



Schienenlärm an der Quelle wirksam bekämpfen

Rede von Lutz Heilmann, 29. September 2006

Schienenlärm ist neben Straßenverkehrslärm und Fluglärm Ursache für erhebliche Belastungen von Anwohnerinnen und Anwohnern. Lutz Heilmann, Berichterstatter der Fraktion, spricht sich dafür aus, den Schienenlärm vorrangig durch aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle zu reduzieren.

Dies ist am schnellsten durch die Umrüstung von Güterwagen zu erreichen. Deshalb sollte das bestehende Lärmsanierungsprogramm für Schienenwege sowohl erhöht, als auch für solche Umrüstungen zur Verfügung stehen.

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lärm ist für eine Vielzahl von physischen und psychischen Beeinträchtigungen verantwortlich. Lärm entwickelt sich mehr und mehr zu einer Geißel der Zivilisation. Der Kollege Kauch hat bereits darauf hingewiesen, dass 20 Prozent der Bevölkerung von Schienenlärm betroffen sind. Ganz einfach gesagt: Schienenlärm beeinträchtigt die Lebensqualität der Menschen. Sie können, um nur einiges zu nennen,

nicht ruhig schlafen oder sich nach getaner Arbeit nicht entsprechend erholen; die Kinder sind mangels gesunden Schlafes in ihrer Entwicklung gehemmt. 60 Prozent der Bevölkerung leiden heute unter Straßenlärm. Dieses Thema aber kehren Sie alle seit Jahren leider unter den Teppich.

(Beifall bei der LINKEN)

Und noch eines: Ein Drittel der Bevölkerung leidet unter Fluglärm. In diesem Zusammenhang habe ich eine Frage an die FDP - die CDU/CSU muss ich mittlerweile gleichfalls ansprechen -: Können Sie mir sagen, warum Sie beim Schienenlärm für aktiven Lärmschutz sind und beim Fluglärm nicht? Sind die von Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger für Sie Bürger zweiter Klasse?

Ich sage Ihnen: Der beste und gleichzeitig billigste Lärmschutz bei jeder Form von Lärm ist, diesen an der Quelle zu bekämpfen, anstatt nur an den Symptomen herumzudoktern.

(Horst Friedrich [Bayreuth] [FDP]: Die Rede kommt ungefähr zehn Jahre zu spät! - Christian Carstensen [SPD]: Die K-Sohle haben wir bei Flugzeugen noch nicht!)

Bleiben wir beim Schienenlärm. Für mich hat die Umrüstung von Güterwagen auf die K-Sohle Vorrang vor dem Bau von Schallschutzmauern. Dies hilft allen Betroffenen, unabhängig davon, ob ihre Trasse in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen wurde oder nicht.

So lässt sich mit vergleichsweise wenig Geld viel erreichen. Die Bahn spricht von Kosten in Höhe von etwa 550 Millionen Euro für alle Güterwagen, auch für die der Konkurrenz.

Das heißt, dass wir mit nur 50 Millionen Euro im Jahr in elf Jahren mehr für die Betroffenen erreichen

würden als mit dem bestehenden Lärmsanierungsprogramm in 30 Jahren. So lange dauert nämlich - das wurde ebenfalls schon erwähnt - die Sanierung der Schienentrassen, wenn, wie derzeit, jährlich 75 Millionen Euro zur Verfügung stehen.

Ich bin für eine Erhöhung der Summe um 25 Millionen Euro auf 100 Millionen Euro, damit die Sanierung schneller vorangeht. Ich fordere, dass das Lärmsanierungsprogramm - diesbezüglich stimme ich den Kollegen von der FDP zu - auch für die Umrüstung von Güterwagen geöffnet wird. Der Schienenbonus ist für mich übrigens nicht die entscheidende Frage. Weitere Untersuchungen sind zeitlich sehr aufwendig. Darauf können und dürfen wir im Interesse der Betroffenen nicht warten.

(Beifall bei der LINKEN)

Auch die Forderung nach einer verbindlichen Einführung lärmabhängiger Trassenpreise bringt den Betroffenen recht wenig. Lieber Kollege Kauch, Sie beantworten nicht die Frage, wie Sie das praktisch umsetzen wollen. Sollen an allen Trassen Mautbrücken wie an den Autobahnen installiert werden? Sollen alle Güterwagen, auch die ausländischen, mit On Board Units ausgestattet werden? Fragen über Fragen, die mich im Zusammenhang mit Ihrem Vorschlag beschäftigen!

(Horst Friedrich [Bayreuth] [FDP]: Haben Sie sich einmal Gedanken gemacht, welche Züge eingebunden werden müssen?)

Zum anderen hat die Diskussion über emissionsabhängige Trassenpreise in den letzten Jahren mehr Schaden als Nutzen angerichtet, weil die Lärmsanierung damit politisch ausgebremst wurde. Außerdem sollen damit die Kosten für die Umrüstung

der Wagen auf die Unternehmen abgewälzt werden. Eine zusätzliche Belastung des Systems Schiene ist mit uns allerdings nicht zu machen. Wir dürfen die Schiene im Wettbewerb mit LKW und Luftverkehr nicht noch weiter benachteiligen.

Nur wenn wir in den Haushaltsberatungen eine Erhöhung der Mittel für das Lärmsanierungsprogramm beschließen und daraus den Einbau der K-Sohle fördern, sind wir und Sie den Betroffenen gegenüber glaubwürdig. Nur dann können wir weiter über den Schienenbonus und emissionsabhängige Trassenpreise debattieren. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der LINKEN)