

**SCHIENENLÄRM:** Grüner Bundestags-Verkehrsexperte Matthias Gastel im Gespräch mit BISS-Vertretern

## Politik muss Druck auf die Bahn erhöhen

Von unserem Redaktionsmitglied Matthias Mühleisen

Der Kampf gegen Bahnlärm braucht einen langen Atem und ein weit gespanntes Netzwerk. Einen neuen Knotenpunkt hat die Bürgerinitiative Stille Schiene Hockenheim (BISS) am Montagabend eingeflochten mit dem Besuch von Matthias Gastel, der in der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen für Verkehrsfragen, insbesondere für den Schienenverkehr, zuständig ist. Er nimmt das Hockenheimer Anliegen mit in die Arbeit der Anfang des Jahres gegründeten "Abgeordnetengruppe Bahnlärm" (wir berichteten).

Der 44-Jährige aus Filderstadt tritt für die ökologische Verkehrswende ein. Mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, setze Akzeptanz voraus - und die fehle dort, wo die Lärmsituation unzumutbar ist. Zwei Millionen Menschen seien bundesweit nächtlichem Bahnlärm von über 70 Dezibel ausgesetzt - vor allem entlang der Rheintalstrecke, an der der Verkehr zunehmen wird. Daher müssten sich die betroffenen Regionen wappnen.

### Lärmschutzmittel weiter erhöhen

Die Erhöhung der Bundesmittel für Lärmschutz von 100 auf 130 Millionen Euro im Jahr, die das Ziel, den Bahnlärm bis 2020 zu halbieren, näher bringen soll, sei nicht effizient, weil die Bahn die Planungen konkreter

Maßnahmen nicht rechtzeitig erweitert habe. "Die meisten Lärmschutzmaßnahmen müssen über ein Planfeststellungsverfahren laufen, das braucht in der Regel drei Jahre Vorlaufzeit", schildert Gastel. Die Grünen forderten daher parallel eine kontinuierliche Steigerung der Mittel und Ausweitung der Planungen.

Mehr Druck müsse die Bundespolitik auf die Betreiber des Schienenverkehrs machen, die bis 2020 die Bremsen ihrer Waggon umrüsten müssen. Die dadurch angestrebte Minderung der Lärmemissionen um zehn Dezibel komme in der subjektiven Wahrnehmung einer Halbierung gleich. Der Ersatz der Grauguss-Bremsklötze durch sogenannte LL-Sohlen werde jedoch hinausgezögert, weil die neuen Bremsen höhere Betriebskosten durch häufigere Wartung verursachen.

Daher sei in der Diskussion, ernst zu machen mit der Androhung, Tempolimits oder gar Fahrverbote zu verhängen für nicht umgerüstete und daher laute Waggon. "Die Kapazitäten in der Industrie sind da", unterstrich Gastel, müssten aber auch abgerufen werden, weil die nächste Technologie mit der Komposit-Bremssohle bereits für Neufertigungen eingesetzt wird, aber nicht für Nachrüstung geeignet ist.

Als dritte Komponente der Bahnlärminderung sprach der Verkehrsexperte emissionsabhängige Trassenpreise an. Ende vergangenen Jahres seien diese für die lauterer Züge erhöht worden als "marktwirtschaftlicher Mechanismus" wie im Flugverkehr.

### **Umrüstung attraktiver machen**

Gastel kritisiert dabei allerdings, dass die Unterschiede zwischen den Preisen für laute und leise Züge nicht groß genug seien, um die Umrüstung wirtschaftlich lohnenswert zu machen. Wie kompliziert das Thema auch politisch ist, veranschaulichte er anhand der Verabschiedung der neuen "Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen", kurz Schall 03 genannt. Diese habe die Bundesregierung nach zehn Jahren Vorarbeit in nur zehn Tagen durch den Bundestag bringen wollen, obwohl sie noch gar nicht vollständig gewesen sei.

Bei der Bahn will der Abgeordnete nun anfragen, wie viele Personen- und Güterzüge in diesem Jahr bei Tag

und Nacht an Hockenheim vorbeifahren. Diese Angabe hat weder die BISS noch die Stadt bisher von der Bahn in Erfahrung bringen können, berichtete Vorsitzender Lothar Gotthardt.

"Wir hoffen, dass wir mehr von ihm hören werden als von Dr. Anton Hofreiter", sagte Gotthardt im Gespräch mit unserer Zeitung. Der damalige Vorsitzende des Bundestags-Verkehrsausschusses (Grüne) war im Februar 2013 vor Ort gewesen, hatte sich aber seither nie wieder gemeldet.

© Hockenheimer Tageszeitung, Mittwoch, 11.02.2015



Lärmquelle vor Ort erlebt: Ein Güterzug fährt durch den Hockenheimer Bahnhof, als Matthias Gastel (2. v. l.) und Manfred Kern (3. v. l.) mit Horst Waldmann, Lothar Gotthardt, Michael Behr, Eberhardt Balonier und Werner Aufsattler (v. l.) sprechen.

© Lenhardt