

Antrag von Bündnis 90/die Grünen „Schutz vor Bahnlärm verbessern - Schienenbonus abschaffen“ BT-Drs. 17/4652

## **Bewertung der LINKEN**

Alle Menschen in Deutschland haben Anspruch auf Schutz vor Verkehrslärm; unabhängig davon, ob Sie an einer Autobahn, an einem Schienenweg, im Einzugsbereich eines Flughafens wohnen; unabhängig davon ob sie in einer Stadt oder in einem ländlichen Raum leben und unabhängig davon, ob sie an einem bestehenden Verkehrsweg wohnen oder dort, wo ein Verkehrsweg neu oder ausgebaut werden soll.

DIE LINKE ist deshalb der Auffassung, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV auf bestehende Strecken ausgedehnt werden sollten und die Grenzwerte für Wohngebiete angeglichen werden müssen. Innerhalb von 10 Jahren sollten alle bestehenden Schienenwege - aber auch Bundesfernstraßen - die Grenzwerte der 16. BImSchV einhalten. Die 20% belastetsten Streckenabschnitte sind innerhalb von 5 Jahren zu sanieren.

Zu den tatsächlichen Kosten einer solchen Grenzwertsenkung haben wir kürzlich eine umfangreiche Kleine Anfrage eingereicht, die allerdings erst am 16. Februar beantwortet werden soll. Wir jedenfalls befürchten, dass die Kosten für Lärmschutz künstlich hochgerechnet werden bzw. unter ungünstigen Annahmen entstehen.

Denn z.B. mit der Umrüstung von Güterwagen wäre Lärmschutz wesentlich billiger zu haben als mit dem Bau von Lärmschutzwände oder -wällen und dem Einbau von neuen Fenstern.

Darüber hinaus wollen auch wir eine sofortige Abschaffung des Schienenbonus. Ein stufenweiser Abbau, wie ihn die Koalition plant, macht keinen Sinn. Dies hätte eine mehrmalige Änderung der Grenzwerte zur Folge, wodurch zeitlich versetzt unterschiedliche Grenzwerte in verschiedenen Planfeststellungsabschnitten eines Projektes gelten würden.

Erstaunlich ist, dass sowohl Bundesregierung als auch Koalition schon mit konkreten Fristen in der Presse waren, es bislang aber noch keine konkrete Vorlage gibt - obwohl dies für Ende 2011 bereits angekündigt wurde! Während Staatssekretär Scheuerle den Schienenbonus erst ab 2021 abschaffen wollte, wollen die Koalitionsfraktionen dies "schon" ab 2015 schaffen.

Weil die Abschaffung des Schienenbonus Mehrkosten verursacht, muss die Einführung von Grenzwerten für bestehende Strecken Hand in Hand mit einer Aufstockung der Mittel für den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken gehen.

Auch für die Planung von Schienenwegen hat der Schienenbonus von 5 dB(A) erhebliche Auswirkungen. So ist die geplante Trasse durch Offenburg trotz des Schienenbonus von 5dB(A) und trotz der Berücksichtigung des "Besonders überwachten Gleises" (BüG) mit 3 dB(A) die Variante ohne Tunnel auch am Lärmschutz gescheitert.

Einen völlig falschen, isolierten Ansatz verfolgen Bund und Bahn mit einem fragwürdigen Konzept für lärmabhängige Trassenpreise. Wir stehen dem grundsätzlich skeptisch gegenüber, weil dem ohnehin unter der Knappheit öffentlicher Mittel leidendem Schienenverkehr damit die Kosten für den Lärmschutz aufgehalst werden sollen. Wir meinen, dazu braucht es das bereits skizzierte Förderprogramm. WENN man aber lärmabhängige Trassenpreise einführt, dann gerecht. Das was jetzt bzw. Ende 2012 eingeführt werden soll, erregt zu Recht Widerspruch bei den Privatbahnen. Denn profitieren sollen nur die Betreiber von Güterwagen, die ihre Waggons in der Laufzeit des Vertrages umrüsten. Diejenigen Wagen, die bereits mit lärmarmen Bremsen aus- oder nachgerüstet sind, zahlen den vollen Preis. Zudem reicht

die zur Verfügung stehende Summe nicht aus, um die Nachrüstung mit der teureren K-Sohle zu leisten. Und die - deutlich billigere - LL-Sohle ist noch immer nicht genehmigt. Hessens Verkehrsminister Posch befürchtet deswegen, dass die Betreiber lieber höhere Trassenpreise zahlen als umzurüsten. Dem Lärmschutz wäre somit nicht gedient

Spannend wird es nun, weil die Schweiz angekündigt hat, dass sie Graugußbremsen ab 2020 verbieten will. Dies muss allerdings von der EU-Kommission genehmigt werden, die diesen Vorschlag nun prüft. Wir hoffen, dass die Kommission dem zustimmt! Denn dann würde endlich Schwung in die Umrüstung kommen.

Dann bräuchten wir umso mehr ein europäisches Förderprogramm zur Umrüstung von Güterwagen und nicht nur die EU-Vorgaben zur verpflichtenden Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen. Bis es das gibt - und die Mühlen der EU mahlen leider oft langsam - muss das nationale Förderprogramm „Leiser Rhein“ auf 100 Millionen Euro ausgeweitet und über das Jahr 2012 hinaus verlängert werden.

Die für die Umsetzung des Programms hinderliche Vorgabe einer festgelegten Anzahl von Fahrten im Mittelrheintal ist so zu modifizieren, dass zwar die Menschen im Mittelrheintal weiter im besonderen Maße entlastet werden, andererseits aber die Akzeptanz des Förderprogramms bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen erhöht wird.

## Bewertung der Antworten der BuReg auf meine Anfrage

### Fragen zum Schienenlärm

#### **Frage 19 + 20: Kosten Abschaffung Schienenbonus**

Für neue Projekte des Bedarfsplans würde dies „mit den derzeit verfügbaren Investitionsmitteln“ dazu führen, dass „eine Reihe von Bedarfsplanprojekten nicht mehr, wie vorgesehen, realisiert werden könnte“.

-> indirekte Absage an die Abschaffung des Schienenbonus!!!!

Eine Abschaffung des Schienenbonus würde bei bestehenden Strecken Kosten für die Lärmsanierung von 1,2 Mrd. € verursachen.

-> das muss es uns wert sein!

#### **Fragen 25-28: Zulassung der LL-Sohle ist auf den Sankt-Nimmerleinstag verschoben**

Immerhin: Nennenswerte Entlastung durch Einführung LL-Sohle.

-> wie hoch??

„Bereits Anfang 2013“ erste Erkenntnisse aus Forschungsprojekten, weitere erst 2014.

-> d.h. erst in frühestens 2 Jahren liegen „Ergebnisse“ aus den Tests vor, wann daraufhin die Zulassung erfolgt, steht also noch in den Sternen, denn wie die Ergebnisse ausgehen, kann man wohl kaum vorhersagen!

-> Das Warten auf die Zulassung der LL-Sohle bei der DB und anderen Eisenbahngüterverkehrsunternehmen, um Kosten bei der Lärmsanierung zu sparen, bedeutet also, AnwohnerInnen weitere Jahre ungeschützt unzumutbarem Schienenlärm auszusetzen!

BuReg hat keine Erkenntnisse darüber, ob LL-Sohle in anderen Staaten zugelassen ist.

-> Ist das glaubwürdig?? Wieso nicht??? Reden die in den ganzen EU-Arbeitsgruppen nicht miteinander???

#### **Fragen 29-39 Besonders überwachtes Gleis: Regierung schließt Anpassung nicht vollständig aus!**

Während in den ersten Fragen darauf verwiesen wird, dass der Abzug von 3 dB(A) für das BüG wissenschaftlich und richterlich gerechtfertigt ist, wird in der Antwort auf die Frage 38 dann doch ein kleines Fenster geöffnet, auch wenn die Antwort an sich ein Witz ist:

„Möglicher Änderungsbedarf ist durch den Ordnungsgeber zu prüfen.“ Wer ist das? Natürlich die Bundesregierung, wobei es das BMU und nicht das antwortende BMVBS ist

-> ans BMU herantreten und Anpassung auf Basis der Studie des UBA(!) fordern

#### **Frage 42: Tempolimit auf der Schiene? BuReg prüft – immerhin!**

Die angeführten Argumente GEGEN eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Schiene (Kapazitätsbeschränkung, keine Rechtsgrundlage, Fahrzeugverlängerung) greifen bzw. überzeugen nicht. Sie erklären nicht, warum auf den Straßen, auch Autobahnen, vielerorts – zu Recht – aus Lärmschutzgründen langsamer gefahren werden muss, dass bei der Schiene aber nicht möglich sein soll! Der Bundesrat fordert, den Ländern analog zur Straße ein solches Recht einzuräumen.

-> Ja, brauchen wir!

#### **Frage 44: Pilot- und Innovationsprogramm Leiser Güterverkehr ist ein Rohrkrepieler**

Ohnehin nur auf die Umrüstung von 5.000 Fahrzeugen angelegt, ist es bislang bei dem einzigen Förder-Antrag der DB geblieben, die nur ¼ der Zahl der Fahrzeuge umrüsten lassen will. Der Bescheid wurde im Oktober 2010 bewilligt! (Programm begann 2010??) Seit eineinhalb Jahren ist also nichts mehr passiert!

-> Förderkriterien unverzüglich ändern / anpassen an Situation der EVU!