

Bahnlärm: Untätigkeit muss ein Ende haben

Gastbeitrag Grünenpolitiker fordern, jetzt die Weichen zu stellen

Von Matthias Gastel und Michael Cramer

Es kommt nicht alle Tage vor, dass Unternehmen strenge und zügige Umweltvorgaben für ihre Branche verlangen. Umso bemerkenswerter ist die Forderung, die die „Allianz pro Schiene“ jetzt für den Bahnsektor erhob: Die Bundesregierung solle schnell ein Gesetz auf den Weg bringen, das laute Güterwaggons ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 aus Deutschland verbannt. Damit wird eine langjährige Forderung von lärmgeplagten Anwohnern aufgegriffen und deutlich gemacht: Ohne eine Lösung des Lärmproblems hat die ansonsten umweltfreundliche Schiene keine Zukunft.

Das liegt vor allem an den dramatischen Auswirkungen des Lärms. Laut der Weltgesundheitsorganisation ist sie nach der Luftverschmutzung das zweitgrößte Umweltproblem. Die Europäer verlieren durch Umgebungslärm jedes Jahr mindestens eine Million gesunde Lebensjahre.

Schon deshalb müssen wir einen klaren und ambitionierten Fahrplan für Lärmschutz auf den Weg bringen. Genau das haben jedoch bisher weder die Europäische Union noch die deutsche Bundesregierung geleistet. Zwar haben Union und SPD in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, den Schienenlärm bis 2020 deutschlandweit zu halbieren und ab dann keine lauten Güterwaggons mehr auf das Schienennetz zu lassen. Doch ein entsprechendes Gesetz gibt es noch immer nicht.

Kein konzeptioneller Tiefgang

Die kürzlich von Verkehrsminister Dobrindt vorgestellte Strategie „Leise Schiene“ wiederholt im Wesentlichen altbekannte Ankündigungen und hat keinen konzeptionellen Tiefgang. Und auch auf EU-Ebene fehlen klare Vorgaben: Obwohl das Europäische Parlament mit breiter Mehrheit ein EU-weites Verbot lauter Güterwaggons bis 2020 fordert, hat die Europäische Kommission zuletzt nur ein unverbindliches Arbeitsdokument ohne klaren Zeitrahmen veröffentlicht.

Diese Untätigkeit ist unverantwortlich, denn sie bedroht neben der Gesundheit auch die Akzeptanz der umweltfreundlichen Schiene. Bisher stellen die Menschen sich ausdrücklich nicht gegen den Zugverkehr an sich, sondern dagegen, dass Bahnunternehmen wegen des Kostendrucks mit jahrzehntealten Waggons über das Netz rattern. Denn die Le-



Waggon mit „Flüsterbremsen“: Die Grünenpolitiker Matthias Gastel und Michael Cramer verlangen eine schnellere Umrüstung.

Foto: dpa

bensqualität leidet massiv, Immobilien verlieren an Wert, und nicht nur im Rheintal bleiben die Touristen aus.

Angesichts mangelnder Fortschritte werden die Forderungen nach drastischen Maßnahmen immer lauter. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht vor, dass Tempobeschränkungen und Nachtfahrverbote erlassen werden können. Das würde nicht nur die angestrebte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene untergraben, sondern auch jene Bahnunternehmen direkt treffen und bestrafen, die frühzeitig auf leise Waggons umgestellt haben.

Doch so weit muss es nicht kommen. Denn Lärmschutz und die Stärkung des Schienenverkehrs sind vereinbar, wenn jetzt die richtigen Weichen gestellt werden. Dafür muss die deutsche Bundesregierung – wie in der Schweiz bereits erfolgt – das angekündigte Gesetz für ein Verbot lauter Waggons ab Ende 2020 sofort auf den Weg bringen. Und in der Zwischenzeit müssen wirksame Anreize zur schnellen Umrüstung der Bremsen oder Neuanschaffung von Güterwagen gesetzt werden. Hierzu gehören größere Preisunterschiede zwischen leisen und lauten Waggons bei den Trassenpreisen und ein an strenge Grenzwerte geknüpfter Zuschuss für die An-

schaffung besonders leiser neuer Güterwagen.

Um Waggons mit schadhafte Rädern zuverlässig zu identifizieren und Lärm zu verringern, kann moderne Technologie „made in Germany“ eingesetzt werden: Mit einer Investition von nur 10 Millionen Euro könnte die gesamte Güterwaggonflotte kontinuierlich überwacht werden. Und weil Verschleißerscheinungen dann frühzeitig erkannt werden, würden die Bahnunternehmen sogar Geld sparen.

Fest steht außerdem: Im Jahr 2020 ist die Bekämpfung des Schienenlärms keineswegs abgeschlossen. Heute müssen die Maßnahmen und Innovationen entwickelt werden, die den Schienenlärm nach 2020 weiter reduzieren. Seitens der Bundesregierung braucht es hierfür mehr politisches Engagement und langfristige Ziele.

Lösung muss europäisch sein

Die deutschen Bemühungen müssen Teil einer abgestimmten europäischen Lösung sein, weil mehr als die Hälfte des Schienengüterverkehrs in der EU grenzüberschreitend erfolgt. Die Nachrüstung mit neuen Bremssohlen halbiert den vom Menschen empfundenen Lärm. Dafür stellt die EU 200 Millionen Euro zur Verfügung. Die EU muss jetzt zudem einen Fahrplan festlegen, um die technischen Vorgaben für neue Güterwaggons künftig auch auf die Bestandsflotte anzuwenden und dabei die Grenzwerte stetig zu verschärfen. Strengere Vorgaben sollte es aber nicht einseitig für die Bahn, sondern auch für andere Verkehrsträger geben.

Wenn die Politik in Deutschland und der EU für Planungssicherheit sorgt und der Bahnsektor seinen Forderungen Taten folgen lässt, können bald nicht nur die Anwohner entlang der Bahntrassen, sondern auch die Chefs der Bahnunternehmen wieder ruhig schlafen.

Unsere Gastautoren

Der Grüne Matthias Gastel (Jahrgang 1970) zog 2013 in den Bundestag ein. Er ist Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und bahnpolitischer Sprecher seiner Fraktion. Er hat Sozialpädagogik studiert und später auch im Bereich Wirtschaftsmediation gearbeitet.



Matthias Gastel



Michael Cramer

Michael Cramer (geboren 1949) ist seit 2004 Mitglied des Europäischen Parlaments. Nach zehn Jahren als verkehrspolitischer Sprecher der Grünen wurde er im Juli 2014 zum Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und Tourismus gewählt. Zuvor arbeitete er in Berlin als Lehrer.