

„Der Schienenbonus muss weg“

Wie auf „News aus Baden“ zu erfahren war, wurde im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags kürzlich u.a. über die Abschaffung, bzw. Modifizierung des so genannten „Schienenbonus“ diskutiert. Über das Ergebnis bin ich sehr enttäuscht, weil sich eine Mehrheit von CDU und SPD Abgeordneten gegen eine Novellierung ausgesprochen hat.



Der Begriff **Schienenbonus** entstammt dem Verkehrswesen, hat dort aber zwei unterschiedliche Bedeutungen.

Im Zusammenhang mit Straßenbahn-, Stadtbahn- und Bussystemen im ÖPNV wird der Begriff verwandt, um die vermutete größere Akzeptanz von schienengebundenen Verkehrsmitteln in der Bevölkerung zu umschreiben.

Im Kontext des Verkehrslärmschutzes bezeichnet der Schienenbonus einen bei der Bildung des Beurteilungspegels zu berücksichtigenden Korrekturfaktor. Dieser wird begründet mit der geringeren psychologischen Störwirkung, die der gleichmäßigere Schienenverkehrslärm bei gleichem Schalldruckpegel (in dB(A)) im Vergleich zum Straßenverkehrslärm mit seinen weit stärkeren und zahlreicheren Amplitudenschwankungen aufweist. Die häufigeren und längeren Stilleperioden werden dabei ebenfalls berücksichtigt. Entsprechend wird nach der deutschen 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV) der für die festgelegten Lärmgrenzwerte relevante Beurteilungspegel beim Schienenverkehr um 5 dB(A) geringer angesetzt, als beim Straßenverkehr.

Meine Meinung:

Der Schienenbonus ist veraltet.

Die aus dem Jahr 1978 stammende Gesetzeslage ist das Ergebnis damals vorgenommener Feldstudien, sie trifft in keiner Weise mehr die aktuelle Verkehrs-

und Lärmrealität und muss deswegen umgehend verändert werden. Die Verlautbarungen aus dem Bundesverkehrsministerium wonach Veränderungen beim Schienenbonus nicht erwünscht seien, da dies zur Veränderung der Planfeststellungsverfahren führen müsse, was im Verkehrsministerium nicht gewollt werde, kann ich nicht nachvollziehen.

Ich habe mich in den vergangenen Monaten mehrfach mit dem Bundesverkehrsministerium in Verbindung gesetzt. Leider habe ich keine befriedigenden Antworten bekommen, z.B. auf meine Frage nach Zusammensetzung der Gutachterkommission, die beurteilen soll, inwieweit eine Neuregelung des Schienenbonus aus wissenschaftlichen Gesichtspunkten geboten ist. Der veraltete Schienenbonus darf nicht Grundlage von aktuellen und zukünftigen Bahnplanungen sein. Weiterhin fordere ich, dass die hierzu in Auftrag gegebenen Studien von unabhängigen Wissenschaftlern erstellt werden müssen.

Auch die Umsetzung der EU Umgebungsrichtlinie sollte genutzt werden in Punkto Lärmschutz und Lärmschutzpläne, Lärmkartierung in die Offensive zu kommen. Völlig kontra-produktiv ist in diesem Zusammenhang eine Initiative aus dem Landesumweltministerium die 34.BImSchV mit einem neuen Paragraphen zu versehen, durch den Lärminderungsmaßnahmen erst nach 2018 zu realisieren sind. Dies bringt die aktuellen Anstrengungen zur Abschaffung des Schienenbonus nur noch weiter in die Defensive.

Verkehrspolitische Entscheidungen in Bund und Land dürfen im Ergebnis die Bemühungen in Südbaden für mehr Lärmschutz und einen menschengerechteren Ausbau der Rheintalbahn nicht gefährden.

Als Mitglied der Bürgerinitiative MUT trete ich mit Nachdruck dafür ein, dass auch über neue Finanzierungsmöglichkeiten ernsthaft nachgedacht wird. Lärmabhängige Trassenpreise wären beispielsweise eine gute und sachlich gebotene Möglichkeit für die Realisierung der im Interesse der Betroffenen notwendigen aktiven und passiven Maßnahmen zur Lärmvermeidung und Lärmverminderung:

- Umrüstung der Züge
- Deckelungen, Tunnellösungen Tieflagen („Bürgervariante“ zwischen Mengen und Buggingen)
- Schallschutzwände etc. könnten so (mit)finanziert werden.

Weitere Infos auch auf:

www.mut-im-netz.de
www.bi-bahntrasse.de
www.igel-breisgau.de
www.bi-bahn.de

interessant und aktuell: www.team-bayer.de

Bürgerbüro Christoph Bayer, MdL • Tel: 07633 - 938 614 • Mail: info@team-bayer.de

TEAM
BAYER
INFO

SPD