

LN-25.04.2013

# Beltunnel: Bahntrasse muss deutlich leiser werden

Einigung in Berlin: Bundesverkehrsminister setzt mehr Schutz für Anwohner durch. Bahn verliert ab 2015 den „Schienenbonus“.

**Kiel/Berlin** – Die künftige Schienen-trasse der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung muss deutlich leiser werden. Das bestätigte der Kieler Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) nach einer Sitzung des Vermittlungsausschusses von Bundestag und Bundesrat in Berlin. Für neue Bahnprojekte gelte ab 2015 keine Ausnahme mehr beim Lärmschutz. Der sogenannte Schienenbonus wird damit abgeschafft. Für Stadt- und Straßenbahnen gilt eine längere Übergangsfrist bis 2019.

Hintergrund: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) setzt auf eine größere Akzeptanz neuer Bahntrassen durch stärkeren Lärmschutz. Neben Schallschutzmaßnahmen gehe es etwa auch um leisere Bremsen an den Güterzügen, erläuterte Ramsauer. Ziel sei, Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Der beschlossene Kompromiss im Vermittlungsausschuss bringe für Anwohner deutlich mehr Schutz. Für die Schienentrasse im Hinterland des Fehmarnbelttunnels bedeutet es, dass alle geplanten Lärmschutzmaßnahmen der Bahn jetzt noch einmal überprüft werden müssen.

Verkehrsminister Meyer sagte: „Das ist eine gute Nachricht für die Menschen im Raum Ostholstein und die Lübecker Bucht. Denn egal, wie auch immer die Schienentrasse zum geplanten Beltunnel künftig verläuft. Fest steht: Der Verkehrslärm muss um fünf Dezibel abgesenkt werden.“

Der Schienenbonus räumt Zügen seit Jahren das Recht ein, fünf Dezibel lauter zu sein als Autos, was gesetzliche Richtwerte angeht. Hintergrund dieser Regelung war die Annahme, dass Schienenlärm als weniger belastend wahrge-

nommen wird als Straßenlärm. Nach Ansicht von Meyer gilt dies inzwischen als überholt – auch, weil der Güterverkehr auf der Schiene zunimmt und mehr Hochgeschwindigkeitszüge unterwegs sind. Auf der künftigen Belttrasse dürfen Güterzüge mit 120 km/h unterwegs sein.

Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis hielt sich bedeckt: „Da die Modalitäten nicht endgültig feststehen, können wir uns zu den Auswirkungen noch nicht äußern.“ Die Deutsche Bahn favorisiert einen Ausbau des Bestands-gleises. Dagegen rührt sich in den betroffenen Ostseebädern großer Widerstand.

Der gefundene Kompromiss von Berlin geht über das vom Bundestag beschlossene Gesetz hinaus. Es sah den Wegfall der Sonderregelung erst ab 2016 für Projekte vor, deren Genehmigungsverfahren dann beginnt. Bundesrat und Bundestag müssen den Beschluss noch bestätigen.

Der Bundestag beschäftigt sich heute auf Antrag der Opposition mit dem Fehmarnbelttunnel. Die SPD verlangt Auskunft über Auswirkungen während der Bauzeit, Grüne und Linke fordern Verhandlungen mit Dänemark über einen Ausstieg aus dem Projekt. ctö



Minister Reinhard Meyer.

## Die Ausstiegsklausel

**5,5 Milliarden Euro** kostet der Fehmarnbelttunnel, der Puttgarden ab 2021 mit dem dänischen Rødbyhavn verbinden soll. Das haben Deutschland und Dänemark 2008 in einem Staatsvertrag besiegelt. Gegner des Projekts setzen auf Artikel 22 des Kontrakts. Danach erörtern beide Staaten die Lage neu, wenn sich Voraussetzungen für das Projekt „deutlich anders entwickeln als angenommen“. Das gilt beispielsweise für „wesentliche Kostensteigerungen“.