELLSCHAFT

STIL

TECHNIK & MOTOR

WISSEN

Home Wirtschaft Züge sollen ab 2016 leiser durch das Land rollen

REISE BERUF & CHANCE RHEIN-MAIN

EASYFOLIO

Zu laute Güterzüge

Der Bahn drohen Nachtfahrverbote

Eine Gruppe von Abgeordneten aller Parteien macht Front gegen Bahnlärm. Die Bahn schafft es wohl nicht bis 2016 die Hälfte aller Waggons mit leisen Bremsen auszurüsten. Es könnte zu Nachtfahrverboten kommen.

01.01.2015, von **KERSTIN SCHWENN**, BERLIN



© DDP

Rollende Lärmbelästigung: Durch bessere Bremsen könnten Güterzüge deutlich leiser fahren.

Die Politik macht sich gegen Bahnlärm stark und setzt damit die Deutsche Bahn zunehmend unter Druck. Im Bundestag will sich zu Beginn des neuen Jahres eine parteiübergreifende „Abgeordnetengruppe Bahnlärm“ konstituieren. Die Initiatoren sind Erwin Rüdell (CDU), Detlev Pilger (SPD) und Tabea Rößner (Grüne). Der Gruppe wollen sich bislang schon 88 der insgesamt 631 Parlamentarier anschließen. Im Entwurf eines Positionspapiers heißt

es: „Bahnlärm macht krank!“ Nur eine leisere Bahn werde von den Menschen akzeptiert. „Wir fordern, dass die Bahn schneller leiser wird, insbesondere im Schienengüterverkehr.“ Die Abgeordneten legen Wert auf die Feststellung, sie seien „nicht gegen die Bahn“. Sie sei das Rückgrat der deutschen Wirtschaft.



Autorin: Kerstin Schwenn, Jahrgang 1963, Wirtschaftskorrespondentin in Berlin.
Folgen:

Die Abgeordneten erinnern die Bundesregierung an die Ankündigungen im Koalitionsvertrag. Darin

heißt es: „Den Schienenlärm wollen wir bis 2020 deutschlandweit halbieren.“ Ab diesem Zeitpunkt sollen laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Die Koalition will die Umrüstung auf lärmindernde Bremsen weiter bezuschussen. Das Zwischenziel, bis 2016 die Hälfte aller Waggons umzurüsten, erscheint aber mittlerweile gefährdet. Die Bahn berichtet von Lieferproblemen der Hersteller der neuen leiseren Bremssohlen. Die Halter von Güterwaggons zögern auch mit der Umrüstung, weil die neuen Bremsen höhere Betriebskosten verursachen.

Fahrverbote sind nicht ausgeschlossen

Fahrverbote scheinen somit nicht ausgeschlossen. Die Abgeordnetengruppe gegen Bahnlärm bekräftigt, solange nicht alle Güterwagen umgerüstet seien, sollten Tempobeschränkungen – notfalls Nachtfahrverbote – eingeführt werden. Nötig sei eine „Gesamtlärbetrachtung“. Orientieren müsse sich der Schallschutz am aktuellen Maximalpegel, nicht am Durchschnittspegel. Dabei müssten die Grenzwerte der Weltgesundheitsorganisation WHO von 40 Dezibel nachts, übergangsweise von 55 Dezibel, eingehalten werden. In Nutzen-Kosten-Analysen für Schieneninvestitionen müssten diese Folgekosten eingepreist werden.

Als unangenehm wird vor allem der Bahnlärm empfunden, den Güterzüge nachts verursachen. Die meisten Waggons sind noch mit Graugussbremsen ausgerüstet, die die Räder bei jedem Bremsen aufrauen. Dadurch wird der Zug lauter. Neue Züge sind inzwischen mit „Flüsterbremsen“ ausgestattet. Die Umrüstung der rund 100.000 Güterwagen in Deutschland auf die sogenannte LL-Sohle ist politisch gewünscht, aber teuer. Der Bund fördert die Umrüstung mit 150 Millionen Euro jährlich. Außerdem gibt es seit 2012 einen Anreiz zum Umbau durch ein lärmabhängiges Trassenpreissystem. Danach müssen laute Güterzüge mehr zahlen als leise. Bis 2020 soll der Großteil der Züge mit leisen Bremsen ausgestattet sein.

Die Abgeordneten gegen Bahnlärm fordern nun „eine schnellere Umrüstung der Güterwagen auf LL-Sohle innerhalb von 3 Jahren“ sowie „die zügige Implementierung aller verfügbaren Technologien zur Lärminderung am rollenden Material und am Gleis“. Zudem müsse es eine stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise nach dem Modell der Schweiz geben. „Wir begrüßen ausdrücklich die in der Schweiz gesetzlich festgelegte Regelung, ab 2020 keine Güterwagen mit Graugussbremsen mehr durch ihr Land fahren zu lassen, und fordern die Bundesregierung auf, diese Regelung auch auf EU-Ebene zu unterstützen.“

„Die Anwohner werden seit Jahren vertröstet“

Die strengeren Grenzwerte für neue Bahnstrecken, für die früher ein „Schienenbonus“ galt, müsse auch für die Sanierung im bestehenden Netz angewendet werden. Auch dies haben sich Union und SPD schon im Koalitionsvertrag vorgenommen – einschließlich einer Aufstockung der Mittel. Die Grünen-Abgeordnete Rößner kritisierte: „Die Bundesregierung drückt sich beim Schutz vor Bahnlärm bislang sehr vage aus.“ Die Abgeordneten müssten stetig auf das Thema aufmerksam machen und weiter Druck aufbauen, damit auch wirklich etwas passiere. „Verkehrslärm kennt kein Parteibuch“, sagte Rößner.

Damit es zu Veränderungen komme, sei es notwendig, die Zusammenarbeit mit Parlamentariern anderer Fraktionen zu verstärken. Rüdell sagte: „Mit dieser parteiübergreifenden Initiative zeigen wir, dass es uns ungeachtet aller sonstigen Meinungsverschiedenheiten vor allem um eines geht: Nämlich um die möglichst rasche und möglichst gründliche Reduzierung des Bahnlärms.“ Pilger ergänzte: „Die Anwohner werden seit Jahren vertröstet, damit muss nun endlich Schluss sein.“

ZDF-Beitrag zum "Tag des Lärms"

Bahn lässt Gelder auf den Gleisen liegen

Fachleute bezweifeln indes, dass eine Umrüstung der Waggonen bis 2020 tatsächlich eine „Halbierung des Bahnlärms“ bringen wird – also eine Reduzierung um 10 Dezibel. Sie halten es für unrealistisch, dieses Ziel allein durch diese Einzelmaßnahme – ohne Gleise und Loks einzubeziehen – zu erreichen. So wird erwartet, dass allenfalls eine Minderung um 3 Dezibel bis 2020 zu schaffen ist. Kritisiert wird in diesem Zusammenhang auch, dass die Deutsche Bahn die Lärmbelastung nicht genügend kontrolliere und dass sie nicht einmal leise Gleisbau-Maschinen bestelle, wie sie im Straßenbau seit Jahrzehnten genutzt werden. Die Bahn sagt dazu: Die Anschaffung sei nicht zwingend nötig, weil viel weniger als auf der Straße gebaut werde.

Tatsächlich musste die Bahn im vergangenen Jahr auch Mittel des Bundes verfallen lassen, die für den verstärkten Lärmschutz an Schienenwegen gedacht waren. Grund dafür seien vor allem die langen Planungs- und Genehmigungsverfahren, besonders beim Bau von Lärmschutzwänden. Voraussichtlich werden auch im neuen Jahr nicht alle Mittel genutzt werden.

Quelle: F.A.Z.

Zur Homepage

Themen zu diesem Beitrag: [Bundestag](#) | [SPD](#) | [Bundesregierung](#) |