



Pressemitteilung

Zum Inkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes (SchlärmschG) am 13. Dezember 2020 anlässlich des Fahrplanwechsels erklären Tabea Rößner (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN), Erwin Rüdchel (CDU), Sandra Weeser (FDP) und Detlev Pilger (SPD) im Namen der interfraktionellen Parlamentsgruppe Bahnlärm:

Das Schienenlärmschutzgesetz darf nicht zu einem stumpfen Schwert werden. Lange genug hat es gedauert, bis das Gesetz zur Bekämpfung von Bahnlärm endlich in Kraft tritt. Ab 13. Dezember 2020 dürfen nun keine lauten Güterwagen mehr im deutschen Schienennetz verkehren. Und das unterstützen wir sehr: Nur eine leisere Bahn wird von den Menschen akzeptiert. Lärm, Erschütterungen und Feinstaub beeinträchtigen in hohem Maße die Lebensqualität an den hoch frequentierten Bahnstrecken nicht nur im Mittelrheintal; die Folgen für Gesundheit, Immobilienwerte, Tourismus und andere Wirtschaftszweige sind zum Teil dramatisch.

Es ist aber alles andere als hilfreich, wenn kurz vor Inkrafttreten des Gesetzes der Bundesverkehrsminister erklärt, dass Verstöße gegen die Verordnung bis Dezember 2021 nicht sanktioniert würden. Zudem muss die Kommunikation hinterfragt werden.

Erst in letzter Sekunde wurde in einem Schreiben an verschiedene Verbände darauf hingewiesen, dass die Sanktionen im ersten Jahr ausgesetzt werden. Weder die Abgeordneten noch die Öffentlichkeit wurde informiert. Das zeugt nicht gerade von Respekt gegenüber den Betroffenen, die die Wirksamkeit des Gesetzes erwarten, und auch nicht gegenüber dem Parlament als Gesetzgeber.

Wir machen deutlich: Selbst wenn eine solche Regelung dem Schweizer Modell folgt, darf keinesfalls das Signal entstehen, die Schlagkraft des Gesetzes werde durch diese „Schonfrist“ gemildert. Die Einhaltung des Schienenlärmschutzgesetzes muss von Anfang an stark kontrolliert werden, auch wenn zunächst „nur“ eine Mahnung erfolgt. Deshalb fordern wir: „Identifizieren, aussortieren, reparieren – und sanktionieren!“

Wir begrüßen, dass jetzt auch aufgrund unserer Initiativen die Machbarkeitsstudie für die alternative Neubaustrecke – also die tunnelgeführte Lösung von Troisdorf nach Mainz-Bischofsheim- auf den Weg gebracht wurde, fordern jetzt aber auch deren zügige Umsetzung ein. Wir fordern aber zugleich auch den weiteren Einsatz für einen nachhaltigen Lärmschutz und drängen beim Bund und der Deutschen Bahn auf zusätzliche Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen entlang der Trassen. Ergänzende Anstrengungen für aktiven und passiven Lärmschutz sind erforderlich – wie leisere Weichen, Schienenstegdämpfer, Lärmschutzwände sowie weitere, neue Technologien zur Lärminderung am rollenden Material und am Gleis.