

# Problem Straßenlärm

## VERKEHR Oppositionsantrag zu Schutzmaßnahmen abgelehnt

Beim Schutz vor Straßen- und Schienenlärm bleibt vorerst alles beim alten. Der Bundestag lehnte am vergangenen Freitag zwei Anträge der SPD-Fraktion (17/5461, 17/6452) sowie einen Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (17/4652) auf Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (17/9257) ab. In den Anträgen ging es um einen verbesserten Schutz der Menschen vor dem Lärm von Zügen und Autos.

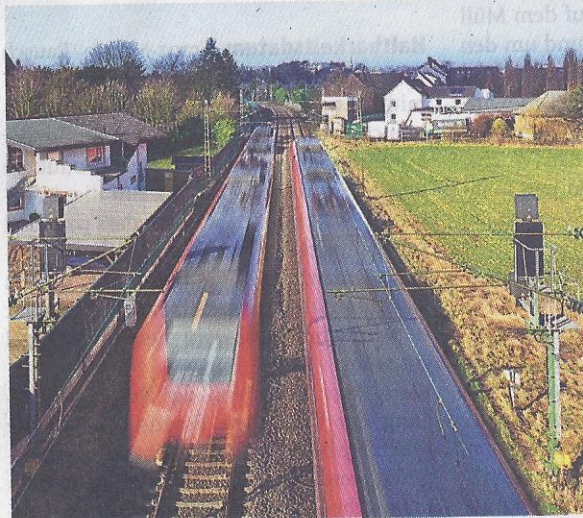
So forderte die SPD die Bundesregierung unter anderem auf, das nationale Verkehrslärmschutzprojekt II „zügig und mit Nachdruck“ umzusetzen. Ziel müsse es sein, die von der Lärmwirkungsforschung aufgezeigten gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm deutlicher zu kommunizieren. Weiter sollte die Bundesregierung ein wirksames Lärmschutzgesetz vorlegen, das die Lärmschutzvorschriften des Bundes harmonisiert und übersichtlich darstellt. Grundsätzlich sollte das Verursacherprinzip

stärker angewendet werden, um diejenigen zu entlasten, die Lärm erzeugen, und diejenigen zu schützen, die davon betroffen seien. Die Kosten des Lärmschutzes sollten daher vorrangig auf die Verursacher umgelegt werden.

**Investitionen erhöhen** Die Investitionen in die Lärmschutzforschung im Bereich der Entwicklung lärmarmer Fahrzeuge für Straße oder Schiene sowie der Fahrwege sollten intensiviert und verstetigt werden. Die im Rahmen des Pilotprojektes „Leiser Rhein“ vorgesehene Umrüstung von bis zu 5.000 Güterwagen dürfe nicht als „Feigenblatt“ missbraucht werden. Die Fraktion fordert von der Regierung, umgehend zu prüfen, wie eine zügige Umrüstung der übrigen 150.000 in Deutschland gemeldeten Güterwagen bis 2020 abgeschlossen werden kann. Außerdem forderte die Fraktion eine Erhöhung der für den Schienenverkehr Lärmsanierungsmittel.

Die Grünen forderten von der Bundesregierung unter anderem, den sogenannten Schienenbonus abzuschaffen und auf der Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse neue gesetzliche Regelungen und Grenzwerte für Lärmsanierung im Schienenverkehr zu schaffen.

Weiter sollte die DB Netz AG veranlasst werden, die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten zu nutzen und lärmabhängige Trassenpreise einzuführen. Schließlich sollte das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgestockt werden. mik ■



Lärmschutzwände sollen die Anwohner schützen.

← Seite 7

Seite 11



## AUS PLENUM UND AUSSCHÜSSEN

# Mehr Güter für Schiff und Schiene

**EUROPA** Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hat sich dafür ausgesprochen, den zunehmenden europäischen Transitverkehr zu einem „möglichst hohen Anteil“ auf Schienen- und Wasserstraßen zu verlegen. Gerade über die Bedeutung von Wasserstraßen sei man „sich viel zu wenig im klaren“, sagte der Minister in der vergangenen Woche im Europaausschuss zum Ausbau transeuropäischer Netze. Er wies darauf hin, dass Deutschland in hohem Maße vom Transitverkehr betroffen sei: allein im Güterverkehr werde bis zum Jahr 2025 mit einem Zuwachs von 150 Prozent gerechnet, erklärte Ramsauer.

Das Kernnetz der Europäischen Netze solle bis 2030 weiter ausgebaut werden, sagte der Minister. Bereits bis 2020 sollten dafür zehn schwerpunktmäßige Korridore geschaffen werden. Allein durch Deutschland würden sechs dieser Korridore gehen, sagte der Minister. Die

Schaffung der Infrastrukturmaßnahmen werde auf Basis einer Europäischen Verordnung durchgesetzt. Ramsauer verwies daraufhin, dass noch die Frage bestehe, wie streng die EU-Norm greifen solle und welche Durchgriff es dabei auf nationale Planungshoheiten gebe.

In der anschließenden Diskussionsrunde wurde die Frage aufgeworfen, warum die Infrastrukturprojekte so teuer seien. Ramsauer sagte, dass dafür unter anderem die erhöhten Sicherheitsanforderungen und die Einhaltung von Standards für den Natur- und Artenschutz verantwortlich seien. Gleichzeitig wollten die Abgeordneten unter anderem wissen, wie die Auswahl der von der Bundesrepublik ausgewählten Netze verlief. Ramsauer erläuterte, dass in die Projektplanung die Länder mit einbezogen worden seien. Vertreter der Opposition kritisierten, dass ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum bereits seit 30 Jahren diskutiert werde. as ■