



# EU, Bund und Bahn wollen Züge leiser rollen lassen

Umrüstung aller Güterwagen würde in Deutschland eine halbe Milliarde kosten

Von unserem Korrespondenten  
Matthias Düngelhoff

**BRÜSSEL.** Eisenbahnlärm macht Anwohnern vielbefahrener Bahnstrecken zu schaffen. Bahn und Regierung wollen den Lärm bekämpfen. Eine Lösung: leisere Bremsen.

Mehr Gütertransport auf den Schienen – das ist ein Trend, den Umweltschützer begrüßen. Doch entlang der großen Gütertransport-Trassen – etwa durchs Mittelrheintal oder über die Route, die das niederländische Rotterdam über das Ruhrgebiet mit Genua verbindet – entwickelt sich massiver Widerstand gegen die Bahn. Grund ist der Lärm. Dabei kann der mit der richtigen Technik, so genannten Flüsterbremsen, halbiert werden. Sie rauhen das Rad beim Bremsen nicht mehr auf, es rollt leiser.

Güterzüge sind bis zu 80 Dezibel laut, das haben Messungen des Umweltbundesamtes ergeben. Würden sie mit Flüsterbremsen ausgerüstet, wären sie bis zu 10 Dezibel leiser – eine spürbare Verbesserung für das Gehör.

Allerdings sind bisher nur neue Güterwagen mit der Technik ausgestattet – und damit ein Bruchteil der Wagen, die derzeit unterwegs sind, denn ein Güterwaggon ist bis zu 40 Jahre im Einsatz.

Eine Nachrüstung ist ohne weiteres möglich, wird von Bund, EU und sogar Bahn eindeutig gewünscht. Uneinig sind sich die Parteien aber bei der Frage, wer das bezahlen soll. Pro Waggon werden 4000 Euro fällig. Will man alle deutschen Waggon umrüsten, wären 500 Millionen Euro nötig. Für die Waggonbesitzer ist das nicht ohne weiteres zu finanzieren. Deshalb setzen EU und Bund auf Anreize. Sie wollen ein lärmbasiertes Preissystem einführen. Im Klartext: Wer Waggon mit neuester Technik einsetzt, zahlt einen geringeren Trassenpreis.

Diese indirekte Subventionierung stößt bei Bahnbetreibern auf Widerstand. „Ein Bonussystem soll nicht so aussehen, dass zunächst die Trassenpreise angehoben werden. Dann zahlt der Sektor den Bonus ja selbst“, warnt der ehemalige DR-Geschäftsführer und jetzige Vorsitzen-



Ein Güterzug rollt im Containerbahnhof am Hamburger Burchardkai.

Archivfoto: Kay Nietfeld/dpa

des Bundes. „Setzt man diese Mittel stattdessen an der Lärmquelle direkt ein, profitieren alle Menschen, nicht nur die im Umfeld einer Lärmschutzwand.“

Doch in Zeiten knapper Kassen setzt man im Verkehrsministerium wohl eher auf den lärmbasierten Trassenpreis. Im Moment werde noch geprüft, welche Fördermethode am sinnvollsten ist. Auch bei der EU hat man sich noch nicht endgültig festgelegt, inwieweit eine direkte Subvention überhaupt mit dem Wettbewerbsrecht vereinbar sei. Unterstü-

tzung erhalten die europäischen Bahnen von der Allianz Pro Schiene. Deren Referent für Verkehrspolitik, Andreas Geißler, sieht das lärmbasierte Preissystem auch nur als zweitbeste Lösung – direkte Subventionen hält er für wirkungsvoller. Schließlich sei die Lärmschutz-Infrastruktur, also der Bau von Lärmschutzwänden, Sache

des Bundes. „Setzt man diese Mittel stattdessen an der Lärmquelle direkt ein, profitieren alle Menschen, nicht nur die im Umfeld einer Lärmschutzwand.“

Braunschweiger Zeitung: 4. Oktober 2010, Wirtschaft, Seite 06

© Braunschweiger Zeitungsverlag, 2010