

presse

Lärmschutz wieder einmal vertagt

Anlässlich der öffentlichen Anhörung zum Verkehrslärm erklärt der zuständige Berichterstatter der SPD-Bundestagsfraktion Gustav Herzog:

Noch vor wenigen Tagen hieß es, Union und FDP würden den Aufstand gegen Ramsauer in Sachen Lärmschutz proben. Es sollte angeblich ganz schnell ein Gesetz zur Abschaffung des Schienenbonus vor gelegt werden. Das hätten wir begrüßt, doch wieder einmal war es nur eine Ankündigung, der keine Taten folgen. Wieder einmal wird der Lärmschutz vertagt, kritisiert Gustav Herzog.

Diese Koalition und diese Bundesregierung produzieren wieder einmal nichts als bloße Ankündigungen. Noch vor einigen Tagen ging durch die Presse, dass Union und FDP den Aufstand gegen den eigenen Minister proben. Es sollte angeblich ein Gesetz zur Abschaffung des Schienenbonus vorlegt werde. Noch vor Weihnachten sollte es in die erste Lesung gehen - also diese Woche. Eine solche Initiative hätten wir mit deutlichen Worten begrüßt, doch was ist daraus geworden? Wieder einmal ist es nur eine Ankündigung, wieder einmal wird vertagt während Nacht für Nacht die Menschen von lauten Zügen aus dem Schlaf gerissen werden.

Nicht dass die Abschaffung des Schienenbonus etwas konkret an der Lärmsituation an Bestandsstrecken ändern würde. Allerdings wäre es endlich ein Signal dafür, dass Ernst gemacht wird mit Ankündigungen und dass Licht am Horizont der verlärmten Orte dieser Republik zu sehen ist.

Neben der Abschaffung des Schienenbonus brauchen wir eine Umrüstung aller Güterwagen und eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung. Zur Finanzierung dieser Maßnahmen müssen ausreichend Mittel bereitgestellt werden. 500 Millionen Euro entzieht der Bundesverkehrsminister der Deutschen Bahn an Zwangsdividende. Damit könnten weitere 700 km Bestandsstrecke lärmsaniert oder sämtliche Güterwagen umgerüstet werden. Letzteres wäre in einem Zeitraum von fünf Jahren gemacht. Dies hätte eine flächendeckende Reduzierung des Schienenlärms um zehn dB(A) zur Folge, was einer Halbierung gleich käme. Das wäre gut angelegtes Geld und das wären Taten statt Worte.

Flankierend brauchen wir ein progressiv angelegtes lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTP) und kein verwaschenes Eckpunktepapier. Zumal ein LaTP, wie es aus diesen Eckpunkten entwickelt würde, niemals eine Anreizwirkung zur Umrüstung entfalten wird, wie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen treffend feststellt.

Die Schweiz ist uns Jahre voraus, denn sie fördert nicht nur lärmarme Güterwagen seit 2002 sondern verdreifacht ab 2013 den Bonus für scheibengebremsste und damit besonders lärmarme Wagen. Die Latte muss höher gehängt werden - im Lärmschutz gibt es kein Ausruhen, denn zu viel hängt davon ab. Bahnindustrie und Forschung liefern fertige Lösungen für 10-20 dB(A) leisere Bahnverkehre. Da muss die Reise hingehen, doch dafür braucht es mehr als bloße Ankündigungen. Im Kampf gegen den Lärm müssen wir langfristig denken und schon jetzt die zweite Stufe zur Lärminderung anlegen, ganz nach dem Schweizer Vorbild.

Weiteres zeigt die Anhörung: über 30 Prozent der deutschen Bevölkerung ist tags einem Schallpegel über 60 dB(A) und nachts über 50 dB(A) durch Straßenlärm ausgesetzt. 30 Prozent gelten damit als gesundheitlich bedroht. Auch hier gibt es wichtige Stellschrauben, wie Fahrzeugdesign, Fahrbahnoberflächen, allgemeine Tempolimits und vor allem eine Sensibilisierung und Aufklärung der Gesellschaft. Eine Kennzeichnung der Geräuschemissionsklassen von Fahrzeugen und Reifen müssen Verbraucher in die Lage versetzen, sich für leise Fahrzeuge entscheiden zu können. Eine Finanzierung des Lärmschutzes an der Straße nach dem Verursacherprinzip kann Anreiz und Entscheidungshilfe beim Kauf von PKW und Zweirädern sein. Auch die LKW-Maut braucht dringend eine Lärmkomponente, die Wirkung entfaltet und Fahrzeugbauern neue Entwicklungsziele vorgibt.

