

# Schiene ohne Bonus

## Pro Rheintal sieht die Bahn unter Zugzwang

**Rheingau.** (mg) – Bei einer Expertenanhörung letzter Woche hat sich der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages noch einmal einstimmig für die Abschaffung des Schienenbonus ausgesprochen. „Damit kann es am Auftrag an die Bahn, den Güterverkehr endlich leiser zu machen und Fahrzeuge und Strecken dem heutigen Stand der Technik anzupassen, keinen Zweifel mehr geben“, sagt Frank Gross. Der Pro-Rheintal-Chef verweist auf einen Verkehrsträgervergleich der Planco Consulting GmbH, Essen im Auftrag der Bundesanstalt für Gewässerkunde, in dem die Schiene als Verursacher von Umweltkosten (0,84 Cent/tkm) jetzt vor dem Lkw (0,79 Cent/tkm) rangiere.

Mit den übrigen Nachteilen wie mangelnde Flexibilität, Störungsanfälligkeit und Langsamkeit (14 – 20 km/h) müsse sich die Bahn etwas einfallen lassen, um im Güterverkehr zu überleben. Man sei zwar mit den anderen Verkehrsträgern gewachsen, habe

bis zu 110 dB(A) laut die Menschen aus dem Schlaf reißen.

Laut Wissenschaft haben Züge das höchste Aufweckpotenzial und das Erkrankungsrisiko im Rheintal sei dreimal so hoch wie im Einzugsbereich von Flughäfen. Außerdem habe sich das Verhältnis von Schienenlärm zum Straßenlärm seit 1970 um mehr als 10 dB(A) zugunsten der Straße verändert. Diese sei entsprechend leiser geworden, während die Schiene im Güterverkehr aufgrund überalterter Fahrzeuge erheblich an Lautstärke zugenommen hätte.

Der Kern des Immissionsschutzgesetzes sei es, Menschen vor gesundheitsschädigenden Immissionen zu schützen. Die hierfür entstehenden Kosten würden nicht von den betroffenen Menschen verursacht, sondern von Bahn- und Waggonbetreibern, die ihre längst abgeschriebenen Fahrzeuge nicht pflegen und erneuern. Maßstab sei die Höhe der von den Fahrzeugen emittierten Geräusche und



**Bahnlärm macht krank. Im Rheintal ist der Lärmpegel 35 db(A) zu hoch.**

aber bisher der Straße keine Marktanteile abnehmen können. Das politische Versprechen, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, sei nicht mehr als eine wage Entschuldigung für Milliarden an Investitionen, die keine wesentlichen Vorteile gebracht hätten (ICE-Trassen, Firmenbeteiligungen, Neustrukturierungen).

Der Schienenbonus sei eine Erfindung des Staates, um die ohnehin hohen Kosten im Bereich Schiene zu begrenzen. Man habe dabei den Vergleich mit der Straße herangezogen und von Psychologen feststellen lassen, dass Schienenlärm angeblich weniger störend sei als Straßenlärm. Alle wissenschaftlichen Erkenntnisse, außer eben die von Psychologen, sprächen genau wie der gesunde Menschenverstand dagegen. Denn kein anderer Verkehrsträger dürfe mitten in der Nacht, so wenige Meter von Häusern entfernt, mit 120 km/h und

damit der Abstand zu den inzwischen anerkannten Grenzwerten (ohne Schienenbonus). Bei leisen Fahrzeugen, was heute die Normalität sein sollte, wäre auch der Aufwand für Lärmschutz gering oder überhaupt nicht notwendig, wie jeder am leisen Regionalverkehr sehen könne.

Es sei jedenfalls nicht länger tragbar, dass die Menschen weiterhin ungeschützt den unzumutbaren Lärmbelastungen ausgesetzt werden.

Für Pro Rheintal, so Gross, sei das Thema „Schienenbonus“ längst von der Agenda, weil es hier am Rhein nicht 5 dB(A) zu laut ist, sondern 35 dB(A) und die Diskussionen über den Schienenbonus nur als ein verkrampfter Versuch zu werten seien, ein in sich unhaltbar gewordenes Rechtssystem weiter zu stützen. Das habe weder etwas mit Lärmschutz noch mit Bürgerbeteiligung oder Volkswirtschaft zu tun, sondern sei ganz einfach ein „Marionettentheater“.