

Angst vor Fahrverboten

Der Lärm von Güterzügen treibt die Menschen auf die Straße und lässt die Politik über Beschränkungen nachdenken. Die Bahnindustrie warnt vor Nachtfahrverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Wohl selten ist Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt in Deutschland so uneingeschränkt auf Zustimmung gestoßen wie bei seiner Absicht, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Beim „Aktionsforum Leise Schiene“ machte der CSU-Politiker bei der Erläuterung seiner Strategie (siehe Kasten) noch einmal deutlich, dass er ungeachtet der Vorbehalte der EU-Kommission auch Nachtfahrverbote und andere Beschränkungen erwägt, sollte dieses im Koalitionsvertrag vorgegebene Ziel verfehlt werden. „Wir wissen, dass Brüssel dieses Ziel kritisch sieht, und wir werden es wissentlich ignorieren zum Schutz der Menschen vor Lärm in unserem Land“. Ein entsprechendes Gesetz werde erarbeitet. Es soll auch für Wagen ausländischer Güterwagen gelten. Eine klare Kampfansage.

Der Beifall der rund 150 Teilnehmer des Aktionsforums im Erich-Klausener-Saal des Ministeriums war dem Hausherrn sicher, wenngleich in Einzelgesprächen auch vor einer „Kopf durch die Wand“-Politik gewarnt wurde. Schließlich hat die EU-Kommission gegen die Bundesregierung ein Vertragsverletzungsverfahren wegen der geplanten Pkw-Maut eingeleitet. Die Entscheidung, ob ein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot vorliegt, steht noch aus.

Sargnagel für den Schienengüterverkehr
Bahnchef Grube bekräftigte seine Zusage, die Zahl der Güterwagen, die mit lärmmindernden Bremsen ausgestattet würden, werde von 21.000 auf 32.000 steigen. Damit wäre die vom Bund für Ende 2016 vorgegebene Quote von 50 Prozent erreicht.

Eindringlich warnte der Konzernchef vor Überlegungen, die Geschwindigkeit von Güterwagen zu beschränken, sollte der Konzern seine Zusage nicht einhalten können. Das wäre der „Sargnagel“ für den Schienengüterverkehr. Eine Reduzierung von 100 auf 70 km/h erhöhe die Kosten um zehn Prozent und damit für die DB um 500 Millionen Euro, die Transportzeiten stiegen um 24 Prozent. Zudem käme es zu einer Gefährdung des Zieles, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Grube zitierte Gutachten, denen zufolge der Güterverkehr auf der Schiene um 22 bis 27 Prozent sinken würde. Ähnlich äußerte sich Sven Wellbrock, Vizechef des Verbandes der

Güterwagenhalter in Deutschland (VPI), der Geschwindigkeitsreduzierungen und Nachtfahrverbote als „Horrorzenario“ bezeichnete. Er begrüßte ebenso wie der Verband der Bahnindustrie (VDB) die Einführung einer Innovationsprämie für besonders leise Güterwagen. Damit bestehe für Güterwagenhalter ein Anreiz, in neue und leise Waggons zu investieren. „Laute Wagen werden im Austausch verschrottet“, lobte VDB-Präsident Volker Schenk.

Von einem „politischen Durchbruch für die Neuanschaffung leiser Güterwagen“ sprach Allianz-pro-Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege.

Spitzenwerte von 110 Dezibel

Die Notwendigkeit eines verbesserten Lärmschutzes wurde deutlich durch die Schilderungen von Willi Pusch, der im Mittelrheintal wohnt. 290 Güterwagen würden täglich durch die Region donnern, Spitzenwerte von 110 Dezibel Lärmbelastung seien keine Seltenheit und damit höher als ein Kampfjet der Bundeswehr. Das Mitglied der „Bundesvereinigung gegen Schienenlärm“ berichtete, aus dem Mittelrheintal – einem Weltkulturerbe – würden immer mehr Menschen wegziehen, es werde zum „Altersheim“. Gäste hätten wegen des Lärmpegels Schadensersatzklagen gegen die Hoteliers angestrengt.

Grube kündigte für das Mittelrheintal zusätzliche Investitionen bis 2020 in Höhe von über 70 Millionen Euro für „geräuschdämmende Projekte“ an.



Jörg Kürschner,
VR-Korrespondent in Berlin

STRATEGIE LEISE SCHIENE

Die „Strategie Leise Schiene“ besteht aus mehreren Elementen: Bis 2018 sollen leisere Güterwagen erprobt und gebaut werden. Der Bund stellt dafür 30 Millionen Euro bis 2018 zur Verfügung. Die Umrüstung der Güterwagen auf Flüsterbremsen wird bis 2020 mit bis zu 152 Millionen Euro unterstützt. Außerdem wird es eine Innovationsprämie für besonders leise Waggons geben. Die Mittel für Lärmsanierung werden ab 2016 auf jährlich 150 Millionen Euro erhöht, ab 2020 droht ein Fahrverbot für laute Güterwagen. jök



Picture Alliance/Thomas Frey

Bahnlärmgegner demonstrieren Anfang Mai in Koblenz und fordern unter anderem ein Nachtfahrverbot für laute Güterzüge