



Gustav Herzog
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik
11011 Berlin
Tel: (030) 227 -7 7343
Fax: (030) 227 -7 6427
Email: gustav.herzog@bundestag.de
Web: www.gustav-herzog.de

Gustav Herzog MdB | Platz der Republik | 11011 Berlin

Bürgergruppe für Lärmschutz an der Bahn
Herrn Dr. Ludwig Steininger
Riedlingerstr. 3
85614 Kirchseeon

Berlin, 17.06.13
br

Ihr Schreiben vom 21.05.2013, Ihre Emails vom 06.06.2013 und vom 15.06.2013

Sehr geehrter Herr Dr. Steininger,

ich danke Ihnen für Ihre verschiedenen Schreiben, die ich als Berichterstatter der SPD-Bundestagsfraktion für Lärmschutz im Landverkehr stellvertretend für meine Kolleginnen und Kollegen beantworten möchte. In Ihren Schreiben haben Sie mit Ihren jeweiligen Stellungnahmen zur Überarbeitung der Schall03 und der TSI Noise verschiedene Schwerpunkte gesetzt und zugleich die Politik in die Pflicht genommen.

Vorab möchte ich Ihnen gegenüber jedoch deutlich machen, dass ich pauschale Verurteilungen, wie Sie sie gegenüber der „Politik“ äußern, als nur bedingt hilfreich wahrnehme. Ihre Darstellung der „Politik“ als Erfüllungsgehilfe zur Profitmaximierung der Bahn entspricht nicht der Wahrheit und dient auch nicht der sachlichen Auseinandersetzung mit dem Thema. Dass wir mit Bahnlärm eines der schwierigsten verkehrspolitischen Probleme zu lösen haben ist allgemeiner Konsens. Meine Erfahrung im politischen Alltag zeigt mir jedoch, dass die aktuelle Bundesregierung und die sie tragende schwarz-gelbe Koalition in dieser Frage zu wenig politischen Willen demonstrieren und keine ausreichend hohe Durchsetzungskraft entwickeln. Dieses ist bei den Bürgerinnen und Bürgern jedoch noch nicht angekommen, denn Bundesminister Ramsauer ist gut darin, sich zu verkaufen und Initiativen der Vorgängerregierungen zu verwerten. Der Bahnlärm wird dadurch jedoch nicht weniger, wie Sie selbst mehrfach betonen. Dass ich mich jedoch als Teil der „Politik“ dafür in die Verantwortung nehmen lasse lehne ich kategorisch ab. Seit drei Jahren stehe ich in meiner Fraktion für das Thema in der Verantwortung, doch ohne Regierungsmehrheit mussten wir uns im Wesentlichen auf das Schaffen eines öffentlichen Problembewusstseins, die vielgestaltige Anhebung des Drucks auf die Bundesregierung und auf das „über-Bande-spielen“ mit dem Bundesrat beschränken. Dieses ist uns in Teilen hervorragend gelungen, dennoch mussten wir mit ansehen, wie wenig auf nationaler und europäischer Ebene erfolgreich umgesetzt wurde, während die Menschen am Gleis unter der alltäglichen Belastung zu leiden hatten.

Ohne Wasser in den Wein gießen zu wollen, muss ich jedoch auch feststellen, dass Erwartungen an eine schnelle Lösung des Problems Bahnlärm nur wenig Aussicht auf Erfüllung haben. Die Eisenbahn ist ein sehr komplexes und dadurch auch schwerfälliges System. Das Beispiel LL-Sohle zeigt eindrucksvoll, wie schwierig es ist, innovative Techniken in dieses jahrhundertlang gewachsene System zu integrieren ohne an Finanzierungs- oder Sicherheitsgrenzen zu stoßen. Der intermodale Wettbewerb zwingt die Eisenbahnunternehmen (EVU), genauso wie jedes andere Unternehmen auch, wirtschaftliche Entscheidungen zu treffen. Die Frachtraten sind jedoch bei der Binnenschifffahrt katastrophal niedrig und der LKW ist traditionell in vielfacher Hinsicht der Bahn überlegen, entsprechend hart ist der Wettbewerb. Der LKW stellt jedoch aus unserer Sicht weder verkehrs- noch umweltpolitisch eine Alternative dar. Stattdessen sehen wir die Dringlichkeit größer denn je, Güter von der Straße auf nachhaltige Verkehrsträger zu verlagern, unter anderem auch, weil Entscheidungen der aktuellen Verkehrspolitik wie das Aussetzen der Maut-Erhöhung oder die Einführung der Lang-LKW das Gegenteil bezwecken und wir auf vier verlorene Jahre zurückblicken.

Die Mobilität von Gütern ist eine tragende Säule unserer Gesellschaft, sie sichert Arbeit und Wohlstand im ganzen Land. Umso wichtiger ist es, die schädlichen Nebeneffekte, wie den Bahn- und Straßenlärm, wirksam einzudämmen. Die Bekämpfung von Bahnlärm stellt für uns daher aus verschiedenen Gründen ein Schlüsselthema dar. Lärm vernichtet Gesundheit und Werte, die Akzeptanz in der Bevölkerung für Projekte unserer verkehrlichen Infrastruktur nimmt dramatisch ab und damit bröckelt nicht nur die Grundlage für Ausbau und Erhalt der Verkehrsnetze sondern auch für den Industriestandort. Es gibt jedoch Mittel und Wege für einen erfolgreichen Lärmschutz, wenn mit ausreichend politischem Gewicht, Lösungen gesucht und durchgesetzt werden. Wir werden Bahnlärm daher zur „Chefsache“ erklären, sofern wir nach der Bundestagswahl Regierungsverantwortung übernehmen. Nachdem Bundesminister Ramsauer in vier Jahren Regierungszeit kein einziges Mal persönlich in Europa Verhandlungen geführt und damit deutlich zu erkennen gegeben hat, wie unwichtig das Thema Bahnlärm für ihn ist, ist es kaum verwunderlich, dass sich nur wenig bewegt hat. Mit Erstaunen und mit Freude stelle ich fest, dass die EU-Kommission sich zum Thema Bahnlärm deutlich innovativer und aufgeschlossener zeigt als die Bundesregierung.

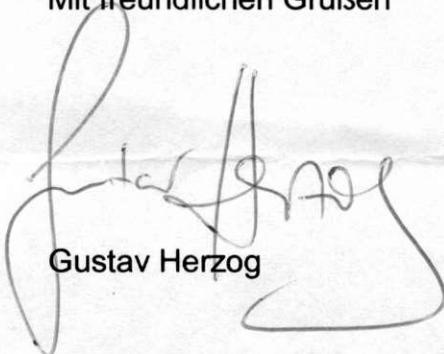
In Regierungsverantwortung werden wir diese Entwicklung aufgreifen und uns gemeinsam mit unseren Kolleginnen und Kollegen im Europäischen Parlament mit Nachdruck für ein europäisches lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS) einsetzen. Flankierend werden wir selbstverständlich das nationale System derart umstrukturieren, dass sich tatsächlich eine Anreizwirkung entwickeln kann. Die Trassenpreise müssen deutlicher als bisher gespreizt, der intermodale Wettbewerb durch eine Erhöhung und Ausweitung der LKW-Maut neutral gehalten werden. Die Graugusssohle muss europaweit gebannt oder alternativ im heimischen Schienennetz mittels ordnungspolitischer Maßnahmen derart benachteiligt werden, dass 2020 kein EVU graugussgebremste Wagen mehr zum Einsatz bringen wird. Wir wollen die knapp 100.000 Güterwagen der DB Schenker innerhalb der kommenden vier Jahre Regierungszeit lärmsanieren. Ferner werden wir für die Problematik der erhöhten Betriebskosten eine Lösung erarbeiten, um auch privaten Wagenhaltern Anreize für eine zeitnahe Umrüstung zu setzen. Finanzierungsmittel für die

Lärmsanierung werden wir auf 200 Mio. Euro verdoppeln und auch weiterhin für die Umrüstung zur Verfügung stellen.

Neben der Umrüstung der Güterwagen und dem dafür maßgeblichen LaTPS ist für uns die Bekämpfung des Lärms an der Quelle prioritär. Hier wird ein entscheidendes Instrument die Schall03 sein, die jüngst in der Länder- und Verbändeanhörung war. Sie haben hierzu eine Stellungnahme abgegeben, die ich in weiten Teilen teile. Allerdings schätze ich den Stellenwert des Inkrafttretens deutlich höher ein. Wir werden nicht bis 2015 warten, wenn wir im Herbst Verantwortung für die deutsche Verkehrspolitik übernehmen. Wir werden zügig und mit aller Transparenz über den Entwurf beraten, ihn überarbeiten und in Kraft setzen, um die Maßnahmen am Gleis einsetzen zu können, die über das Innovationsprogramm entwickelt wurden.

Es wird kein Allheilmittel für den Bahnlärm geben. Sattdessen werden wir ein Bündel an Maßnahmen benötigen, das wir entsprechend der Anforderungen an den jeweiligen Strecken einsetzen können. Die Erprobung und der Einsatz innovativer Maßnahmen am Gleis werden neben der Umrüstung der Güterwagen und dem LaTPS im Kampf gegen Bahnlärm eine zentrale Rolle einnehmen. Zugleich werden wir auch das Ordnungsrecht bemühen. Hier sind die Überarbeitung der TSI Noise für neue und die Einführung von Grenzwerten für alte Güterwagen wichtige Stellschrauben, die jedoch auf internationaler Ebene ausgefochten werden müssen. Hier rechne ich zwar nicht mit schnellen Erfolgen, halte eine Debatte jedoch gleichwohl für immens bedeutend, um den Druck zu erhöhen und sowohl den EVU als auch den Wagenhalten in ganz Europa zu signalisieren, dass wir es ernst meinen. Dass wir das tun ist unseren Anträgen, Positionspapieren und nicht zuletzt unserem Regierungsprogramm zu entnehmen. Entscheidend ist, ob uns die Wählerinnen und Wähler im Herbst Regierungsverantwortung übergeben oder ob wir in den kommenden vier Jahren ein weiteres Aussitzen des Problems über uns ergehen lassen müssen.

Mit freundlichen Grüßen



Gustav Herzog