

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
redigiertes Wortprotokoll

84. Sitzung

Öffentliche Anhörung

Berlin, den 07. November 2012, 12.00 Uhr
Sitzungsort: Paul-Löbe-Haus
Berlin
Sitzungssaal: Raum E 600

Vorsitz: Dr. Anton Hofreiter, MdB

TAGESORDNUNG:

Tagesordnungspunkt 1a

S. 3

Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des
Bundes-Immissionsschutzgesetzes

BT-Drucksache 17/10771

Tagesordnungspunkt 1b

S. 3

Antrag der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg),
Arnold Vaatz, Daniela Ludwig, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Patrick Döring,
Michael Kauch, Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion der FDP

Schiene­nlärm wirksam reduzieren - Schienengüterverkehr
nachhaltig gestalten

BT-Drucksache 17/10780

Sachverständigenliste / Stellungnahmen

S. 20

Anwesenheitsliste*

Mitglieder des Ausschusses

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses

CDU/CSU

Bilger, Steffen
Fischer, Dirk
Götz, Peter
Holmeier, Karl
Jarzombek, Thomas
Kammer, Hans-Werner
Lange, Ulrich
Lietz, Matthias
Ludwig, Daniela
Schnieder, Patrick
Sendker, Reinhold
Storjohann, Gero
Vogel, Volkmar
Wichtel, Peter

SPD

Bartol, Sören
Beckmeyer, Uwe
Burkert, Martin
Gottschalck, Ulrike
Groß, Michael
Hacker, Hans-Joachim
Herzog, Gustav
Kumpf, Ute
Lühmann, Kirsten

FDP

Döring, Patrick
Körber, Sebastian
Luksic, Oliver
Müller, Petra
Simmling, Werner
Staffeldt, Torsten

DIE LINKE.

Behrens, Herbert
Bluhm, Heidrun
Leidig, Sabine
Lutze, Thomas

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Herlitzius, Bettina
Hofreiter, Anton, Dr.
Kühn, Stephan
Wagner, Daniela

Stellv. Mitglieder des Ausschusses

Aumer, Peter
Bellmann, Veronika
Börnsen, Wolfgang
Dörflinger, Thomas
Granold, Ute
Heiderich, Helmut
Hübinger, Anette
Kaufmann, Stefan, Dr.
Koeppen, Jens
Lach, Günter
Mayer, Stephan
Stracke, Stephan
Vaatz, Arnold
Wegner, Kai

Brase, Willi
Groschek, Michael
Hinz, Petra
Kahrs, Johannes
Ortel, Holger
Paula, Heinz
Pronold, Florian
Rossmann, Ernst Dieter, Dr.
Schwarzelühr-Sutter, Rita

Goldmann, Hans-Michael
Günther, Joachim
Höferlin, Manuel
Kamp, Heiner
Ratjen-Damerau, Christiane, Dr.
Sänger, Björn

Enkelmann, Dagmar, Dr.
Menzner, Dorothee
Remmers, Ingrid
Seifert, Ilja, Dr.

Ebner, Harald
Paus, Lisa
Tressel, Markus
Wilms, Valerie, Dr.

*) Der Urschrift des Protokolls ist die Liste der Unterschriften beigelegt.

Tagesordnungspunkt 1a

Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

BT-Drucksache 17/10771

Tagesordnungspunkt 1b

Antrag der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, Daniela Ludwig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Schienerlärm wirksam reduzieren - Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten

BT-Drucksache 17/10780

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren, liebe Gäste und Sachverständige! Ich möchte Sie recht herzlich zu unserer Anhörung zum Thema Schienenerlärm begrüßen. Wir hatten am 14. Dezember 2011 eine Anhörung zu dem gleichen Thema. Heute geht es konkret um den Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes der Fraktionen CDU/CSU und FDP und den Antrag „Schienerlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten“ der Fraktionen CDU/CSU und FDP. Als Sachverständige begrüße ich recht herzlich Herrn Dr. Roland Diehl, den Sprecher der IG BOHR, Herrn Prof. Dr. Rainer Guski von der Ruhr-Universität Bochum, Herrn Prof. Dr. Markus Hecht von der Technischen Universität Berlin, Herrn Michael Jäckers-Cüppers vom Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik, Herrn Ulrich Möhler von Möhler + Partner Ingenieure AG, Herrn Christian Popp von der LÄRMKONTOR GmbH und Herrn Prof. Dr. Willy Spannowsky von der TU Kaiserslautern. Die Sachverständigen haben schon schriftliche Stellungnahmen eingereicht. Jetzt am Anfang haben Sie drei Minuten Zeit, um nochmal das Wichtigste Ihrer schriftlichen Stellungnahmen hervorzuheben. Bitte halten Sie sich an die drei Minuten. Danach können die Abgeordneten maximal zwei Fragen an maximal zwei Sachverständige richten. Die Sachverständigen antworten direkt und dann ist die bzw. der nächste Abgeordnete an der Reihe. Herr Dr. Diehl, Sie haben als Erster das Wort!

Dr. Roland Diehl (IG Bohr): Vielen Dank! Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Als Sprecher einer Interessensgemeinschaft von Bürgerinitiativen gegen Bahnlärm begrüßen wir natürlich den Antrag und den Gesetzentwurf, der darauf fußt, ganz ausdrücklich. Endlich tut sich etwas gegen den Schienenerlärm. Aber wir sind der Meinung, dass das noch nicht ausreicht, sondern noch Weiteres folgen muss. Der Antrag bereitet den Boden für den Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Dieser Entwurf ist ein erster wichtiger und längst überfälliger Beitrag zur Lösung eines zentralen Umweltproblems, zu dem sich der Schienenerlärm entwickelt hat. Dass es so weit kommen konnte, liegt nach unserer Auffassung zum Großteil an der jahrzehntelangen Privilegierung des Schienenerlärms. Der Schienenbonus war zu keiner Zeit zeitgemäß, sondern schon immer ein Konstrukt zur Begünstigung von Fehlentwicklungen. Gäbe es ihn nicht, hätten wir schon längst leise Güterwaggons. Die technischen Voraussetzungen zur Umstellung auf lärmarmes rollendes Material sind seit vielen Jahren gegeben; allein aus wirtschaftlichen Erwägungen wurde die Umsetzung nicht vorangetrieben. Aber dieser Schuss geht seit einiger Zeit nach hinten los. Es hat sich nämlich inzwischen herausgestellt, dass durch das Lärmproblem die Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene insgesamt auf dem Spiel steht. Abgesehen vom Imageschaden für die vermeintlich umweltfreundliche Bahn hat der Schienenerlärm bundesweit zu massiven Widerständen in der Bevölkerung gegen einen weiteren Ausbau der Infrastruktur geführt und entwickelt sich zusehends zum wirtschaftlichen Nachteil der Schiene.

Sie als Gesetzgeber haben sich endlich aufgegriffen, die unhaltbaren Zustände zu verändern. Das Abrücken vom Schienenbonus ist ein wichtiges Signal, dass politische Entscheidungsträger die unter Bahnlärm leidenden Menschen endlich ernst nehmen. Damit vollzieht sich eine bedeutende Verbesserung der Regelwerke zum Lärmschutz. Aber wie ich schon sagte – das reicht nicht aus. Dennoch möchte ich in aller Deutlichkeit im Namen unserer Bürgerinitiative sagen: Würde der Gesetzentwurf in dieser Legislaturperiode nicht als Gesetz verabschiedet, käme dies der Verabschiedung von jeglicher Glaubwürdigkeit gleich. Zum Antrag: Er beschreibt die wesentlichen Maßnahmen, die man ergreifen muss, um den Schienenerlärm zu reduzieren. Was uns nicht gefällt ist, dass der Schutz von Gesundheit und Leben von Menschen weiterhin von der Kassenlage abhängig gemacht wird. Ich will noch einen wichtigen Punkt herausgreifen. Das Lärmsanierungsprogramm darf

nicht länger auf Freiwilligkeit beruhen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Anwohner an Bestandsstrecken mehr Bahnlärm ertragen müssen als Anwohner an Neu- und Ausbaustrecken. Die Ungleichbehandlung ist nach unserer Auffassung verfassungswidrig. Zum Schluss eine zentrale Forderung der Bürgerinitiativen gegen Bahnlärm an die politischen Entscheidungsträger: Forcieren Sie bitte in erster Linie den Bau immissionsarmer Schienentrassen für den Güterverkehr außerhalb der Wohnbebauung. Das bietet den besten Ansatz, das Lärmproblem nachhaltig in den Griff zu bekommen und minimiert außerdem das Gefahrgutrisiko. Transitgüterzüge müssen weder am Mittelrhein noch sonst irgendwo durch Ortslagen geführt werden. Ich danke Ihnen!

Prof. Dr. Rainer Guski (Ruhr-Universität Bochum): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Als sozialwissenschaftlich orientierter Lärmwirkungsforscher muss ich sagen, dass der Schienenbonus, als er erfunden wurde, sehr wohl auf der Grundlage damaliger Studien geschaffen wurde. Es war schon damals aus der Sicht der Wissenschaft immer ein Kompromiss, denn schon damals gab es Hinweise darauf, dass es – etwa bei der Kommunikation – immer Nachteile des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr gab. Allerdings muss man sagen: im Mittel zeigen die Studien zwischen 1980 bis 2004, dass der Schienenverkehrslärm von der Bevölkerung in der Regel günstiger beurteilt wird als der Straßenverkehrslärm. Danach gab es erst mal eine ganze Weile gar keine Studien und jetzt haben wir erst seit 2010, 2011 zwei regionale Studien. Eine von beiden ist mehr physiologisch ausgerichtet; sie beschäftigt sich mit Schlafstörungen durch Güterverkehr und andere Verkehrsträger. Dort kam heraus, dass es bei Schienenverkehrslärm einen erheblich größeren Anteil von Aufwachreaktionen gibt als bei Flug- oder Straßenlärm mit vergleichbarem Maximalpegel. Aber das ist nur eine lokale Untersuchung. Es gab eine zweite lokale Untersuchung wo es um die Belästigung der Betroffenen im Mittelrheintal geht. Dort zeigte sich – was Herr Diehl ja auch andeutet –, dass die Bevölkerung auf den herrschenden Schienenverkehrslärm zum Teil stärker reagiert als die Standard-EU-Kurven das vorhersagen und zum Teil auch stärker reagiert als auf den Straßenverkehrslärm. Allerdings muss man dazusagen: es handelt sich um eine einzige Studie in einer einzigen Region. Ich würde es nicht wagen, bundesweit daraus Schlüsse zu ziehen und zu sagen: Überall dort wo Güterverkehr herrscht, ist es genau dasselbe.

Insofern finde ich das schwierig. Bei dem hier in Frage stehenden Gesetzentwurf geht es ja da-

rum welche Vor- und Nachteile der Schienenverkehr im Planungsfall hat, gerade im Güterverkehr. Dazu gibt es sage und schreibe eine einzige sozialwissenschaftliche Untersuchung überhaupt. Diese wurde 1998 mit damals schon älteren Daten veröffentlicht. Es handelt sich um eine französische Arbeit, die zeigt, dass es schon so ist, dass es immer eine stärkere Belästigung der Bevölkerung sowohl an neuen Straßen- als auch Schienestrecken gibt. Wobei in diesem Fall die Straßenlärm-belästigten von der neuen Infrastruktur stärker belästigt waren als die Schienenlärm-belästigten. Aber auch in diesem Fall würde ich sagen: das ist wieder mal eine einzige Studie, in diesem Fall überregional, dort sind mehrere Daten zusammengefließen, aber sie ist schon älter, sie beschreibt nicht unbedingt die heutige Situation in Deutschland. Da es eine einzige Studie ist, würde ich aus sozialwissenschaftlicher Sicht sagen, dass weder etwas für noch gegen den Schienenbonus im Planungsfall spricht. Deswegen lautet meine Lösung bei diesem Dilemma: Wenn wir nicht hinreichend viele aktuelle und verlässliche Daten zur Bevorzugung des einen oder anderen Verkehrsträgers im Planungsfall haben, dann sollten wir auch keinen Verkehrsträger bevorzugen. Vielen Dank!

Prof. Dr. Markus Hecht (TU Berlin): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Den Schienenbonus abzuschaffen ist richtig, aber nicht hinreichend. Ich gehe gleich zur Folie fünf aus meiner Stellungnahme: Vier Millionen Bundesbürger sind nachts durch Schienenlärm betroffen, vier Millionen durch Straßenlärm und nur 250.000 durch Luftverkehrslärm. Die politische Wahrnehmung ist anders; es sei denn die Abgeordneten sind direkt betroffen. Lärmgrenzwerte für Schienen und Schwellen fehlen völlig. Das kann man durch eine Monopolsituation erklären, man kann es aber nicht entschuldigen. Für die lautesten Elemente beim Rollgeräusch habe ich keine Schalleistungsgrenzwerte – das kann nicht sein. Das Problem heute ist, dass diese vier Millionen bis zu 25 oder 30 Dezibel Grenzwertüberschreitung erdulden müssen und da greift dann der Antrag „Schienenlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten“. Wenn das bis 2020 gut funktioniert, wird man in Ansätzen eine Wirkung von maximal fünf Dezibel erkennen.

Auf Seite drei des Antrags steht: Wenn ich 80 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit Verbundstoffsohlen ausstatte, habe ich eine Reduktion von 10 Dezibel. Ich habe das mit Dr. Klocksin vom zuständigen Referat im BMVBS vor Längerem diskutiert: Das bewirkt nur fünf Dezibel. Es steht aber immer in diesen Regierungsunterlagen drin. Das ist eine

ganz einfache Rechnung, die man durchführen kann. Im günstigsten Fall, wenn man die Flachstellen in den Griff kriegt, sind es nur fünf Dezibel. An der Quelle muss also massiver etwas gemacht werden. Dazu habe ich drei Beispiele aufgezeigt. Zum einen auf den Folien 10 und 11: Der Stromabnehmerlärm in Europa ist um 25 Dezibel höher als in Japan. Natürlich sind funktionale Konzessionen gegeben; aber Lärmarmut ist eine Qualität, die auch dazu bereit machen muss, Konzessionen einzugehen. Zudem ist die europäische Industrie ja in der Lage, wesentlich leisere Maschinen zu bauen. Beispielsweise wird in Europa für Japan eine um 12 Dezibel leisere Stopfmaschine hergestellt als für Europa. Also die Notwendigkeit, die Lärminderung an der Quelle anzugehen, wird erkannt; aber nur so weit durchgeführt wie keine Einschränkung an anderen Funktionen auftreten und keine Kosten entstehen.

Ein weiteres Problem ist, dass die Neubauinvestitionen nach § 8 BSchWAG voll bezuschusst werden – ich habe da einen Auszug aus der Norm in Folie 15 gezeigt. Um die Liegedauer möglichst lang zu halten, werden akustisch nachteilige Maßnahmen gemacht. Zum Beispiel werden weiche Zwischenlagen zwischen Schiene und Schwellen eingebaut, was allein eine Lärmvergrößerung um 6 Dezibel im Vergleich mit einer lärmarmen Variante bewirkt. Diese wäre minimal instandhaltungsaufwendiger, aber eine Lärminderung um 6 Dezibel wird nicht als hinreichend angesehen um diesen minimalen Mehraufwand bei der Instandhaltung zu akzeptieren.

Letzter Punkt: Wenn keine Monitoring-Stationen flächendeckend eingeführt werden, können wir noch über Jahrzehnte aneinander vorbeidiskutieren – wir haben keine objektiven Kriterien, mit denen wir etwas machen können. Die DB bietet zwar an, Monitoring-Stationen einzubauen, aber ich denke nicht, dass dies objektiv wäre. Wir müssen eine objektive Stelle haben, die die Monitoring-Stationen betreibt und die Ergebnisse dann auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt.

Michael Jäckers-Cüppers (DEGA e.V.): Vielen Dank für die Einladung! Ich möchte zum Gesetzentwurf und zum Antrag Stellung nehmen. Zum Gesetzentwurf: Der ALD begrüßt die Absicht der Regierungskoalition, den Schienenbonus abzuschaffen. Wir sehen aber die vorgeschlagene Stichtagsregelung sehr kritisch. Wir bitten deshalb die Regierungskoalition, den Stichtag deutlich vorzuziehen, vor allem für die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms. Es gibt drei wesentliche Einwände gegen die Stichtagsregelung. Sie bedeutet faktisch, dass

der Wegfall des Bonus erst für Projekte in Kraft tritt, die deutlich nach 2017 realisiert werden. Das ist besonders problematisch für die Lärmsanierung, da die aktuell gültigen Auslösewerte für die Lärmsanierung um 10 Dezibel über dem liegen, was das Umweltbundesamt und die WHO aus Gründen des Gesundheitsschutzes für erforderlich halten. Inzwischen liegen sie auch 8 Dezibel über dem, was für die Lärmsanierung an den Bundesfernstraßen gemacht wird. Zweitens entspricht die Stichtagsregelung auch nicht den Erwartungen der Bürger. Wir wissen ja, dass die Bürger bei der Rheintalbahn inzwischen einen höheren Schutz durchgesetzt haben – ohne Anrechnung des Schienenbonus – und der Bund beteiligt sich an der Finanzierung. Nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung ist es verständlich, dass die Bürger und Bürgerinnen in anderen laufenden Planfeststellungsverfahren den gleichen Schutz erwarten dürfen. Drittens ist eine Mittelerhöhung für die Projekte der Lärmsanierung und der Lärmvorsorge leider nicht vorgesehen. Die Regierungskoalition setzt offensichtlich auf die achtzigprozentige Umrüstung der Güterwagen zum Jahr 2020. Eine Steigerung der Verkehrsmengen des Güterverkehrs würde damit nicht kompensiert werden. Wenn der Güterverkehr sich beispielsweise bis 2020 verdoppelt und wir eine Umrüstquote von 80 Prozent haben, dann wäre der gesamte Umrüstefekt nur 0,5 dB(A) und damit vernachlässigbar, solange nicht zusätzliche Maßnahmen der Gleiswege umgesetzt werden.

Zum Antrag: Wir begrüßen grundsätzlich die im Antrag der Regierungskoalition genannten Einzelmaßnahmen für den Lärmschutz an Schienenwegen und danken dem BMVBS, namentlich Herrn Dr. Jens Klocksinn, für die Durchführung. Die gültigen rechtlichen Regelungen und die genannten Programme sind allerdings für die Bestandssituation unzureichend, um den grundgesetzlich garantierten Schutz der körperlichen Unversehrtheit zu gewährleisten. Wir fordern deshalb zum wiederholten Mal, zum Schutz vor Verkehrslärm Ziele in Kraft zu setzen, mit denen sich gesundheitliche Risiken vermeiden lassen. Am besten auf einer gesetzlichen Grundlage. Die dazu erforderlichen Finanzmittel sind vor allem über die verursachergerechte Anrechnung der volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrslärms bereitzustellen. Damit der Schienenverkehr seine verstärkte Rolle für eine nachhaltige Mobilität wahrnehmen kann, ist das Instrument der Internalisierung der externen Kosten auf alle Verkehrsarten anzuwenden; zum Beispiel durch die umgehende Einführung der Lärmkomponente in der Lkw-Maut.

Ulrich Möhler (Möhler + Partner Ingenieure AG): Danke sehr, Herr Hofreiter! Meine Damen und Herren! Ich habe mich mit den Auswirkungen dieses Gesetzesvorschlages befasst und habe bemerkt, dass Sie als Grund für das Entfallen des Schienenbonus' den zunehmenden Güterzugverkehr und die mangelnde Akzeptanz in der Bevölkerung angeführt haben. Aber der Schienenbonus soll ja insgesamt abgeschafft werden und damit auch bei Personenzügen. Wie wirkt sich das insgesamt aus? Wenn wir vom heutigen Wagenmaterial ausgehen, würde sich die Verschärfung des Grenzwertes um 5 Dezibel, denn nichts anderes bedeutet der Wegfall des Schienenbonus', bei Schallschutzmaßnahmen so auswirken, dass Schallschutzwände ungefähr um zwei bis drei Meter höher sein müssten als derzeit; man hätte statt drei Meter fünf Meter. Das ist natürlich unbefriedigend. Man könnte versuchen, das durch die Umrüstung der Güterzüge, insbesondere der Bremsen, zu kompensieren. Wir schaffen diese 5 Dezibel Kompensation dadurch, dass wir 80 Prozent der Güterzüge mit diesen leiseren Bremsen umrüsten. Es müssen also mindestens 80 Prozent der Züge umgerüstet werden um den Entfall des Schienenbonus zu kompensieren. Bei Personenzügen haben wir diese Kompensationsmöglichkeit nicht. Da ist der Schallschutz am Fahrzeug im Wesentlichen schon ausgereizt. Mein Vorschlag ist daher, dass man den Schienenbonus nur bei Güterzügen entfallen lässt, aber nicht bei Personenzügen. Das geht dadurch, dass man im Berechnungsverfahren nach der „Schall 03“ einen Abzug oder einen Aufschlag von 5 dB(A) vornimmt, wie es schon für Rangieranlagen und Umschlagbahnhöfe geregelt ist. Es ist technisch und auch von den Vorschriften her durchaus möglich, ich kann Ihnen das rechnerisch zeigen, den Schienenbonus nur bei Güterzügen entfallen zu lassen und bei allen anderen Zügen beizubehalten. Soweit zum Schienenbonus.

Dann zu dem zweiten Part: Schienenlärm wirksam reduzieren. Diese Umrüstung von Güterzügen ist natürlich sehr gut, aber man muss darauf achten, dass eine sehr große Anzahl von Güterzügen umgerüstet werden muss, um einen Effekt zu erzielen: 80 Prozent. Noch ein Wort zu den innovativen Schallschutzmaßnahmen. Da wurden in den letzten zwei, drei Jahren viele Erfindungen ausprobiert, die den Schall auch weiter dämpfen: Schienenstegdämpfer, besonders glatte Gleise, niedrige Schallschutzwände. Diese Maßnahmen sind beschränkt sehr gut, aber man muss drauf achten, dass sie nicht generell eingesetzt werden können. Diese Maßnahmen haben aber noch Entwicklungspotential. Bei diesen Schienenstegdämpfern, die jetzt mit 2-3 dB(A) behandelt werden, sehe ich

noch ein zusätzliches Potenzial von 1-2 dB(A), das man rauskitzeln kann.

Noch ein Wort abschließend zur Lärmsanierung. Es ist ja vorgesehen, dass der Schienenbonus auch für die Lärmsanierung entfallen soll. Wenn man das macht, dann erhöhen sich natürlich auch bei der Lärmsanierung die Aufwendungen für die Schallschutzmaßnahmen. Die Schallschutzwände erhöhen sich. Der Aufwand für die Lärmsanierung wird sich um schätzungsweise 50 Prozent erhöhen, weil sich die Grenzwerte verschärfen. Und dadurch, wenn man die gleichen Mittel einsetzt, wird sich natürlich der Zeitraum nach hinten verschieben. Ein Vorteil wäre, wenn man jetzt das Modell Schienenbonus nur bei Güterzugstrecken entfallen lässt, so dass dann Strecken mit vorwiegend Güterzugverkehr in eine höhere Priorität gelangen als wenn man das insgesamt ansetzt.

Christian Popp (LÄRMKONTOR GmbH): Ich bin Planer und nicht mit dem wissenschaftlichen Hintergrund der Kollegen vor mir ausgestattet. Ich stehe eigentlich immer in den Kommunen vor unseren Mitbürgerinnen und Mitbürgern und soll denen erklären, wie das mit dem Schienenbonus ist. Die sind natürlich alle froh gewesen, als es hieß: „Den schaffen wir ab – schrittweise“. Keiner konnte sich vorstellen, was schrittweise bedeuten soll. Ich mir auch nicht. Es gibt Forderungen nach der sofortigen Abschaffung; andere wollen ihn schrittweise abschaffen; wieder andere wollen ihn nur für den Güterverkehr abschaffen – Herr Möhler hat das gesagt – oder bei bestimmten Pegelunterschieden zwischen Personen- und Güterverkehr, vielleicht später – das ist das, was jetzt im Raum steht, 2016, in der realen Umsetzung dann ab 2020. Es gibt auch einige, die sagen, wir müssten erst mal forschen, das ist aber bekannt.

Meine Position ist, wenn ich dann – ähnlich wie Herr Guski das formuliert hat – heute feststelle, dass ich den Schienenbonus abschaffen will, dann sollte ich das auch heute tun, und zwar für Vorsorge und Sanierung. Die Leute sind eh – und das ist eine Akzeptanzfrage, die wir mittlerweile mit unseren ganzen Regelwerken mit unterschiedlichen Rechenverfahren und Grenzwertkonstellationen haben..... Ich muss sehen, dass ich möglichst die Lärmarten gleich behandle. Wie gesagt: Sofort abschaffen, wenn die politische Berechtigung vorliegt. Das Argument: „Wir müssen schrittweise vorgehen, weil wir das nicht in so großen Schritten machen können“ hat Herr Töpfer 1990 schon mal überzeugend widerlegt, als er nämlich sozusagen über Nacht die Grenzwerte für die Verkehrslärmschutzverordnung um 3 dB(A) abgesenkt hat. Da hat auch keiner gefragt: Wie finanzieren

wir das? Die Grenzwerte für die Lärmsanierung im Straßenverkehr wurden auch um 3 Dezibel abgesenkt. Es ist also durchaus schon passiert. Warum halte ich es für sinnvoll, den Schienenbonus möglichst schnell und komplett abzuschaffen? Wir haben – und das sehe ich immer an den Bahnstrecken – ein erhebliches Unverständnis bei den Betroffenen angesichts dieser Ungleichbehandlung. Und daneben haben wir eine Großaufgabe: Wir kartieren den Lärm nach der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Kommission und der ist immer 5 dB(A) höher als der Lärm, den die Bahn kartiert. Das kann ich den Leuten nicht mehr vermitteln und das muss geändert werden.

Prof. Dr. Willy Spannowsky (TU Kaiserslautern): In meiner Stellungnahme habe ich mich vor allem zu dieser Stichtagsregelung aus rechtlicher Sicht geäußert. Ich möchte noch etwas zum Gesamtkonzept vorweg schicken. Es ist sicher richtig, eine Zäsur zu finden zwischen den bereits abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren und den Verfahren, die eingeleitet werden. Hier muss eine klare Zäsur gegeben sein. Man muss auch wissen, dass es nach Planfeststellungsrecht die Möglichkeit nachträglicher Anordnungen gibt, um Lärmschutz sicherzustellen. Da wird immer auf die Prognosesituation der bereits abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren abgestellt. Das heißt, wenn diese sich aufgrund der tatsächlichen Situation unvorhergesehen nachträglich erheblich geändert haben sollte, dann gibt es daraus resultierende entsprechende Abwehrrechte, die bis zu 30 Jahre nach Herstellung des plangemäßen Vorhabens reichen. Deshalb ist es umso wichtiger, eine klare Abgrenzung für die Bereiche, bei denen dieser Schienenbonus nicht mehr greifen soll, zu machen. Zunächst ist auch noch wichtig, dass der Ansatz zutreffend gewählt worden ist, eine Verbesserung des Lärmschutzes beim passiven und aktiven Lärmschutz anzusetzen und Bezug zu nehmen auf den Bau, Neubau und wesentliche Änderungen von Verkehrsanlagen. Es dürfte schwierig sein, Betriebsabläufe oder auch den Einsatz von Fahrzeugen damit zu verknüpfen, wie es jetzt zum Teil auch gefordert worden ist. Jetzt zu der Frage der Stichtagsregelung. Bisher ist die Stichtagsregelung im Gesetzentwurf so geregelt, dass der Beginn des Wirksamwerdens der Abschaffung des Schienenbonus von zwei Bedingungen abhängig gemacht wird: Erstens von der Bedingung, dass das Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, das voraussichtlich ab dem Jahr 2016 gelten soll, in Kraft getreten ist und zweitens von der Bedingung, dass zu diesem Zeitpunkt das Planfeststellungsverfahren für den jeweiligen Abschnitt des Vorhabens noch nicht eröffnet ist. Mit dieser Regelung soll eine Kompromisslösung

zwischen den divergierenden Interessen erreicht werden: es stehen sich das Interesse an einer effizienten Verbesserung des Lärmschutzes seitens der Betroffenen und das Interesse an Vertrauensschutz bzw. Planungssicherheit seitens der Aufgabenträger gegenüber.

Fraglich ist aber, ob diesem Interessenausgleich durch das Hinausschieben des Wirksamwerdens der Gesetzesänderung tatsächlich in einem angemessenen, optimalen Umfang Rechnung getragen wird, weil das Hinausschieben doch mit großen Unsicherheiten verbunden ist. Hier bieten sich verschiedene Möglichkeiten an, die ich kurz nochmal skizzieren möchte. Würde man sofort die Abschaffung des Schienenbonus mit dem Wirksamwerden des Gesetzes verbinden, dann wären auch laufende Planfeststellungsverfahren betroffen. Das könnte erhebliche finanzielle Folgelasten auslösen, Eigentumsrechte verletzen und unter Umständen auch Planungen grundsätzlich in Frage stellen. Deswegen erscheint es mir nicht sinnvoll, in laufende Planungsverfahren hineinzugehen. Eine weitere Frage ist dann: Was ist das andere Extrem oder was liegt zwischen diesen beiden Regelungsvarianten, die bisher angeschnitten worden sind? Da wäre die Überlegung, dass man den Wegfall des Schienenbonus anknüpft an die Verfahren, die noch eingeleitet werden sollen, also den Beginn des Wegfalls des Schienenbonus von der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens abhängig macht, denn erst ab diesem Zeitpunkt kann Vertrauensschutz für die Maßnahmenträger greifen. Darauf können sich alle noch einstellen. Das würde aber auch bedeuten, dass eben Vorhaben, die bereits im Bedarfsplan vorgesehen sind, aber bei denen das Planfeststellungsverfahren noch nicht eingeleitet worden ist, bereits mit dem Wegfall des Schienenbonus umgehen müssten. Würde man das noch weiter rausschieben und mit einer Stichtagsregelung verbinden, dann könnte man auf eine Parallelregelung zur Einführung der Umweltprüfung verweisen, die in § 244 Abs. 1 Baugesetzbuch zu finden ist: Dort ist mit einem Anfangs- und Endstichtag gearbeitet worden. Dass man den Wegfall des Schienenbonus auf einen bestimmten Zeitpunkt hinausschiebt, wäre mit der Problematik verbunden, dass dann irgendwelche noch vorher versuchen würden, ein solches Planfeststellungsverfahren einzuleiten und damit die Regelung zunächst unterlaufen werden würde. Ein Endzeitpunkt würde zumindest sicherstellen, dass dann spätestens das Planfeststellungsverfahren, für das ein solches Hinausschieben des Wirksamwerdens eingesetzt worden ist, dann irgendwann mal endet. Also hier gibt es eine Bandbreite möglicher Regelungen und der Gesetzgeber hat Gestaltungs-

und Beurteilungsspielräume – das möchte ich ausdrücklich aus rechtlicher Sicht betonen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Damit kommen wir zu den Fragen der Abgeordneten. Kollegin Ludwig!

Abg. Daniela Ludwig (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst vielen Dank für die Statements, die doch haben durchblicken lassen – und ich glaube, das gilt für jedes einzelne der Statements – dass der Gesetzentwurf, den wir vorgelegt haben, deutlich in die richtige Richtung geht. Dass man an der einen oder anderen Stelle andere Wünsche haben könnte, da komme ich sofort noch drauf. Insbesondere was den Stichtag angeht, möchte ich nicht verhehlen, dass wir in unserer Arbeitsgruppe mit uns gerungen haben, weil uns sehr klar ist, wie die Befindlichkeiten vor Ort sind. Ich habe selber einen Wahlkreis mit einem großen Schienenprojekt und großer Belastung in den Ortschaften – genau das, was Sie angesprochen hatten: nicht außen rum, sondern mittendurch –, sodass da zwei Herzen nach wie vor in unserer Brust schlagen und wir uns diese Entscheidung – Stichtag Ja/Nein, wie legen wir ihn, an welche rechtlichen Voraussetzungen knüpfen wir ihn – nicht leicht gemacht haben. Letztlich haben wir uns auf das verständigt, was Ihnen vorliegt. Ich bin Ihnen aber, Herr Prof. Dr. Spannowsky, dankbar für die Anregungen, die man sicherlich noch mal mit einfließen lassen kann. Aber wie gesagt: Wir standen vor den gleichen Problemen. Wir müssen abwägen zwischen den Bedürfnissen der Bevölkerung, die nur zu richtig sind, und der Planungssicherheit: Wie stellen wir diese her und können wir auch für die Träger der Vorhaben ein einigermaßen ordnungsgemäßes Verfahren sicherstellen? Dass die Wünsche nach mehr Geld und besserer Ausstattung gerade in diesem Bereich auch nachvollziehbar sind und von uns geteilt werden, ist auch kein Geheimnis. Aber hier stoßen wir an unsere haushälterischen Grenzen und wir haben uns selber als Bundesgesetzgeber verpflichtet, bestimmte Schuldengrenzen einzuhalten, und das nehmen wir sehr ernst. Deswegen waren wir in all diesen Dingen – naturgemäß – in unserer politischen Entscheidung begrenzt.

Ich möchte noch ein Weiteres voranstellen – auch da bin ich Ihnen sehr dankbar, denn es klang in einigen Stellungnahmen an, ich glaube, insbesondere Herr Dr. Diehl hatte es angesprochen: Der Wegfall des Schienenbonus kann nur ein Teil eines Gesamtpaketes sein. Das ist uns selbstverständlich völlig klar. Deswegen haben wir auch in unserem Antrag nochmal dargestellt, dass wir schon glauben, dass die Lärmreduzierung an der Quelle zu bevorzugen

ist – und zwar auf Dauer. Deswegen ist unser Ziel selbstverständlich auch auf Bremssohlen umzurüsten, und zwar möglichst schnell und flächendeckend, die einfach leiser sind. Ich blicke immer neidvoll in die Schweiz, die hier sehr energisch voranschreitet. Aber das zeigt uns natürlich schon: Eine deutsche Insellösung, so gut sie gemeint ist, wird uns wenig helfen, wenn trotzdem jeder dritte Güterwagen ein italienischer ist, der halt uralt und mit den entsprechenden Bremssohlen ausgerüstet ist und unsere Anwohner wieder aus dem Schlaf reißt.

Sie sehen, das Thema ist ein ganz weites und deswegen habe ich eigentlich, weil ich mit den meisten Ihrer Stellungnahmen definitiv einverstanden war, dennoch eine Verständnisfrage an Herrn Möhler, weil bei mir wahrscheinlich die gleichen Fragen aufgetreten sind wie bei Frau Kumpf. Sie sagen: Anwendung des Wegfalls des Schienenbonus nur beim Güterverkehr, nicht allerdings beim Personenverkehr. Also, helfen Sie mir auf die Sprünge: bei Strecken, wo beide Züge drüber fahren, wie soll ich mir das in der Praxis vorstellen? Ich kann keine rauf und runter fahrenden Lärmschutzwände aufbauen. Bitte jetzt nicht falsch verstehen, wahrscheinlich hab ich nur noch nicht bis zum Ende durchgedrungen, was Sie vorschlagen wollten. Da würde ich also um eine deutliche Konkretisierung bitten, weil ich es definitiv nicht verstanden habe.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Möhler, Sie haben das Wort!

Ulrich Möhler (Möhler + Partner Ingenieure AG): Diese Berechnung des Beurteilungspegels, der dann mit Grenzwerten verglichen wird, bezieht sich auf einen Tages- oder Nachtzeitraum und umfasst alle Fahrzeuge auf einer bestimmten Schienenstrecke und verrechnet diese. In die Berechnungen geht zunächst die Fahrzeugart ein, also ob es ein Personenzug oder ein Güterzug ist, dann gehen die Geschwindigkeit, die Verkehrsmenge und andere Faktoren ein. Ich möchte jetzt nicht so sehr ins Detail gehen. Das Wesentliche ist, dass am Schluss diese Schallanteile, z.B. der Güterzüge und der Personenzüge, addiert werden zu einem Gesamtpegel. Dieser Gesamtpegel ist dann derjenige Pegel, der mit den Grenzwerten verglichen wird. Bei dieser Addition könnte man sagen: Bei den Güterzügen mache ich keinen Bonus und bei den Personenzügen ziehe ich 5 dB(A) ab. In der Praxis bedeutet es an den meisten Strecken, bei denen Güterzüge fahren, dass dieser Gesamtbeurteilungspegel von dem Pegel der Güterzüge gebildet wird. Das ist erfahrungsgemäß schon der Fall, wenn zwei bis drei Güterzüge auf einer Strecke fahren und vielleicht 10-15 Personenzüge. Dann sind die Güterzüge das maßgebliche

und das kann ich dadurch berücksichtigen, dass die Güterzüge dann eben diesen Bonus nicht bekommen. Das hat umgekehrt den Effekt: wenn ich reine S-Bahn-Strecken habe, ohne Güterzüge, dann könnte ich bei diesen Strecken den Schienenbonus behalten, weil gerade dort die besondere Lästigkeit von Güterzügen nicht stattfindet. Ich hätte dann städtebaulich einen Vorteil, wenn Sie die Ballungsräume anschauen. Wenn ich bei S-Bahnen dann um zwei bis drei Meter höhere Schallschutzmaßnahmen vorsehen muss, halte ich das nicht für so zielführend. Das ist meine persönliche Meinung.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Möhler! Als nächstes hat Herr Herzog das Wort.

Abg. Gustav Herzog (SPD): Vonseiten der SPD-Fraktion und von mir persönlich ganz herzlichen Dank an die Sachverständigen, dass sie uns sehr kurz gefasste, prägnante Stellungnahmen in schriftlicher Form geliefert haben und auch jetzt noch mal zusammengefasst haben, was ihre Position zu den aktuellen Vorhaben der Regierungskoalition ist. Aber wir alle haben auch die Anträge der SPD-Fraktion und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aus der letzten Anhörung im Hinterkopf, die ja sozusagen auch hier im Raum schweben. In der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* war gestern ein schöner Artikel mit der Überschrift „Schwarz-Gelb rauft sich zusammen und drängt im Parlament zur Eile“; das bezieht sich allerdings auf Betreuungsgeld und Praxisgebühr. Aber die Überschrift könnte man durchaus auch bei dem Thema „Was machen wir in Sachen Schienenlärm?“ nehmen. Denn nachdem Sie sich das vor drei Jahren in den Koalitionsvertrag geschrieben haben, liegt nun endlich etwas von Ihnen auf dem Tisch, über das wir diskutieren und abstimmen werden, nachdem Sie die Anträge der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom April 2011 – also von vor über einem Jahr – immer wieder geschoben haben. Ich lobe den Kollegen Fischer, ich hoffe mein Lob bringt ihm keine Probleme. Denn ich weiß, dass Sie sich persönlich dafür eingesetzt haben, dass wir hier zu einem Ergebnis kommen. Wenn ich die Eile kritisieren, dann ist die Kritik nicht so zu verstehen, dass ich Sie bremsen will, sondern ich will Ihnen eigentlich noch mehr Schwung geben, dass wir zu einem besseren Ergebnis kommen.

Eine Stellungnahme hat mich etwas enttäuscht: diejenige, die die DB AG uns hat zukommen lassen. Denn die DB Netz ist wahrscheinlich die einzige Institution, die nun wirklich über entsprechende Zahlen verfügt, um konkrete Fragen zu beantworten. Fragen wie zum Beispiel: Wie weit sind die jeweiligen Planungsstadien? Was kosten die Maßnahmen mit und was kosten die

Maßnahmen ohne Schienenbonus? Wenn wir dann ein Schreiben bekommen, in dem drin steht, dass sie 5-10 Prozent Kostensteigerung befürchten, dann könnte ich ja sagen: Aber so haben die ja noch nie kalkuliert. Nur 5-10 Prozent Kostensteigerung wäre ja allemal eine gute Sache, bei den Projekten, die wir ansonsten auch schon auf dem Tisch liegen hatten.

Meine Frage geht deshalb an die Bundesregierung, ob Sie genauere Zahlen haben und bereit sind, uns diese zu geben. Denn wir kennen ja nur vom Bundesminister Dr. Peter Ramsauer die Aussage, jedes Dezibel koste ihn eine Milliarde. Es gibt eine Antwort auf eine schriftliche Frage, da geht es um 1,2 Milliarden Euro. Also die Bitte an die Bundesregierung: Können Sie uns da mehr liefern? Der Gesetzentwurf kommt ja nicht von der Bundesregierung, sondern von den Koalitionsfraktionen, deswegen bin ich nicht böse, wenn bei finanzieller Auswirkung auf öffentliche Haushalte steht: Keine. Ich glaube, das kann so ernst nicht gemeint sein – mehr Schallschutz und weniger Lärm wird es nicht zum Nulltarif geben; so ehrlich sollten wir zueinander sein. Bei allen Sachverständigen habe ich herausgehört, dass der eingeschlagene Weg, um das Ziel zu erreichen – weniger Lärm, mehr Akzeptanz für den Güterverkehr auf der Schiene – richtig ist. Selbst die Gutachter, die Zweifel an unserer Argumentation haben, sagen: Im Zweifel immer für Abschaffung.

Mich freut – und das habe ich von fünf von sieben Gutachtern gehört –, dass Sie sagen: der von der Koalitionsfraktion vorgeschlagene Stichtag, nämlich der Tag des Inkrafttretens eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes, liegt zu weit in der Zukunft. Das ist ein Punkt, bei dem ich glaube, wir sollten uns nochmal sehr genau überlegen, ob dieser Zeitpunkt richtig gewählt ist. Ich kündige an, dass meine Fraktion dazu auch noch einen Änderungsantrag bringen wird, weil wir der Auffassung sind, dass dieser Zeitraum zu weit weg und zu unbestimmt ist. Die allgemeine Lebenserfahrung – und die wird nachher auch Teil meiner Frage an die Sachverständigen sein – bringt ja die Einschätzung mit sich: wenn ich soviel Zeit habe, dann werde ich auf Teufel komm raus Planfeststellungsverfahren eröffnen und alle diese Vorhaben noch nach altem Recht abwickeln. Von daher scheint mir der Zeitpunkt, ab dem das neue Recht gilt, einer der entscheidenden Punkte zu sein. Dieser ist sehr weit in die Zukunft gelegt. Aus meiner Erfahrung, wie lange es mit dem letzten Bundesverkehrswegeplan gedauert hat, muss ich sagen: 2017 ist wahrscheinlich noch optimistisch. Es gibt Überlegungen – und Herr Prof. Dr. Spannowsky, Sie haben das angesprochen – der nächstliegende

Zeitpunkt wäre mit Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung zu sagen, dass dann keine neuen Planfeststellungsverfahren mehr mit dem alten Recht beginnen dürfen. Meine persönliche Auffassung, ich sage deshalb meine persönliche Auffassung, weil wir den genauen Zeitpunkt auch innerhalb unseren Arbeitsgruppen der Fraktion noch nicht abgestimmt haben, weil ich eigentlich die Hoffnung habe, dass wir aus dieser Anhörung noch ein paar Informationen bekommen.

Deswegen habe ich zwei Fragen. Einmal an Herrn Prof. Dr. Spannowsky und dann an Herrn Jäckers-Cüppers. Herr Prof. Dr. Spannowsky, könnten Sie aus ihrer Erfahrung heraus – Sie haben die frühere Regelung im Bundesbaugesetz ja angesprochen – einen Hinweis geben, welcher Zeitpunkt nun ein eleganter wäre? Elegant im Hinblick darauf, dass nicht nach altem Recht zu viele Planungsmittel ausgegeben worden sind, aber auch nicht die Möglichkeit besteht, den politischen Willen des Gesetzgebers noch zu umgehen. Herr Jäckers-Cüppers, wenn Sie es nicht beantworten, würde ich die Frage gern an Herrn Popp weitergeben, der gesagt hat, er wäre Planer: Wann wird denn das meiste Geld für die Planung – und ich rede jetzt insbesondere über das, was den Lärmteil angeht – ausgegeben? Bevor das Planfeststellungsverfahren beginnt oder danach?

Vorsitzender: Sie haben jetzt an vier Adressaten Fragen gestellt. Wen soll ich auswählen? Wir haben die Bundesregierung, Herrn Prof. Dr. Spannowsky, Herrn Jäckers-Cüppers oder Herrn Popp. Welchen von den Vieren möchten Sie?

Abg. Gustav Herzog (SPD): Ich geh mal davon aus, die Bundesregierung wird in Ihrer unendlichen Freundlichkeit mir die Fragen sowieso beantworten; deswegen Herrn Prof. Dr. Spannowsky und Herrn Jäckers-Cüppers.

Vorsitzender: Herr Prof. Dr. Spannowsky!

Prof. Dr. Willy Spannowsky (TU Kaiserslautern): Wenn man von den Erfahrungen mit einer doppelten Stichtagsregelung zur Einführung der Umweltprüfung ausgeht, also einem Zeitpunkt, der dort für 2004 und, wenn dann die Verfahren noch nicht zum Abschluss gekommen sind, spätestens für Juli 2006 vorgesehen war, dann sieht man eine Problematik, die bei jeder Stichtagsregelung auftritt: Jeder würde versuchen noch vor Ablauf des Stichtags seinen Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu stellen bzw. eben die Planunterlagen vorzulegen, um in den Genuss des Entfallens dieser Wirkung zukommen, die mit der gesetzlichen Regelung verbunden ist. Deshalb wäre sicher die Regelung am wirksamsten: Die Ab-

schaffung des Schienenbonus gilt für alle Planfeststellungsverfahren, die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes eingeleitet werden. Aber diese Frage ist mit einer Folgenabschätzung zu klären.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Jäckers-Cüppers!

Michael Jäckers-Cüppers (DEGA e.V.): Ich denke, die meisten Kosten entstehen im Verlaufe des Planfeststellungsverfahrens. Wenn wir uns die Realität in Deutschland anschauen, mit den Einwendungen der Bürger, mit den Klageverfahren, dann sollte die Planfeststellung so sein, dass sie weitestgehend akzeptabel ist. Und dazu gehört eben auch für die kommenden Planfeststellungsverfahren die Abschaffung des Schienenbonus. Meiner Ansicht nach wird jedes Verfahren, das jetzt eröffnet wird und bei dem die Abschaffung nicht gilt, mit der Begründung, dass der Schienenbonus nach wie vor angerechnet wird, irgendwo vor den Gerichten landen. Für die Rechtssicherheit ist es ganz entscheidend, dass mindestens für die Verfahren, die noch nicht eröffnet worden sind, der Schienenbonus nicht mehr in Geltung gebracht wird.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Simmling!

Abg. Werner Simmling (FDP): Der Dank der FDP Fraktion gehört natürlich auch Ihnen, meine Herren Sachverständige! Ich freue mich, dass wir von unserem Kollegen Herzog gehört haben, dass der Gesetzentwurf jetzt in die richtige Richtung geht. Ich meine, wir können uns alle entsinnen, was in der Zeit von Stolpe und Tiefensee passiert ist. Ich denke, auch angesichts dessen, was wir bisher in der Diskussion gehört haben, dass wir wirklich auf einem guten Weg sind. Der Verkehrssektor steht wie kaum ein anderer Bereich in der Mitte unserer Gesellschaft. Leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrswege sind die Voraussetzung für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft. Wir müssen daher nicht nur die bestehende Verkehrsinfrastruktur erhalten, sondern auch weiter ausbauen und modernisieren. Und dafür schaffen wir die Möglichkeit. Aber gleichzeitig ist eben die gesellschaftliche Akzeptanz für den Ausbau von Infrastruktur gesunken; besonders dort, wo dies zu einer Zunahme von Verkehrslärm führt. Ich habe mir davon im Rheintal ein Bild gemacht und habe es mit der Geislinger Steige auch sozusagen vor der Haustür – das ist eine über 140 Jahre alte Eisenbahntrasse, die durch eine sehr dicht bewohnte Region führt. Von daher begrüße ich diese Anhörung ausdrücklich. Zumal auch die Bundesregierung und die Regierungskoalition, für die es eine alte Forderung ist, mit dem Verkehrslärmschutz nun erhebliche Fortschritte

erzielen werden. Ich hab eigentlich nur eine Verständnisfrage an Herrn Prof. Dr. Guski. Er hat hier unter Punkt vier in seinem Bericht geschrieben, dass ein Vergleich mit der sogenannten Standard-EU-Kurve durchgeführt wurde und sich gezeigt habe, dass der Anteil durch Bahnlärm belästigter Anwohner im Rheintal deutlich höher sei als bei gleichem Lärm durch die „EU-Kurve Bahn“ vorhersagbar gewesen wäre. Was ist denn diese „EU-Kurve Bahn“?

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Simmling! Herr Prof. Dr. Guski, Sie haben das Wort!

Prof. Dr. Rainer Guski (Ruhr-Universität Bochum): Die Standard-EU-Kurven sind, wenn man so will, synthetisierte Belästigungsstudien. Also Studien, die in der Bevölkerung gemacht wurden. Im Wesentlichen aus einem großen Archiv, das in den Niederlanden gepflegt wird. Die sind auch bekannt unter den Namen Miedema-Kurven oder Miedema & Oudshoorn, das sind die Leute, die das in den 90er Jahren bis 2001 veröffentlicht haben. Das sind, wenn man so will, zusammengefasste Anteile der stark Belästigten bei bestimmten Pegeln, Ldn-Pegel zum Beispiel. Diese Kurven werden weitgehend in Europa angewandt. Inzwischen wissen wir, dass die für Fluglärm nicht mehr stimmen. Aber für Straßen- und Schienenlärm gibt es sozusagen noch keinen großen Zweifel daran, dass sie noch halbwegs stimmen. Der erste Zweifel taucht bei dieser Untersuchung, die Schreckenberg im Mittelrheintal gemacht hat, auf. Wenn man dann sagt, wir tragen den Anteil der Hochbelästigten bei bestimmten Pegeln auf, also jetzt Mittelungspegel oder 24-Stunden-Pegel oder je nachdem, und zeigt dann in der Studie, die Schreckenberg gemacht hat, dass der Anteil der stark Belästigten bei den hohen Pegeln für Schienenverkehrslärm höher ist als nach diesen sog. Standardkurven, die aus internationalen Veröffentlichungen stammen, zu erwarten ist. Der Haken an diesem Vergleich ist leider, dass die Anzahl von Personen mit hohen Pegeln in der Mittelrheinstudie äußerst gering ist. Deswegen würde ich dem Ganzen nicht so trauen. Wenn man jetzt Tausende von Leuten hätte, dann würde man sagen: „Prima, jetzt haben wir mal endlich den Beweis, dass die Standard-EU-Kurven gar nicht mehr stimmen“; aber den Beweis haben wir leider nicht, weil das dafür zu wenig Leute sind.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollegin Leidig!

Abg. Sabine Leidig (DIE LINKE): Ich möchte vorweschicken, dass wir natürlich auch begrüßen, dass jetzt etwas zur Minderung des Bahnlärms unternommen wird, von dem ja tatsächlich viele Leute extrem betroffen sind und

zunehmend betroffen sind, weil der Güterverkehr immer stärker intensiviert wird. Allerdings ist unsere Kritik, und das ist auch nicht neu, dass das Problem zu wenig, zu spät und zu wenig umfassend angegangen wird. Ich möchte gerne an zwei Punkten nochmal nachhaken. Also was wir jetzt sehr klar gehört haben, ist, dass die Stichtagsregelung eigentlich fallen muss und es eine sofortige Anwendung der gesetzlichen Änderung geben muss. Was mich noch interessiert ist zum einen – das würde ich gerne Prof. Hecht fragen, weil Sie das auch in Ihrer schriftlichen Stellungnahme nochmal formuliert haben und auch hier nochmal gesagt haben – wie zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen so installiert werden könnten, dass sie auch wirksam werden. Wir haben ja dieses Programm „Leiser Rhein“, das aber eben nicht dazu geführt hat, dass große Mengen von Güterzügen beispielsweise mit leisen Bremsen ausgestattet wurden. Sie haben jetzt auch hier eine ganze Menge weiterer Möglichkeiten angedeutet. Die gibt es. Das weiß man auch, das es technische Lösungen gibt. Was müsste denn vom Gesetzgeber getan werden, dass die auch eingesetzt werden? Und die zweite Frage betrifft auch das Manko, dass eben allein die Abschaffung des Schienenbonus für künftige Strecken nicht ausreicht. Und da würde ich gern Herrn Jäckers-Cüppers nochmal fragen: Sie haben auch zum Ausdruck gebracht, dass beispielsweise Bestandsstrecken eine Rolle spielen müssen. Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme von einer Integration in eine gesetzliche Regelung. Da würde mich interessieren, wie Sie sich das vorstellen, also dass der Schienenbonus nicht nur auch auf den Bestandsstrecken fällt und dort mehr Lärmschutzmaßnahmen angewendet werden, sondern auch, dass – anders als es jetzt der Fall ist – bei freiwilligen Lärmsanierungsmaßnahmen die gleichen Lärmgrenzwerte gelten wie bei neuen Strecken. Also, was müsste man da ändern, wie kommt man dazu, dass alle Menschen in gleicher Weise von Schienenlärm geschützt werden, egal ob sie an einer neuen oder an einer alten Strecke leben?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Hecht!

Prof. Dr. Markus Hecht (TU Berlin): Frau Leidig, die Frage „Lärminderung an der Quelle“: In Fachkreisen ist es schon lang bekannt, dass das wesentlich effizienter ist und dass wir eigentlich mit der Lärminderung am Ausbreitungsweg viel Geld, ich sage mal, rauswerfen, ohne viel zu erreichen. Lärminderung an der Quelle ist seit 2006 europaweit durch die TSI Noise vorgegeben. Die TSI Noise dient aber nur dazu, ganz laute Situationen zu vermeiden. Also wenn man die TSI Noise einhält, ist man bei den starkbelasteten Strecken in Deutschland noch 15 De-

zibel über dem Zumutbaren. Also deshalb ist das bei weitem nicht hinreichend und deshalb verlangen eben viele Länder „TSI-Noise-Minus-Fahrzeuge“. Also jetzt liefert zum Beispiel Bombardier in die Schweiz einen Doppelstockzug, der liegt im Stillstandsgeräusch 18 Dezibel unter TSI Noise. Wir haben an ganz vielen Stellen Probleme mit TSI-Noise-Fahrzeugen, weil eben die Anwohner diese 15 Dezibel nicht einfach schlucken. Mit Recht! Aber das Ziel der EU ist eben ein Anderes. Und deshalb muss ich wirklich gucken, wie werden die Fahrzeuge eingesetzt und ich muss auf die Wirkung abstellen.

Ein ganz besonderes Problem ist das Rollgeräusch, weil das Rollgeräusch aus Rad, Schiene und Schwelle besteht. Da ist natürlich die nationale Gesetzgebung gefragt, weil da jedes Land natürlich eine Infrastruktur hat, die Lärm erzeugt. Und da gibt es keine Schalleistungspegel, gar nichts! Es gibt nur Vorgaben bei der Messung der Wagen, dass ein Standardoberbau gewisse Dämpfungs- und Rauigkeitswerte einhalten muss, aber für ein Gleis gibt es keine Werte. Und typischerweise habe ich ja auch die Reklamationen der Anwohner, wenn neue Gleise gelegt werden. Dann sagen sie, es ist lauter geworden. Und sie haben leider meistens recht. Die Bahn sagt dann: „Ja, jetzt merken sie es nur, weil es so lang ruhig war, da während der Umbauphase keine Züge gefahren sind“. Aber neue Gleise sind in aller Regel nennenswert lauter. Ich habe das ja mit dem Auszug aus der Norm aufgezeigt. Also da muss ganz dringend lokal gegengesteuert werden und die Situation kann man so nicht lassen. Ein Beispiel noch, wenn ich das sagen darf: Wir haben uns lange Zeit gewundert, dass unsere Fahrzeuge in Frankreich vier Dezibel leiser waren als in Deutschland. In Frankreich ist der Standardoberbau die Bi-Block-Schwelle, die macht vier Dezibel Lärminderung gegenüber dem bei uns üblichen Mono-Block-Schwellenbau aus, hat aber leicht höhere Instandhaltungskosten, und deshalb kommen die in Deutschland halt nicht in Frage. Man muss sich mit diesen Themen beschäftigen und die Grundbereitschaft muss einfach sein, Konzessionen auch zu Gunsten der Lärmarmut zu machen. Heute ist es so: Lärmarmut ja, aber ohne die geringste Konzession an irgendeine andere Funktionalität. Und das kann einfach nicht sein!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Jäckers-Cüppers!

Michael Jäckers-Cüppers (DEGA e.V.): Die problematischen Situationen beim Schienenverkehrs-lärm haben wir ja an den Bestandsstrecken mit dem Beispiel Mittelrheintal, mit Pegeln bis 80 Dezibel in der Nacht, also 25

Dezibel über dem, was aus Gründen des Gesundheitsschutzes erforderlich wäre. Wir haben das freiwillige Lärmsanierungsprogramm, aber das ist, wie gesagt, ein Programm nach Haushaltsmitteln. Das ist von verschiedener Seite schon immer wieder attackiert worden und es ist gesagt worden, wir brauchen dafür eine gesetzliche Grundlage. Und das ist in der Tat so: Wir bräuchten eigentlich ein Verkehrslärmschutzgesetz – oder eine Variante, wie auch immer, im Bundesimmissionsschutzgesetz eingepackt –, welches leistet, dass die gesundheitlich beeinträchtigenden Belastungen abgebaut werden. Also die gesundheitliche Schwelle ist festzulegen. Und wir haben dort eine Menge von Erkenntnissen und wir bewegen uns in den aktuellen Programmen immer noch deutlich über diesen Werten. Eine gesetzliche Grundlage, in der diese anspruchsvollen Schutzziele verankert sind, die auch den Bürgern einen Rechtsanspruch liefert, dass diese Werte eingehalten werden, ist das, was wir eigentlich bräuchten. Das ist nur ein erster Schritt, damit haben wir noch nicht den Gleichstand mit den Vorsorgesituationen, aber das ist das, was wir eigentlich kurzfristig erreichen müssten.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes Kollegin Wilms!

Abg. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Wenn ich das so sehe, dann sind wir uns ja alle einig, dass wir dringend was im Lärmschutz an den Schienenstrecken machen müssen. Und wenn ich dann am gestrigen Tag nochmal in die „Deutsche Verkehr-Zeitung“ gucke und dann sehe, wie uns gerade diese Förderrichtlinie mit den lärmabhängigen Trassenpreisen in Europa zerpfückt worden ist, dann frage ich mich: will die Regierung einfach nicht wahrnehmen, dass wir mit diesen kleinen Schritten so nicht weiterkommen, denn, das schreibt ja auch gerade der Redakteur, Herr Heinrich, sehr deutlich, dass wir das, so wie es jetzt aussieht, schlicht und ergreifend auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschieben. Im Prinzip wird jeder so lange warten, bis der letzte Punkt erreicht ist, das wird bei den Trassenpreisen 2020 sein, bevor er anfängt umzurüsten. Dann wirkt der Schienenbonus, Herr Herzog hatte das ja eben geschätzt, erst Richtung 2017. Also ich tippe mal, wir werden da auch erst bei 2020 oder noch später liegen. Und bis dahin haben wir dann alles mehr oder weniger gebaut, was in absehbarer Zeit gebaut werden sollte. Und dann tut sich da nichts mehr und wir lassen die Menschen vor Ort mit dem Lärmproblem allein. Liebe Kolleginnen und Kollegen, da müssen wir uns mal wirklich Gedanken machen, wie wir das mit dem Geld anders aufteilen, dass wir auf ein paar neue Bauprojekte in

anderen Bereichen verzichten und etwas tun, um den Schutz unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger vor Lärm auch dann wirklich vernünftig in Gang zu setzen. Sonst haben wir nämlich auch ganz schnell das Problem, dass wir uns dann auch mal mit sofort wirksamen Maßnahmen beschäftigen müssen. Und das könnten dann durchaus auch Sachen sein, die die Bahn dann auch wieder als Verkehrsträger ins Hintertreffen bringen, nämlich durchaus auch Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverbote. Also überlegen wir uns darum genau, was wir hier eigentlich machen und ob so ein Gesetzesentwurf mit einer Wirksamkeit am Sankt-Nimmerleins-Tag tatsächlich so sinnvoll ist.

Aber jetzt zu den Fragen. Herr Popp, Sie haben da eine interessante Bemerkung bezüglich der EU-Richtlinie Umgebungslärmrichtlinie gemacht. Können Sie das nochmal etwas genauer erläutern? Mir war das so gar nicht bewusst, dass wir da einen Schienenbonus nicht drin haben. Und was würden Sie uns dann vorschlagen, wie wir das ganze beseitigen können. Wäre eventuell das eben von Herrn Jäckers-Cüppers angesprochene Verkehrslärmschutzgesetz eine denkbare Lösungsmöglichkeit, indem wir das alles zusammenfassen? Denn ich habe das ja auch persönlich in der Kommunalpolitik erlebt, dass wir da eine Zweigleisigkeit haben. Und das versteht eigentlich wirklich keiner mehr. Also da hätte ich ganz gerne nochmal eine Antwort. Und dann noch meine zweite Frage: Herr Popp, Sie sind ja Verkehrsplaner, so habe ich Sie auch persönlich bei mir in der Kommune kennengelernt. Das, was Ihr Nachbar, Herr Möhler, dort vorgeschlagen hat, mit dieser unterschiedlichen Berechnung, ob da nun ein Güterzug fährt oder ob da ein Personenzug fährt. Also beim besten Willen: da sind wir nämlich genau ja an diesem Knackpunkt, dass wir anfangen, das Ganze nur zu berechnen, wenn ich das bislang richtig verstanden habe, und dass wir gar nicht die tatsächliche Belastung messen – Herr Prof. Hecht hat das ja auch schon angedeutet, dass wir da gar kein Audit machen, was da überhaupt am Gleis los ist – und dass wir uns trickreich sozusagen die Sache schönrechnen. Ich überspitze das mal. Müssen wir da nicht sogar einen Schritt weitergehen, Herr Popp, dass wir mal auf einen Maximalpegel festlegen? Und wie sehen Sie diesen Vorschlag von Herrn Möhler? Gibt es da überhaupt eine Chance, gibt es solche Güterverkehrsstrecken, können wir das vernünftig machen? Das waren eigentlich die zwei Fragen, die mir zustehen.

Vorsitzender: Herr Popp, Sie haben das Wort!

Christian Popp (LÄRMKONTOR GmbH): Ich habe da zwar viel mehr Fragezeichen gezählt, aber ich versuche das mal zusammenzufassen! Der Schienenbonus, muss ich auch nochmal sagen, der wird hier vielfach wie eine Maßnahme beschrieben. Das ist keine Maßnahme, sondern das ist eine Besserstellung der Bahn bis jetzt. Wir haben natürlich das Problem, dass die Lärmkarten der Umgebungslärmrichtlinie, deren Aufstellung seit 2005 für Deutschland verbindlich ist, 5 dB(A) höhere Pegel für die gleichen Situationen wie Berechnungen zeigen, die nach der Schall 03 im Rahmen von Planfeststellung und Lärmsanierung durchgeführt werden. Man geht also mit diesen Lärmkarten in die Kommunen und sagt: Ja, von dem, was ihr da seht, müsst ihr nochmal 5 dB(A) abziehen, und dann erst kriegt ihr Sanierungsmittel. Das ist das, was ich kritisiere. Also ich suggeriere den Laien vor Ort, dass sie sehr hohe Pegel haben, und wenn sie dann einen Schallschutz einfordern, dann sagt man: Ja, aber in Wahrheit sind die Pegel 5 dB(A) niedriger, denn wir haben hier in Deutschland den Schienenbonus. Das ist ein Widerspruch, der funktioniert nicht. Und das hat natürlich auch sehr viel damit zu tun, wie die Ermittlungsverfahren für diese Pegel durch die EU Umgebungslärmrichtlinie vorgegeben werden. Und das sind alles Berechnungsverfahren, Frau Wilms, da schließe ich gleich an die zweite Frage an. Berechnungsverfahren deshalb, weil ich ja auch Prognosen machen muss, wie eine Schallschutzmaßnahme wirkt. Und eine Prognose kann ich nicht messen. Wenn ich den Ist-Zustand und Prognose-Zustand miteinander vergleichen will, muss ich die gleichen Verfahren anwenden. Und deswegen steht in der Verkehrslärmschutzverordnung und in der Umgebungslärmrichtlinie drin: wir rechnen statt zu messen.

Das Problem ist im Augenblick nicht nur der Schienenbonus, sondern es sind auch die unterschiedlichen Berechnungsverfahren nach der Umgebungslärmrichtlinie und nach den Planfeststellungsvorschriften – und da natürlich nochmal die unterschiedlichen, Herr Jäckers-Cüppers sagte das, Grenzwert-, oder, sagen wir mal, Bewertungshorizonte im Zuge der Lärmsanierung und der Vorsorge. Das ist so ein Kuddelmuddel, das können sie draußen niemanden mehr richtig erklären. Und das ist mein Problem, was ich speziell habe. Deswegen würde ich immer dafür plädieren, dass man zumindest die Verfahren, die man benutzt, mit gleichen Zu- und Abschlägen anwendet, so dass man nicht unterschiedliche Ergebnisse bekommt – ganz eindeutig also: Schienenbonus auch raus, denn die EU wird so schnell keinen Schienenbonus entwickeln können –, und das ich dann auch die Verfahren transparent mache.

Ich habe eine gewisse Befürchtung, dass, wenn man jetzt Güterzüge – und das war ein Teilfragezeichen, was ich gehört habe –, die im Gesamtverkehr mitschwingen, einen bestimmten Bonus gibt oder keinen Bonus gibt, ich denen also den Bonus nicht anrechne, die anderen aber mit einem Bonus versehe, kann keiner mehr nachvollziehen, was da auf diesen Strecken passiert. Und das sage ich nochmal, dass ist einfach eine Akzeptanzfrage. Wenn wir keine Akzeptanz finden, werden wir auch nicht die notwendige Lärminderung erreichen, denn Lärm ist eine rein psychologische Größe. Und wenn die Leute uns einfach nicht mehr verstehen, haben wir da ein Problem!

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Fischer!

Abg. Dirk Fischer (CDU/CSU): Ich würde gerne zu der Abschneidegrenze fragen, denn ich will sagen, dass wir im ersten Entwurf, den ich mit dem Kollegen Döring gefertigt habe, eigentlich den Wunsch hatten, dass bereits 2012 der Schienenbonus wegfällt. Und dann kam das ganz große Aber. Und da frage ich jetzt Herrn Jäckers-Cüppers: Wenn man in laufende Projekte des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des darauf basierenden Bedarfsplans, den der Gesetzgeber festgelegt hat, eingreift, dann hat das ja die Wirkung, dass man im Grunde genommen auch diesen Projekten den Nutzen-Kosten-Faktor entzieht. Und man darf ja nur Projekte realisieren, die mehr als den Nutzen-Kosten-Faktor 1 haben. Und es ist nicht auszuschließen, dass dann so und so viele Projekte des Bedarfsplans unter diese Grenze fallen und nicht mehr realisiert werden können. Das ist die eine Wirkung. Und die zweite Wirkung ist, dass bereits getätigte erhebliche Planungsaufwendungen zur Erlangung des Baurechtes bzw. bis zum Stadium der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vernichtet würden und dann auf einer völlig neuen Basis neu zu beginnen und durchzuführen wären. Damit hätte man die unmittelbare Haushaltsrelevanz gehabt, die wir bei der logischen Abschneidegrenze für den nächsten Bundesverkehrswegeplan, bei völlig neuen Projekten, eben nicht haben. Und damit wäre wahrscheinlich wegen der Haushaltsrelevanz – gerade in der jetzigen Haushaltssituation, mit dem Anlauf auf die Schuldenbremse –, das Projekt politisch nicht durchsetzbar gewesen, im zuständigen Bundesfinanzministerium, auch im zuständigen Haushaltsausschuss. Das heißt also: Stimmen Sie mir zu, dass wir im Grunde genommen eine logische Abschneidegrenze brauchen, die jetzt durch den Entwurf auch gewählt worden ist, um das zu erreichen?

Die zweite Frage möchte ich an Herrn Möhler richten. Ich verstehe die Abgrenzungsdifferenzierung zwischen Güter- und Personenverkehr, die Sie ja vorgetragen haben, nicht, denn wir haben in der Regel eine Universalbahn. Und wenn diese ganze Frage ja auch für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung eine hohe Relevanz hat, dann kann ja der Maßstab nur – auch für Lärmschutzeinrichtungen – der höchste Lärmerezeuger sein. Und das ist in der Regel der Güterverkehr. Der Personenverkehr hat in dem Rahmen gar nicht mehr die Relevanz in der Betrachtung, so dass alles, was infrastrukturell geschieht, im Grunde genommen sich an dem Schienengüterverkehr auszurichten hat. Und dann muss man natürlich das Verbundprogramm sehen, das wir gerade bei dem Schienengüterverkehr ja haben, durch die Spreizung der Trassenpreise ab Winterfahrplan, durch die Förderung der Umrüstung – und, ich sage mal, am liebsten 100 Prozent bis 2020 – und die Notifikation in Brüssel, dass wir dann die Verordnung, die heute für neue und grunderneuerte Fahrzeuge gilt, auch für die Bestandsfahrzeuge haben wollen, damit sich dann niemand noch auf das Diskriminierungsverbot berufen kann. Und dass wir dann den Lärm an der Quelle, so wird es von der DB AG gesagt, um 10 dB(A) reduzieren. Der Vorstandschef sagt, dass wir damit eine Halbierung des Lärms erreichen. Dadurch ist man im Grunde genommen mit diesem Verbund – das gilt natürlich für Neu- und Ausbau, wie für Lärmsanierung gleichermaßen –, wenn man das jetzt berechnet, immer noch 5 dB(A) besser als vorher. Und im Grunde genommen ist es eher so, das habe ich immer den Haushältern gesagt, dass dann der finanzielle Aufwand logischerweise eigentlich geringer sein müsste. Und das heißt also in dem Zusammenhang – und ich bitte, auch meine Aussage zu bewerten – ich verstehe nicht, was Sie uns mit einer Differenzierung von Personen- und Güterverkehr in dem Zusammenhang sagen wollen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Jäckers-Cüppers und dann Herr Möhler!

Michael Jäckers-Cüppers (DEGA e.V.): Wenn ich mal aus der Sicht des Lärmschutzes argumentieren darf: Wenn man der Meinung ist, der Schienenbonus ist nicht gerechtfertigt, dann müsste eigentlich bei allen Planungen und allen Lärmsanierungen dieser Schienenbonus entfallen. Das heißt optimal müsste es eigentlich auch für die Situationen geschehen, wo schon lärm-saniert ist und auch für die Situationen, in denen das Planfeststellungsverfahren schon eröffnet worden ist. Ich denke, das Beispiel Rheintal zeigt ja, dass der Bund in einem laufenden Planfeststellungsverfahren Maßnahmen finanziert,

die so dimensioniert sind, dass der Schienenbonus nicht in Anspruch genommen wird.

Zwischenruf **Abg. Dirk Fischer (CDU/CSU)**: Das steht aber drin. Wir haben extra reingeschrieben, freiwillige.....

Michael Jäckers-Cüppers (DEGA e.V.): Ist das eine freiwillige Maßnahme des Bundes? Warum nicht überall? Die Bürger an anderen Strecken, die planfestgestellt werden, werden darauf beharren, dass sie den gleichen Lärmschutz bekommen wie eben bei der Rheintal-Bahn. Was die Problematik der Kosten anbelangt, die vielleicht schon im Rahmen der Bedarfsplanermittlung usw. ausgegeben worden sind: Das kann ich nicht beurteilen, aber ich würde immer sagen, da muss man eine Abwägung zwischen der Rechtssicherheit für die Betroffenen und dem, was man ausgegeben hat, treffen. Und es ist das Mindeste, dass der Stichtag so gesetzt wird, dass für alle Planfeststellungsverfahren, die jetzt nach Abschaffung des Schienenbonus eröffnet werden, dieser Abzug gilt. Also nicht erst 2017!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Möhler!

Ulrich Möhler (Möhler + Partner Ingenieure AG): Die Differenzierung zwischen Personen- und Güterzügen habe ich deswegen vorgeschlagen, weil im Grunde genommen ein Güterzug allein den Schallpegel einer Strecke bestimmt. Also wird immer ein Güterzug, wenn er vorhanden ist, den Schallpegel bestimmen. Und der Schienenbonus würde dann entfallen und würde entsprechende Schallschutzmaßnahmen auslösen. Der Hintergedanke war, dass an S-Bahn-Strecken in Ballungsräumen, z. B. in München, Hamburg, Ruhrpott, wo man reinen S-Bahn-Verkehr hat, der Wegfall des Schienenbonus zu meiner Ansicht nach unangemessen hohen Schallschutzwänden und zu Schallschutzmaßnahmen führen würde, die gerade in Ballungsräumen zu städtebaulich problematischen Situationen führen würden. Denn beim Personenverkehr haben wir nicht mehr diese Möglichkeiten, an der Quelle großen Lärmschutz zu machen, der diese 5 dB(A) kompensieren könnte, sondern wir müssen dort diesen erforderlichen Schallschutz über Schallschutzwände herbeiführen. Derzeit ist es aus unserer Planungspraxis so, dass an S-Bahn-Strecken zwei bis drei Meter hohe Schallschutzwände ausreichend sind, um einen angemessenen Schallschutz zu gewährleisten. Angemessen sage ich deswegen, weil wir nie ein Feedback haben über Beschwerden wegen mangelnden Schallschutzes an Personennahverkehrsstrecken. Und das war der Hintergedanke, dass man durch eine einfache Lösung, nämlich nur beim Güterzug-

verkehr den Schienenbonus entfallen zu lassen, solche Situationen im Griff hat.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes der Kollege Burkert!

Abg. Martin Burkert (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Also das, was positiv vorwärts geht, sieht man daran, dass wir durch Konjunkturmittel in der Wirtschaftskrise wirklich etwas erreicht haben. Ein Forschungsprojekt, das voll positiv eingeschlagen ist: Nürnberger Rangierbahnhof wird mit einem neuen Mittel, etwas auf das rollende Rad aufgespritzt und das Quietschen der Bremsen weg ist. Die Bundesregierung war vor kurzem vor Ort, mit internationaler Begleitung. Das ist also schon etwas, was uns – zumindest in Rangierbahnhöfen – vorwärts bringen kann. Nachdem mein Kollege Fischer zwei Fragen gestellt hat, möchte ich den Sachverständigen – ich finde es heute übrigens hervorragend, weil wir da wirklich etwas mitnehmen, das will ich auch mal sagen, es ist nicht immer so – einen kurze Ruhepause gönnen, ich will nämlich mal diejenigen fragen, die bisher keine eigene Notwendigkeit gesehen haben, da etwas zu tun, nämlich die Bundesregierung, meinen geschätzten Kollegen Ferlemann. Ich habe zwei Fragen. Die erste Frage ist: Ob die Bundesregierung jetzt schon den kommenden Gesetzentwurfes als Grundlage dafür sieht, diesen in der Bewertung, Planung und vor allem auch in der Mittelausstattung für den zukünftigen Bundesverkehrswegeplan mit einzubeziehen. Ob da schon etwas geschehen ist und natürlich hängt das dann auch mit finanzieller Ausstattung zusammen.

Die zweite Frage betrifft wirklich auch das rollende Rad. Hier interessiert mich die Sicht der Bundesregierung. Ich glaube, das ist ganz wichtig. Die Frage, ob es aus Ihrer Sicht eine realistische Chance zu einer Umrüstung aller 600.000 Güterwagen in Europa gibt, oder ob das reines Wunschdenken ist. Wir haben heute schon richtigerweise gehört, 80 Prozent umgerüstete Güterwagen im Zug bringen 5 Dezibel. Die letzten 20 Prozent bringen noch mal so viel. Also erst der gesamte umgerüstete Güterzug bringt die 10 Dezibel und die Halbierung des Lärms. Diese beiden Fragen an die Bundesregierung.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Burkert! Staatssekretär Ferlemann. Weil kein einziger Experte gefragt worden ist, deswegen bist du dran.

PSts Enak Ferlemann (BMVBS): Sehr geschätzter Kollege Burkert. In der Tat ist es so: Wenn das Gesetz beschlossen wird – wovon ich mal ausgehe –, dann werden wir für den Bun-

desverkehrswegeplan 2015 bis 2030 auch diese Parameter einbeziehen müssen, weil sie ja mit In-Kraft-Treten des neuen Gesetzes dann gelten. Das heißt, wenn die Verkehrsausbaugesetze eingebracht und beschlossen sind, dann gelten sie ja für alle Planvorhaben – also werden sie einbezogen.

Die Frage von Abg. Gustav Herzog von vorhin: Bei der Lärmvorsorge wissen wir in der Tat die Zahlen nicht, da ja die Lärmvorsorge immer an das jeweilige Projekt gekoppelt ist, das ist ja variabel. Das weiß in der Tat nur die DB. Da kann man also nicht feste Vorgaben machen. Das hängt immer von der Örtlichkeit und der jeweiligen Strecke ab. Aber bei der Lärmsanierung, da wissen wir das, weil wir ein Lärmsanierungsprogramm haben, das derzeit 2,5 Milliarden Euro umfasst. Wir gehen davon aus, dass, wenn wir also im Bestand den Schienenbonus nicht anwenden können, wir diese Summe um 1,2 Milliarden Euro erhöhen müssen. Also wären das statt 2,5 Milliarden Euro dann 3,7 Milliarden Euro, die wir brauchen. Ich weise allerdings darauf hin, dass das Programm über viele Jahre läuft, weil es ja nur in bestimmten Jahresscheiben abgewickelt werden kann. Da wäre dann unser herzlicher Wunsch an den Deutschen Bundestag, dass man parallel auch die Summen für die Lärmsanierung anhebt. Denn sonst würde sich das immer weiter nach hinten verschieben, weil die einzelnen Maßnahmen immer teurer werden. Also müssten wir dann auch die Haushaltsmittel anheben.

Zur Frage: Umrüstung der Güterwagen. Ja, wir trauen uns das zu. Lieber Martin Burkert, Du kennst das ja noch besser als ich. Das ist ein ehrgeiziges Ziel. Aber wir sind natürlich nicht allein dabei. Zum einen spielt die Schweiz eine ganz wichtige Rolle. Die Schweiz hat vor, ab 2020 alle nicht lärmgedämmten Güterwagen nicht mehr durch die Schweiz zu lassen. Deswegen ist dieser Gesetzentwurf, der auch ein bisschen auf unsere Empfehlung gehört hat, auch auf 2020 kapriziert; wie auch das Umrüstungsprogramm. Weil wir sagen: Wir wollen zu diesem Zeitpunkt auch soweit sein, dass das korreliert. Auch die Niederländer sind sehr ehrgeizig mit diesem Ziel und sie werden bei der Massvlakte 2 eine feste Struktur im Seehafenhinterlandverkehr vorgeben und wollen bei dieser Struktur auch, dass dann mit lärmarmen Güterzügen gefahren wird. Also sie geben einen Anteil an Güterzügen vor und wollen die lärmgedämmt machen, was wir natürlich sehr begrüßen. Dazu kommt, dass große Verlager in der Automobilwirtschaft und anderswo sich *Green Logistics* auf die Fahne schreiben und auch fragen werden: Mit was für Zügen fährt Ihr denn? Um dann letztlich insgesamt eine gute

Umweltbilanz zu haben. Von daher glauben wir, dass aus ganz vielen verschiedenen Quellen dieses Projekt Unterstützung finden wird. Wir gehen davon aus, dass wir es in Deutschland relativ gut hinkriegen, aber auch die europäischen Wagen umrüsten können. Eines muss man allerdings betonen: Bei der K-Sohle haben wir das Problem, dass wir bei zum Teil 30, 40 Jahre alte Güterwagen erheblich umbauen müssen, weil wir das Bremssystem ändern. Die Wagen stehen dann eine ganze Zeit nicht zur Verfügung und das ist eine relativ aufwändige Geschichte. Auf der anderen Seite, wenn die LL-Sohle käme, könnten wir natürlich wesentlich schneller umrüsten, weil es wesentlich pragmatischer und einfacher wäre. Deswegen ist unser großer Ehrgeiz, dass wir die Zulassung der LL-Sohle erreichen. Ich weiß gar nicht, wie oft ich in diesem Ausschuss schon immer gesagt habe: Ich hoffe, dass wir das nächstes Jahre so weit haben. Ich muss das jetzt auch wieder machen, weil es in diesem Jahr, in 2012, garantiert nicht der Fall sein wird. Wir gehen davon aus, dass nach derzeitiger positiver Einschätzung, die der zuständige Referatsleiter, Herr Dr. Klocksinn, mit mir teilt und auch nach unterschiedlichen Erkundigungen, im Frühjahr 2013 dies soweit sein soll – wollen wir mal die Daumen drücken. Das wäre natürlich ein Segen, weil wir dann relativ schnell umrüsten können und auch relativ einfach umrüsten können. Wenngleich man wissen muss, dass der Betreiber etwas höhere Kosten dabei im Betrieb hat. Aber die Umrüstung wäre dann wesentlich einfacher und vor allem schneller. Also, lieber Martin Burkert, wir trauen uns das zu, weil wir da nicht allein sind und der Druck durch die Schweiz und die Niederlande mit uns gemeinsam in die Systeme hineingeht. Wir sind große Transitländer, wir glauben schon, dass wir das hinkriegen können, wenigstens die 80 Prozent. Aber ich glaube auch, dass wir den Rest dann stemmen können. Die Frage ist ja: Wie viel fahren dann von den 20 Prozent überhaupt durch Deutschland. Aber wir trauen uns das zu. Leichter wäre es nur, wenn die LL-Sohle endlich käme, bei der K-Sohle ist es etwas schwieriger.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich habe jetzt noch eine Wortmeldung der Kollegin Wilms.

Abg. Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke, Herr Vorsitzender! Ich möchte doch noch mal auf zwei Punkte zurückkommen. Die erste Frage geht an Herrn Möhler. Sie haben ja eben relativ eindeutig geschildert, wie Sie da berechnungsmäßig vorgehen wollen. Sie haben dann auch geäußert, dass Sie sozusagen befürchten, dass so ein S-Bahn-Privileg dann weg ist. Das ist jetzt nicht wörtlich zitiert, aber Sie wollen für die S-Bahn so ein bisschen

Privilegien schaffen, weil da angeblich keine Klagen wären. Also, wenn ich mich nicht irre, dann gibt es in Hamburg-Blankenese durchaus etliche Klagen an der S-Bahn, weil da durch recht enge Bögen nämlich gar nicht so unproblematische Lärmsituationen auftauchen. Darum jetzt meine Frage: Wie hoch müssten dann, wenn wir jetzt auch bei Personenzügen – also genauer gesagt bei S-Bahnen – diesen Schienenbonus rausnehmen, was ja auch die Bundesregierung will, die Lärmschutzwände werden? Denn grundsätzlich ist das Pegel-Niveau ja wohl insgesamt deutlich niedriger bei Personenzügen als bei Güterzügen, wie Sie es ja gesagt haben. Also kommen wir dann von 3 Meter auf 3,5 Meter? Sicherlich werden es keine 6 Meter-Wände. Dazu hätte ich gerne noch mal eine etwas genauere Aussage.

Dann hätte ich doch noch mal eine Frage an Herrn Jäckers-Cüppers zu dem Thema der Pegel-Berechnung. Das ist ja alles ganz gut und schön, aber irgendwo rechnen wir uns das alles auch „gesund“. Also wenn nur alle fünf oder nur alle zehn Minuten oder ein Güterzug nur einmal die Stunde kommt, dann rechne ich mir das Ganze schön. Aber wenn dieser eine Güterzug um ein Uhr morgens kommt – also richtig schön zu nachtschlafender Zeit – und ich wohne unmittelbar an der Bahn, dann stehe ich ggf. senkrecht im Bett. Wäre es nicht doch durchaus eine Überlegung wert, in diesem Verfahren etwas mehr Nachvollziehbarkeit für die Betroffenen, für die Anwohner hinzubekommen? Dass man sich auch mal Gedanken macht, wie ich es aus dem Arbeitsschutz kenne – Lärmschutzrichtlinien für den Arbeitsschutz, dort haben wir auch einen Maximalpegel festgelegt. Wie ist das von Seiten der Wissenschaft, der Wirkungsforschung zu betrachten?

Ulrich Möhler (Möhler + Partner Ingenieure AG): Zu dem Quietschen in Blankenese: Das ist natürlich klar, dass das eine ganz unbefriedigende Situation ist. Aber es sind bei dem Konjunkturpaket II jetzt Maßnahmen beschlossen worden, wo Gleise geschmiert werden können und wo dieses Quietschen entfallen kann. Also das ist natürlich sicherlich immer notwendig, dass man solche Einzelereignisse behebt.

Zur Höhe der Schallschutzwände, wie sich das erhöhen würde: Wenn man derzeit an einer S-Bahn 2 Meter hohe Schallschutzwände braucht, dann wird man beim Entfallen des Schienenbonus ungefähr 3 Meter benötigen. Wenn es 3 Meter sind, dann werden es ungefähr 4,5 Meter sein. Es geht dann nicht um einen halben Meter, sondern bei S-Bahnen wird man Höhen von ungefähr 3 Meter, 3,5 Meter in etwa erreichen. Diese Höhen – muss ich sagen – die

beziehen sich auf Schienenoberkante. Und ich muss auch sagen: Aus unserer Erfahrung sind Schallschutzwände mit dieser Höhe in der Akzeptanz, gerade in Ballungsräumen mit geringen Abständen, problematisch.

Michael Jäckers-Cüppers (DEGA e.V.): Der Schienenverkehr ist ja eine intermittierende Quelle. Das heißt also, wir haben mal hohe Pegel, dann haben wir wieder die Pausen. Das heißt in der Struktur ist er dem Fluglärm relativ ähnlich. Und für den Schutz der Nachtruhe ist sicherlich wichtig, dass wir die Wahrscheinlichkeit des Aufwachens verringern. Das können wir nur tun, indem wir ein Maximalpegelhäufigkeitskriterium haben. Beim Fluglärm haben wir ja ein Maximalpegelhäufigkeitskriterium für die Berechnung der Lärmschutzzonen. Und für die Schutzmaßnahmen an der Schiene müssten wir eigentlich etwas Analoges haben. Wir müssten also im Grunde genommen sicherstellen, dass bestimmte Häufigkeiten von bestimmten Maximalpegeln nicht überschritten werden. Vielleicht kann Herr Guski dazu noch einmal etwas beitragen. Das ist eine Diskussion in der Lärmwirkungsforschung, die noch im Gange ist. Also wir haben bislang keine festen Kriterien mit denen wir das festlegen können. Aber grundsätzlich wäre es richtig, das für den Schutz der Nachtruhe zu haben.

Vorsitzender: Vielen Dank! Aber es ist nicht so gedacht, dass die Sachverständigen sich gegenseitig das Wort geben können, tut mir leid. Wir sind da etwas formaler, als in einer echten wissenschaftlichen Diskussion, etwa bei einem Fachkongress... Wenn ich es richtig im Blick habe: Herr Kollege Behrens, Sie haben sich auch noch gemeldet.

Abg. Herbert Behrens (DIE LINKE.): Ich möchte eine Frage an die Bundesregierung und an Herrn Spannowsky stellen. Im Gesetzentwurf heißt es, dass der Schienenbonus nicht angewendet werden muss, wenn – so heißt es wörtlich – die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder einem Dritten getragen werden. Jetzt haben wir es hier mit einer juristischen Frage zu tun. Wenn wir jetzt gehört haben bzw. wissen, dass es im Rheintal so geregelt ist, dass Bund und Land sich in einer freiwilligen Vereinbarung die Kosten teilen, würde das heißen, dass ein ähnliches Verfahren auch denkbar ist, wenn wir dieses Gesetz hätten – vorausgesetzt der Gesetzentwurf würde so verabschiedet? Also darf der Bund dann einen Teil der Mehrkosten übernehmen oder wäre es genau mit diesem Gesetz ausgeschlossen so zu verfahren?

Prof. Dr. Willy Spannowsky (TU Kaiserslautern): Das ist ja eine freiwillige Regelung. Das heißt, wenn sich freiwillig jemand findet, die Kosten zu übernehmen, dann würde es möglich sein. Aber das greift eben nicht automatisch kraft Gesetzes. Also die Rechtsfolgen werden nicht ausgelöst ohne den Konsens derjenigen, die daran mitwirken. Deswegen ist die Steuerungswirkung begrenzt. Man sollte vielleicht auch noch – noch so ein Zusatz – berücksichtigen, dass die 5 dB(A) sich nur auf die 16. Bundesimmissionschutzverordnung beziehen. Wir haben einen gewissen Bonus ja auch in der 24. Bundesimmissionschutzverordnung. Das geht so ein bisschen in der Diskussion durcheinander, nämlich die Frage passiver Lärmschutz und aktiver Lärmschutz. Wir betrachten im Moment nur den aktiven Lärmschutz und nicht den passiven Lärmschutz, der ja dickere Fenster geben könnte – deswegen lässt sich auch die Quantifizierung der Schallschutzwände der Höhe nach nicht so exakt bestimmen. Es gibt einen Ermessensspielraum, ob man passiven und aktiven Lärmschutz gleichzeitig anwendet zur Einhaltung der Immissionswerte oder eben nicht, und in welchem Maße man das tut. Man muss auch berücksichtigen, dass es eben in der 24. Bundesimmissionschutzverordnung noch einen „Korrektursummand E“ gibt, der auch einen Schienenbonus enthält. Das wollte ich bloß in diesem Zusammenhang noch erwähnt haben, weil das eben in der Gesetzesregelung keinen Niederschlag gefunden hat.

Vorsitzender: Vielen Dank! Die Bundesregierung zur Frage, wenn wir das richtig verstanden haben, wie sie zur Übernahme freiwilliger Leistungen steht. War das die Frage? Gut, dann die Bundesregierung.

PSts Enak Ferlemann (BMVBS): Wir haben nach dem Bundesimmissionschutzgesetz die gesetzliche Verpflichtung, bei Aus- und Neubau etwas zu machen. Bei den Bestandsstrecken haben wir ja ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm. Und das bleibt auch freiwillig, darauf gibt es keinen gesetzlichen Anspruch. Nur – wenn wir den Schienenbonus abschaffen bei der Bundesimmissionschutzregelung, dann werden wir den auch anwenden beim freiwilligen Lärmsanierungsprogramm. Das ist klar. Deswegen habe ich gesagt, dann ist die Folge – das war vorhin die Frage vom Kollegen Herzog –, dass wir eben mehr Geld brauchen, oder die Projekte müssen noch mehr gestreckt werden. Was wir sicherlich alle nicht wollen. Also müssen wir da einen höheren Haushaltstitel haben, weil wir höheren Aufwand treiben müssen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir haben jetzt zwei Runden durch. Herr Herzog hat sich noch ge-

meldet. Wäre das für eine dritte Runde. Wollen wir? Es muss keine Runde sein, sagt Herr Fischer. Gut, Kollege Herzog, dann kurz und knapp.

Abg. Gustav Herzog (SPD): Wir haben ja auch den Antrag der Koalition zu beraten. Ich habe mich vorhin nur zum Gesetzentwurf geäußert und muss sagen, der Antrag ist insofern hilfreich und gut, weil er alles so auflistet, was seit 1999 von Rot/Grün und dann 2005 bis 2009 von der großen Koalition gemacht worden ist. Die eigenen Aktivitäten sind da eher sehr zurückhaltend aufgeführt – das will ich mal so dazu sagen. Das Programm „Leiser Güterverkehr“ ist im Jahre 2007 konzipiert worden und da war die FDP, Herr Kollege Simmling, eben noch nicht dabei. Ich habe eine Frage an Herrn Hecht. Wir reden ja auch über die Umrüstung. Der lärmabhängige Trassenpreis ist ja angesprochen worden, auch von der Kollegin Wilms. Ich sehe das schon als einen Tiefschlag an, dass uns die Wettbewerbskommission hier reingegrätscht ist. Vielleicht sollte die Europäische Kommission insgesamt sich mal zusammensetzen, weil Verkehr, Umwelt und Gesundheit nehmen eine andere Position ein als das Thema Wettbewerb. Und dass die uns jetzt das Leben schwer und laut machen, ist nun ein äußerst unerträglicher Zustand. Meine Frage: Wir dürfen nur deutlich weniger fördern, trotzdem bleibt DB Netz bei einem Prozent Aufschlag, nur einem Prozent Aufschlag auf den Trassenpreis. Wie ist Ihre Auffassung, wie werden die Wirtschaftsbeteiligten reagieren?

Prof. Dr. Markus Hecht (TU Berlin): Wir haben da eine recht unklare Situation. Wobei man auch sehen muss: Wir haben eine gewaltige Streuung der Trassenpreise innerhalb von Europa. Polen hat für Güterzüge den doppelten Trassenpreis gegenüber Deutschland, überhaupt nicht verständlich, und die Niederlande haben einen dramatisch niedrigeren. Also wir haben da schon eine riesengroße Streuung. Innerhalb des Sektors ist es immer noch nicht durchgespielt. Also die modernen Güterwagen gehören ja in der Regel Leasinggesellschaften, also Gesellschaften, die nur die Waggons vermieten. Und die Bahnen haben ziemlich selten eigene Wagen. Die Kosten fallen vor allem bei diesen Leasinggesellschaften an und die müssten quasi durchgereicht werden, was erstaunlicher Weise da nicht richtig funktioniert. Also wir haben ein Bündel von Problemen. Ich denke, die einzige Lösung ist, einfach jetzt mal anfangen und nachsteuern. Man wird nicht auf Anhieb die perfekte Lösung haben. Aber wenn man jetzt mit den lärmabhängigen Trassenpreisen anfängt, muss man gucken, was greift, wie es wirkt, und dann auch nachsteuern. Ein sehr differenziertes,

Trassenpreissystem mit mehreren Lärmstufen wird ab dem 1. Januar 2012 in der Schweiz eingeführt werden. Die Österreicher sind seit langem dabei, ein belastungsabhängiges Trassenpreissystem einzuführen, und also noch diese Beanspruchungskomponente mit reinzubringen. Das wird man alles anschauen müssen und dann eben kontinuierlich nachsteuern. Ich kann jetzt auch keine Aussage machen: Was wirkt wie. Ich glaube das kann keiner. Aber man muss mal anfangen und dann eben entsprechend reagieren.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Hecht! Das waren sozusagen die Abschlussworte zu unserer Anhörung. Ich habe keine weiteren Wortmeldungen. Ich danke Ihnen recht herzlich für die Teilnahme. Ich bedanke mich beim Publikum, bei den Kollegen die so lange ausgehalten haben. Ich wünsche Ihnen noch allen einen schönen Tag.

Schluss der Sitzung: 13.42 Uhr

Dr. Anton Hofreiter, MdB
Vorsitzender

Öffentliche Anhörung am 7. November 2012 zum

- Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Drucksache 17/10771

- Antrag der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, Daniela Ludwig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Schienenlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten

Drucksache 17/10780

Inhaltsverzeichnis

Stellungnahmen der Sachverständigen

- **A-Drs. 17(15)464-A** **Seite 21**
Ulrich Möhler
Möhler + Partner Ingenieure AG
- **A-Drs. 17(15)464-B** **Seite 27**
Prof. Dr. Willy Spannowsky
Technische Universität Kaiserslautern
- **A-Drs. 17(15)464-C** **Seite 31**
Prof. Dr. Markus Hecht
Institut für Land- und Seeverkehr (ILS)
Technische Universität Berlin
- **A-Drs. 17(15)464-D** **Seite 41**
Michael Jäckers-Cüppers
Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD)
Deutsche Gesellschaft für Akustik (DEGA e.V.)
- **A-Drs. 17(15)464-E** **Seite 47**
Prof. Dr. Rainer Guski
Ruhr-Universität Bochum Fakultät für Psychologie
Umwelt- und Kognitionspsychologie
- **A-Drs. 17(15)464-F** **Seite 51**
Dr. Roland Diehl
IG BOHR
(Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein)

Deutscher Bundestag
Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Ausschussdrucksache
17(15)464-A
Sitzung am 07.11.2012

MÖHLER + PARTNER INGENIEURE AG
Beratende Ingenieure für Schallschutz und Bauphysik

Möhler + Partner Ingenieure AG · Paul-Heysel-Straße 27 · 80336 München

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Beratung
Planung
Messung
Gutachten

Immissionsschutz
Lärmschutz
Bau- und Raumakustik
Thermische Bauphysik
Erschütterungsschutz

Paul-Heysel-Straße 27
80336 München
Tel.: 089/544 217- 0
Fax: 089/544 217- 99
www.mopa.de

Bearbeiter

Telefon

E-Mail

ulrich.moehler@mopa.de

Datum

31.10.2012

**Öffentliche Anhörung im Ausschuss für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am
07.11.2012**

Schriftliche Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anlage erhalten Sie meine Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 07.11.2012

Mit freundlichen Grüßen

Möhler + Partner Ingenieure AG



Ulrich Möhler

Messstelle nach
§§ 26, 28 BImSchG auf dem
Gebiet der Geräusche und
Erschütterungen

VMFA-Schallschutzprüfstel
für Güteprüfungen nach
DIN 4109, Schallschutz im
Hochbau

Öffentlich bestellte
und vereidigte
Sachverständige für
Schallschutz im Verkehrs-
und Städtebau, für Schall
immissionsschutz und auf
dem Gebiet der Bauakustik

Aktiengesellschaft
Sitz München
Amtsgericht München
HRB 188105
Vorstand
Dipl.-Ing. Ulrich Möhler
Dipl.-Ing. (FH) Rudolf Li
Dipl.-Ing. (FH) Christian

Aufsichtsrat
Kai König (Vors.)
Wolf-Dieter Ehrl
Prof. Dr. Hugo Fastl

Steuer-Nr.: 143/101/22689
Ust.-Id.-Nr.: DE 27246184

Stadtsparkasse München
Kto. 902 204 999
BLZ 701 500 00
IBAN: DE50 7015 0000
0902 2049 99
BIC: SSMDEMM

HypoVereinsbank München
Kto. 6 890 227 072
BLZ 700 202 70
IBAN: DE07 7002 0270
6890 2270 72
BIC: HYVEDE33XXX

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 07.11.2012

- 1 a) Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes - Immissionsschutzgesetzes**
- 1 b) Schienenlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten**

von Ulrich Möhler, Möhler + Partner Ingenieure AG

zu 1 a) Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes - Immissionsschutzgesetzes

Fachliche Begründung

Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass der Schienenbonus für geplante Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen des für 2016 avisierten Bedarfsplans Bundesschienenwegeausbaugesetzes nicht mehr gelten soll. Dies wird damit begründet, dass die vorhandenen Untersuchungen zum Schienenbonus veraltet seien und die Rahmenbedingungen für die Verwendung des Schienenbonus aufgrund der Zuwächse beim Schienengüterverkehr nicht mehr zutreffen. Wie ich bereits am 14.12.2011 in meiner Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung in diesem Ausschuss ausgeführt habe, **lässt sich** aus Sicht der Lärmwirkungsforschung der **generelle Entfall des Schienenbonus** auch mit den jüngsten Veröffentlichungen **nicht begründen**. Jedoch kann aus der Literatur und den Einwendungen von Anwohnern abgeleitet werden, dass **besonders Güterzugvorbeifahrten und deren nächtliche Häufung zu erheblichen Belästigungen** beitragen.

Akustische Auswirkungen

Von der Regelung werden alle Neu- und Ausbaumaßnahmen betroffen, bei denen nach den Kriterien der Verkehrslärmschutzrichtlinie - 16.BImSchV ein grundsätzlicher Anspruch auf Schallschutz besteht. Diese Neubaumaßnahmen können somit **sowohl Schienenwege des reinen Personennah- und Personenfernverkehrs, des reinen Güterverkehrs sowie gemischte verkehrliche Situationen** betreffen. Durch den Entfall des Schienenbonus und gleichzeitiger Beibehaltung der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV ergeben sich für Neu- und Ausbaumaßnahmen **erheblich umfangreichere Schallschutzmaßnahmen, die einer Verschärfung von Grenzwerten um 5 dB(A) entsprechen.**

Bei gleicher akustischer Ausgangssituation bezüglich der Schallabstrahlung der Fahrzeuge und des Fahrweges ergibt sich durch den Entfall des Schienenbonus **flächenmäßig mehr als eine Verdoppelung der Anspruchsberechtigten** auf Schallschutz; damit verbunden ist eine entsprechende Erweiterung und **Erhöhung z.B. notwendiger Schallschutzwände von 3 m auf 5 m.** In besonderen Situationen, (z.B. bei geringen Abständen in Einschnittslagen und / oder bei Hochhausbebauung) können (Teil-) Einhausungen erforderlich werden. Dem stehen - neben den dadurch verursachten **Kostenmehrungen – erhebliche Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes (Trennwirkung) durch höhere Schallschutzanlagen** gegenüber.

Bei passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutz an Gebäuden) erhöht sich die Anzahl der Anspruchsberechtigten um mindestens das Doppelte; **das erforderliche Schalldämm-Maß der Außenbauteile an Gebäuden erhöht sich um bis zu 5 dB;** das bedeutet eine Verstärkung der Fenster und Außenbauteile um eine Schallschutzklasse (z.B. Erhöhung der Scheibendicke und Verstärkung der Fensterrahmen oder Kastenfenster).

Ferner sind **massive Auswirkungen auf städtebauliche Planungen** zu erwarten, da sich die Abwägung von Schallschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit der **Bauleitplanung** an den Festlegungen des Bundes - Immissionsschutzgesetzes orientiert. Die **Anforderungen an den Schallschutz für geplante Wohngebiete an Bahnstrecken werden somit wesentlich erhöht.**

Möglicher Ausgleich durch innovative Schallschutzmaßnahmen

Auf die Erweiterung der o.a. aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen kann ggf. verzichtet werden, wenn z.B. die Graugussklotzbremsen (GG-Bremsen) von Güterzügen durch Verbundklotzbremsen (K – Sohle, LL-Sohle) ersetzt werden und gleichzeitig die Schienenoberflächen glatt geschliffen werden („besonders überwacht Gleis –büG“). Allerdings wird eine **Pegelminderung von 5 dB(A)** in Höhe des Schienenbonus erst erreicht, wenn **ca. 80 % der Güterzüge** umgerüstet sind. Als ergänzende Maßnahmen aus dem Konjunkturpaket II können z.B. Schienenstegdämpfer und – je nach örtlicher Situation – niedrige Schallschutzwände eingesetzt werden. Die zusätzliche akustische Wirksamkeit dieser Maßnahmen liegt zwischen 2

dB(A) und 5 dB(A); deren effektive Anwendbarkeit hängt jedoch stark von den jeweiligen örtlichen Randbedingungen ab.

Beim Bau von **reinen Personennah- und Personenfernverkehrsstrecken** – ohne Güterzüge - kann der Entfall des Schienenbonus **nicht durch den Umbau der Reisezugwagen ausgeglichen werden**, da hier das Lärmmin-derungspotential bei der Geräuschenstehung größtenteils bereits ausgeschöpft ist; die dort eingesetzten Personenwagen sind nahezu vollständig mit den lärmarmen Scheibenbremsen ausgerüstet. Der Einsatz von Schienenstegdämpfern und / oder niedrigen Schallschutzwänden kann den Entfall des Schienenbonus nur teilweise kompensieren, da auch hier die Rahmenbedingungen für deren effektive Umsetzung oft nicht vorliegen. Der **Neu- und Ausbau von Personennahverkehrsnetzen** wird durch den Entfall des **Schienenbonus kostenmäßig wesentlich aufwendiger**; die **Beeinträchtigung der Ortsbilder verstärkt sich gerade im innerstädtischen Bereichen** erheblich.

Vorschlag: Entfall des Schienenbonus nur für Güterzüge

Es wird vorgeschlagen, den **Schienenbonus nur für Güterzüge nicht anzusetzen**. Dies hat zur Folge, dass **faktisch der Schienenbonus bei sämtlichen Strecken mit Güterverkehr insgesamt entfällt**, da i.d.R. die Güterzüge den Mittelungspegel, der für die Beurteilung der Lärmsituation nach der 16.BImSchV maßgeblich ist, bestimmen. Die praktische Umsetzung dieser differenzierten Vorgehensweise kann somit weiterhin über das Berechnungsverfahren der Schall 03 erfolgen, wie dies bereits derzeit bei Rangieranlagen und Umschlagbahnhöfen der Fall ist. Die o.a. Nachteile beim Ausbau von Nahverkehrsnetzen würden mit dieser Vorgehensweise entfallen; gleichzeitig würde die Notwendigkeit zur Umrüstung der Güterzüge unterstrichen werden.

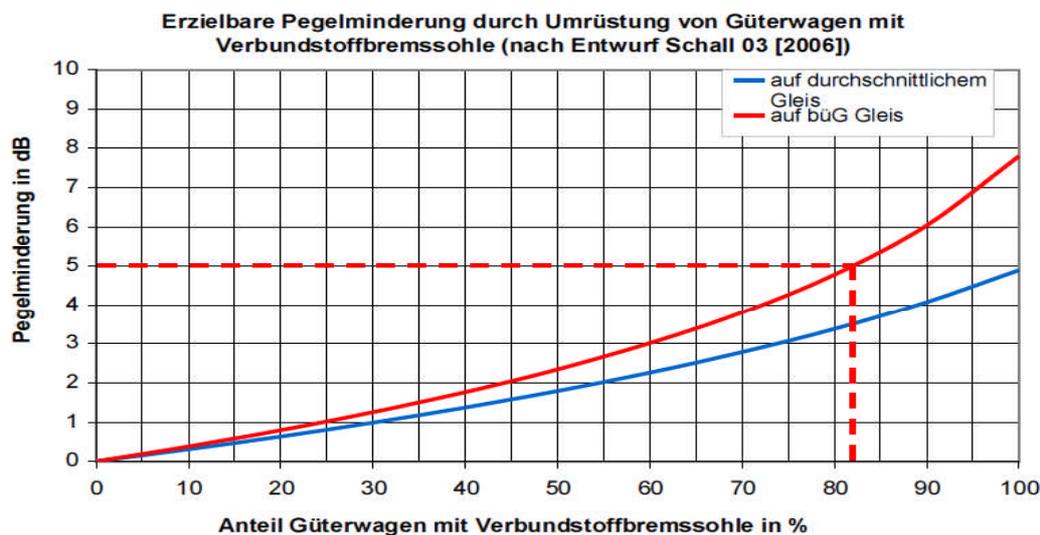
Im Übrigen zeigen Befragungen an Neu- und Ausbaustrecken, an denen Schallschutzwände nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung – mit Berücksichtigung des Schienenbonus - ausgeführt wurden, dass sich die **Befürchtungen über zu geringen Lärmschutz nach Realisierung der Maßnahmen nicht bestätigt** haben. Dies deutet darauf hin, dass die bestehenden Regelungen für den Neu- und Ausbau von Verkehrswegen im Wesentlichen akzeptiert werden. Die Lärmkonflikte, die die heutige Diskussion bestimmen, finden sich häufig an Bestandsstrecken mit hoher Güterverkehrsbelastung und ohne Lärmschutzmaßnahmen; somit erscheint es auch aus diesem Grund erforderlich, den Lärmschutz insbesondere an hoch belasteten Güterverkehrsstrecken zu verbessern.

zu 1 b) Schienenlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten

zu II. 1.) Wesentliche Maßnahmen zur Lärminderung

Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“

Die Auswirkungen der Umrüstung von Güterzügen mit der K- bzw. LL-Sohle wurde auf der Grundlage des Entwurfs der Schall 03 [2006] und der damaligen Datenlage berechnet.



Aus dem Diagramm kann abgeleitet werden, dass die Umrüstung von klotzgebremsten Güterzügen mit K- bzw. LL-Sohle erst dann eine hohe schalltechnische Wirkung entfaltet, wenn **gleichzeitig glatte Schienenoberflächen durch das „besonders überwachte Gleis (büG)“** gewährleistet werden und ein möglichst hoher Prozentsatz von umgerüsteten Wagen erreicht ist. So wird z.B. bei der Umrüstung von 50% der Güterwagen nur ein Effekt von ca. 2 dB erzielt; erst bei mehr als 80 % umgerüsteter Wagen wird eine Pegelminderung von 5 dB(A) - entsprechend dem Wert des Schienenbonus - erreicht. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass unter Berücksichtigung neuer Messdaten, u.a. zur LL-Sohle, Anpassungen des o.a. Kurvenverlaufes erforderlich werden.

Zu III.3 Umsetzung innovativer und wirtschaftlicher Lärmmin- derungsmaßnahmen

Die akustischen Auswertungen der innovativen Lärminderungsmaßnahmen aus dem Konjunkturprogramm II haben gezeigt, dass bei einzelnen Maßnahmen, wie Schienenstegdämpfer und niedrigen Schallschutzwänden, **durch Weiterentwicklungen Verbesserungen der akustischen Wirksamkeit** erreicht werden können. Es wird dringend empfohlen, die Weiterentwicklung innovativer Schallschutzmaßnahmen weiterhin zu unterstützen.

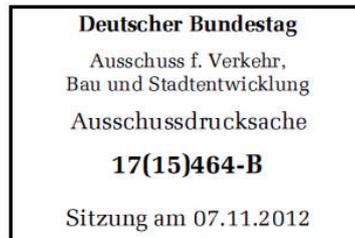
Zu III.6 Nicht – Anwendung des Schienenbonus bei der Lärmsa- nierung

Durch die generelle Nicht-Anwendung des Schienenbonus wird sich keine Änderung in der Prioritätenreihenfolge der Lärmsanierungsabschnitte ergeben. Allerdings wird sich **bei unveränderter Finanzmittelbereitstellung eine deutliche zeitliche Streckung der Umsetzung der Maßnahmen** einstellen, da sich der Umfang des Lärmschutzes in den einzelnen Abschnitten erhöht: Sowohl der flächenmäßige Umfang der lärmsanierungsberechtigten Gebiete als auch die Höhe der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen wird sich stark ausweiten (siehe hierzu meine Ausführungen unter Punkt 1 a). Eine differenzierte Anwendung des **Schienenbonus nur für Strecken mit Güterzügen** würde zur Folge haben, dass die Lärmsanierungsabschnitte an **Strecken mit Güterverkehr eine höhere Priorität** erhalten, als Strecken mit reinem Personenverkehr.

München, 31.10.2012



Ulrich Möhler



Fachbereich Raum- und Umweltplanung

ÖFFENTLICHES
RECHT

Prof. Dr. iur. Willy Spannowsky
Richter am Oberlandesgericht

Pfaffenbergstraße 95
67663 Kaiserslautern
Gebäude 1 Raum 034/035
Telefon: 0631/205-2290
Telefax: 0631/205-3977

Vorab per E-Mail an:
verkehrs-ausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Nachricht vom

Unsere Zeichen
Sp/schw

Kaiserslautern
31. Oktober 2012

Schriftliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und FDP eines „Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ – Drucksache 17/10771 und dem Antrag der Abgeordneten „Schienenlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten“ – Drucksache 17/10780

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den oben genannten Anträgen nehme ich unter Bezugnahme auf die Einladung zu einer öffentlichen Anhörung vom 18. Oktober 2012 wie folgt Stellung:

Die Abschaffung des Schienenbonus steht im Zusammenhang mit einem an der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ausgerichteten Maßnahmenkonzept zur Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Schienenverkehrslärm. Mit dieser Maßnahme wird veränderten Rahmenbedingungen im Bereich der Verkehrslärmentwicklung und hinsichtlich der Lärmbekämpfung Rechnung getragen. Zu berücksichtigen sind dabei auch die Entwicklungen auf EU-Ebene (siehe Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, KOM/2011/0144 endg.; Beschl. der Kommission vom 04.04.2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge“ – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems, ABl. L 99 v. 13.04.2011, S. 1 ff. und Stellungnahme des Ausschusses der Regionen: „Richtlinie über Umgebungslärm: weiteres Vorgehen“, ABl. Nr. C 113 v. 18.04.2012, S. 40 ff.)

Durch die im Gesetzentwurf vorgesehene Neuregelung soll die bisherige gesetzliche Bestimmung, wonach in den Rechtsverordnungen den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen ist, geändert werden. Da der Schienenbonus ausgehend von der bisherigen gesetzlichen Ermächtigung in § 43 Abs. 1 S. 2 BImSchG in Anlage 2 der 16. BImSchV seinen Niederschlag gefunden hat, bestimmt der Gesetzentwurf, dass dieser in der Rechtsverordnung verankerte Schienenbonus nach Maßgabe einer im Gesetzentwurf vorgesehenen, an das Eintreten bestimmter Bedingungen geknüpften Stichtagsregelung keine Anwendung mehr finden soll.

Das Wirksamwerden der gesetzlichen Anordnung, den Schienenbonus nicht mehr anzuwenden, ist nach der Stichtagsregelung von zwei Bedingungen abhängig,

- a) von der Bedingung, dass das Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, das voraussichtlich ab 2016 gelten soll, in Kraft getreten ist, und
- b) von der Bedingung, dass zu diesem Zeitpunkt das Planfeststellungsverfahren für den jeweiligen Abschnitt des Vorhabens noch nicht eröffnet ist.

Mit dieser an Bedingungen geknüpften Stichtagsregelung für das Wirksamwerden der Gesetzesänderung wird nach der Begründung des vorliegenden Gesetzentwurfs für eine Übergangszeit eine Kompromisslösung zwischen den divergierenden Interessen „effiziente Verbesserung des Lärmschutzes Betroffener“ und „Vertrauensschutz bzw. Planungssicherheit der Aufgabenträger“ erstrebt. So wird einerseits der Zweck verfolgt, den Schienenlärm wirksam zu reduzieren, andererseits soll aber auch dem Interesse der Aufgabenträger Rechnung getragen werden, sich auf die Rechtsänderungen einstellen zu können.

Fraglich ist, ob dieser Interessenausgleich durch das Hinausschieben des Wirksamwerdens der Gesetzesänderung unter Berücksichtigung der heterogenen Interessen auch anders gelöst werden könnte, welche Gestaltungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen und welche Argumente unter Berücksichtigung der Perspektive der Rechtsfolgenabschätzung für oder gegen die eine oder andere Gestaltungsmöglichkeit sprechen.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene, mit Bedingungen versehene Stichtagsregelung ist durchaus eine für den angestrebten Interessenausgleich geeignete Gestaltungsvariante. Sie birgt aber den Nachteil in sich, dass sie von dem Inkrafttreten eines Gesetzes

abhängig ist, weshalb der Zeitpunkt des Inkrafttretens nicht sicher vorhergesagt werden kann. Eine weitere Unsicherheit hinsichtlich des Wirksamwerdens bezüglich der im Bedarfsplan aufgelisteten Vorhaben liegt bei der vorgesehenen Stichtagsregelung jedoch darin, dass das Wirksamwerden der Gesetzesänderung für das jeweilige Vorhaben zudem davon abhängig sein soll, ob zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt des Vorhabens bereits das Planfeststellungsverfahren eröffnet worden ist. Diese Regelung birgt unter dem Aspekt der Rechtsfolgeabschätzung die Gefahr in sich, dass die Vorhabenträger aus Kostengründen versuchen werden, den Schienenbonus für die im Bedarfsplan ausgewiesenen Vorhaben aufrechtzuerhalten und deshalb bestrebt sein werden, das Planfeststellungsvorhaben noch innerhalb der Übergangszeit einzuleiten, um für das jeweilige Vorhaben noch den Schienenbonus zur Anwendung bringen zu können.

Es kann diesbezüglich auf entsprechende Erfahrungen in Bezug auf das Wirksamwerden der Verpflichtungen zur Durchführung einer Umweltprüfung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens oder im Rahmen der Verfahren der Raumordnungsplanung verwiesen werden. Gemäß § 244 Abs. 1 BauGB galt, dass die formalisierten und Kosten auslösenden Verpflichtungen zur Durchführung einer Umweltprüfung für die Planverfahren zur Anwendung kommen sollten, wenn die Verfahren nach dem 20. Juli 2004 förmlich eingeleitet worden sind oder nach dem 20. Juli 2006 abgeschlossen werden. Dies hatte den Effekt, dass die Gemeinden und Regionalplanungsträger vielfach bestrebt waren, die vorgesehenen Planungsverfahren vor dem 20. Juli 2004 einzuleiten und sie vor dem 20. Juli 2006 zum Abschluss zu bringen.

Je nachdem, welchem der konfligierenden Interessen der Vorrang eingeräumt wird, kommen verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten in Betracht. Dem Gesetzgeber steht hinsichtlich der Ausgestaltung ein Wertungs-, Einschätzungs- und Gestaltungsspielraum zu (siehe bezüglich des Verordnungsgebers BVerwG, Urt. v. 09.06.2010, 9 A 20.08, NuR 2010, 870 und VGH BW, Urt. v. 25.04.2012, Az. 5 S 927/10, jurisfassung Rn. 53).

Soll der Aspekt der Kostenvermeidung bis zum gesetzlichen Bedingungseintritt zugunsten der Vorhabenträger, deren Vorhaben im geltenden Bedarfsplan aufgelistet sind, zur Anwendung gebracht werden, erreicht die Stichtagsregelung ihren Zweck. Denn es wird nahegelegt, dass binnen der eingeräumten Übergangsfrist bis zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes für die Vorhaben ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird. Dies bedeutet aber auch, dass der Zweck, den Schienenlärm durch die Abschaffung des Schienenbonus wirksam zu erreichen, für die im geltenden Bedarfsplan vorgesehen Vorhaben weniger effizient als möglich erreicht wird.

Steht hingegen der Zweck, eines möglichst raschen und auch in Bezug auf die im Bedarfsplan vorgesehenen Vorhaben effizienten Lärmschutzes im Vordergrund, gibt es verschiedene Möglichkeiten wie dies eher erreicht werden kann als durch die im Gesetzentwurf vorgesehene Gestaltungsmöglichkeit.

Dabei dürfte die Gestaltungsmöglichkeit, wonach der Schienenbonus mit dem Inkrafttreten des Gesetzes entfällt, ausscheiden, weil damit auf laufende Planfeststellungsverfahren eingewirkt würde und weitreichende Konsequenzen für die laufenden Planungen und Kostenkalkulationen ausgelöst werden könnten. Dies würde auch einen Eingriff in das Eigentumsrecht privater Vorhabenträger bewirken und könnte erhebliche finanzielle Folgelasten auslösen.

Der Mittelweg bzw. die Kompromisslinie könnte wie folgt aussehen: Der Schienenbonus entfällt mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorgesehenen Gesetzes für Vorhaben, bei denen ein Planfeststellungsverfahren noch nicht eingeleitet worden ist, oder wenn ein Hinausschieben auf einen bestimmten Stichtag vorgesehen werden soll, für Vorhaben, bei denen ein Planfeststellungsverfahren nach einem bestimmten Stichtag eingeleitet worden und vor einem bestimmten Stichtag abgeschlossen ist. Die Stichtagsregelung ist allerdings wahrscheinlich stets mit dem Effekt verbunden, dass die Vorhabenträger ihre Pläne zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vor dem gesetzten Stichtag einreichen werden. Wird kein Endstichtag gesetzt, wird der damit geschaffene Vertrauenstatbestand auf unabsehbare Zeit offengehalten.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Willy Spannowsky



Deutscher Bundestag
Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Ausschussdrucksache
17(15)464-C
Sitzung am 07.11.2012

Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet Schienenfahrzeuge
Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht

Anhörung Bundestag zu Änderung Bundesimmissionsschutzgesetz

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht
TU - Berlin / FG Schienenfahrzeuge
Salzufer 17-19 / Sekr. SG 14, D-10587 Berlin

www.schiene-fzg.tu-berlin.de
markus.hecht@tu-berlin.de

Lärmanhörung

07. November 2012 Berlin

1



Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet Schienenfahrzeuge
Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht

Schienebonus

abzuschaffen ist richtig,

aber

Lärmanhörung

07. November 2012 Berlin

2



aber:

- a) genügt nicht, da Altstrecken nicht erfasst**
- b) schädigt den Neubau von Bahnstrecken, da unnötig teuer**
- c) erhöht die Instandhaltungskosten und bringt die Bürger auf, wegen optischer Störung und Isolationswirkung**

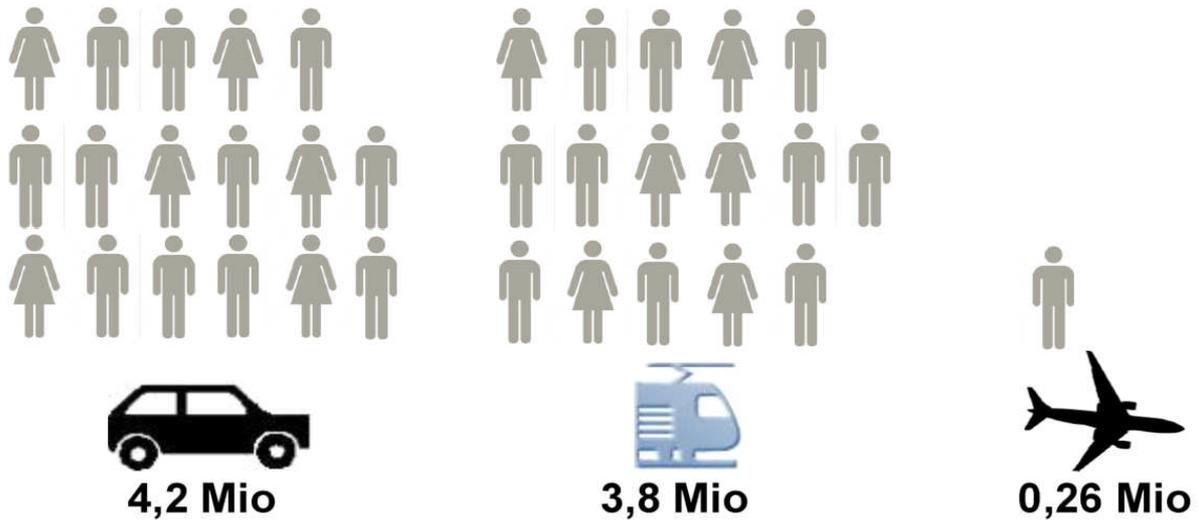


Lösung:

Bahnlärm generell, auch auf Altstrecken, mindern und effizientere Maßnahmen nutzen



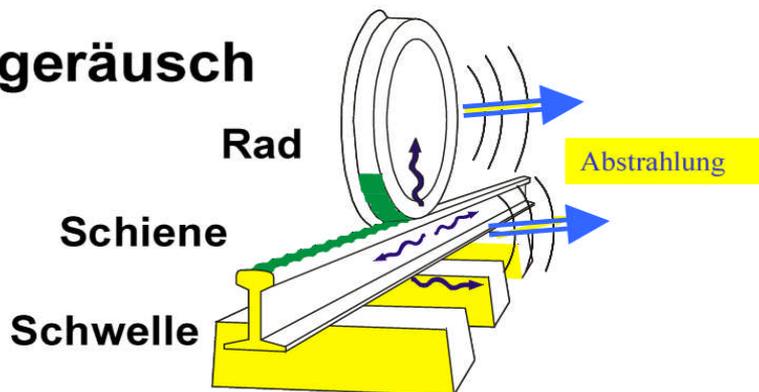
Betroffene durch Verkehrslärm in der Nacht >50 dB(A) in Deutschland



Quelle: Umweltbundesamt Lärmbilanz 2010, Seite 4



Rollgeräusch



**Probleme: Lärmgrenzwerte
für die lautesten Elemente
(Schienen und Schwellen) fehlen völlig!!!!!!**



Problem heute: 25 bis 30 dB Grenzwertüberschreitung auf stark befahrenen Altstrecken (= Bestandsstrecken)



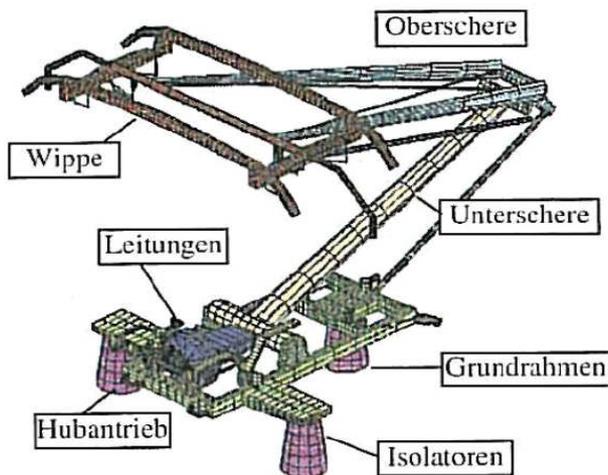
Ergebnis EU-STAIRRS Projekt :

**Lärminderung an der Quelle kostet nur
30% der Maßnahmen am Ausbreitungsweg**

**STAIRRS: Strategies and Tools to Assess and Implement noise
Reducing measures for Railway Systems**

Problem: Leise Technologien an der Quelle werden in Europa und besonders Deutschland nicht verwendet

3 Beispiele:
Stromabnehmer
Gleisbaumaschinen
Gleise



Optimierungsstufe 0

Konventioneller Stromabnehmer

Stromabnehmer nach TSI

Europa:
keinerlei
akustische
Anforderungen

starke Wirbelbildung,
starke Strömungs-
geräusche



Stromabnehmer Japan: Strömungsgeräusch – 25 dB zu Europa



Shinkansen (High-speed Train) Application

Method	Raised pneumatically, spring-lowering
Line voltage	25 kV AC/20 kV AC
Collector current	500 A
Lifting force	54 N
Range of working height	500 to 1000 mm
Weight	180 kg

Prospekt Toyo Denki Seizo k.K. 2012

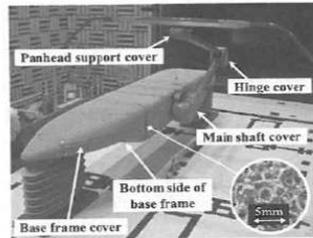


Fig. 2.2. Pantograph of high speed trains with porous metal

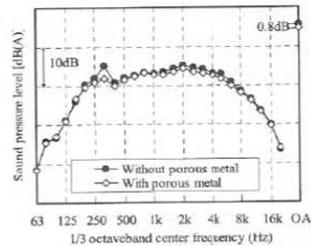


Fig. 2.3. Comparison of aerodynamic sound from pantographs

10th International
 Workshop on
 Railway Noise
 Nagahama, Japan
 Oct 2010,
 p. 435

Lärmanhörung

07. November 2012 Berlin

11



▲ B 20-75 C Railway Technology Co.,Ltd (Japan)

Europäische Gleisbaumaschine (Stopfmaschine)
 für Japan – 12 dB gegenüber europäischer Maschine für Europa

Lärmanhörung

07. November 2012 Berlin

12



Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet Schienenfahrzeuge
Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht



B 20-75 C Collazo (Spanien)

Dieselbe Maschine (laute Version) für Europa



Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet Schienenfahrzeuge
Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht

Problem Lärminderung bei den Bahnen an der Quelle in D und Europa heute:

**Notwendigkeit wird erkannt,
aber nur soweit durchgeführt wie
keine Einschränkungen an anderen
Funktionen auftreten und keine
Kosten entstehen**



Weiteres Problem Deutschland: Neubauinvestitionen werden voll bezuschusst (BSchwAG §8)

Instandhaltungskosten muss DB Netze
 selbst tragen.

dies führt zu sehr lauten Gleisen



Tabelle D.1 — Parameter mit maßgeblichem Einfluss auf das Gleisgeräusch

Parameter	Wert des Parameters, der zum kleinsten erzeugten Geräuschpegel führt	Wert des Parameters, der zum größten erzeugten Geräuschpegel führt	Pegeldifferenz, die sich aus dem Unterschied der Einflüsse zwischen den Werten des Parameters für den kleinsten und für den größten erzeugten Geräuschpegel ergibt dB
Schientyp	UIC 54 E1	UIC 60 E1	0,7 dB ✓
Statische Steifigkeit der Schienenzwischenlage	5 000 MN/m	100 MN/m	5,9 dB ✓
Verlustfaktor der Schienenzwischenlage	0,5	0,1	2,6 dB ✓
Schwellentyp	„Bi-Block“	Holz	3,1 dB ✓
Schwellenabstand	0,4 m	0,8 m	1,2 dB —
Schottersteifigkeit	100 MN/m	30 MN/m	0,2 dB —
Schotterverlustfaktor	2,0	0,5	0,2 dB —
Radversatz	0 m	0,01 m	0,2 dB —
Schienenversatz	0 m	0,01 m	1,3 dB —
Radrauheit	glattester Fall	rauester Fall	8,5 dB —
Rauheit von Schienen, die frei von Unebenheiten sind	glattester Fall	rauester Fall	0,7 dB bis 3,9 dB —
Zuggeschwindigkeit	80 km/h	160 km/h	9,4 dB —
Achslast	25 t	10 t	1,1 dB —
Lufttemperatur	10°C	30°C	0,2 dB —

✓ nutzbar

— nicht nutzbar oder bereits genutzt

Lärmmonitoringstationen sind zur Diskussionsobjektivierung dringend nötig, Beispiel Schweiz seit 2003:



Messcontainer

Außenmikrofon

Achszähler

Quelle für Bilder BAFU Bern, Schweiz

Beispiel Monitoring Lärminderungsmaßnahmen CH 2003-2010 mit voll transparentem Ergebniszugang im Internet für jedermann

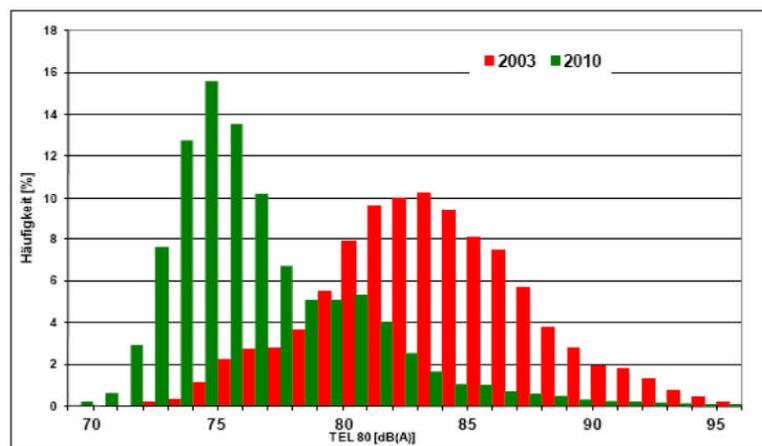


Abb. 11: Steinen (Gleis 115), Häufigkeitsverteilungen TEL 80 der Personenzüge in den Jahren 2003 und 2010

Quelle Jahresbericht Monitoring Eisenbahnlärm 2010, BAV, Bern



Zusammenfassung

Abschaffung Schienenbonus und zur Kostensenkung

- a) Lärminderung an der Quelle statt
am Ausbreitungsweg
und**
- b) mit anderen Bahnthemen kombiniert
behandeln:
Lärminderung Altstrecken+
Monitoringstationen+.....**

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



<p>Deutscher Bundestag Ausschuss f. Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Ausschussdrucksache 17(15)464-D Sitzung am 07.11.2012</p>

Deutsche Gesellschaft für Akustik e. V.
Informations- + Geschäftszentrum des ALD
Voltastraße 5; Gebäude 10-6
13355 Berlin

Tel. (030) 46 77 60 00

Fax (030) 46 06 94 70

ald@ald-laerm.de

www.ald-laerm.de

Berlin, 31. Oktober 2012

Schriftliche Stellungnahme des ALD zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestags am 07.11.2012

- Gesetzesentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP
Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
Drucksache 17/10771
- Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP
Schienerlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten
Drucksache 17/10780

Zusammenfassung

Der ALD begrüßt die Absicht der Regierungskoalition, den so genannten **Schienerbonus** abzuschaffen, sieht aber die vorgeschlagene **Stichtagsregelung** sehr kritisch. Wir bitten deshalb die Regierungskoalition, den Stichtag deutlich vorzuziehen, vor allem für die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms.

Wir begrüßen grundsätzlich die im Antrag der Regierungskoalition genannten **Einzelmaßnahmen** für den Lärmschutz an Schienenwegen und danken dem BMVBS für ihre Durchführung. Die gültigen rechtlichen Regelungen und die genannten Programme sind allerdings für die Bestandssituationen unzureichend. Sie sind nicht geeignet, den grundgesetzlich garantierten **Schutz der körperlichen Unversehrtheit** zu gewährleisten. Nach wie vor gilt, was der Sachverständigenrat für Umweltfragen bereits 1999 kritisiert¹ hat: Eine Verkehrslärmschutzpolitik, die „fast völlig von fiska-

¹ Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (1999): Sondergutachten Umwelt und Gesundheit (31.8.1999).

Auszug aus der Kurzfassung:

„Im Gegensatz zu Anlagen, die dem Bundes-Immissionsschutzgesetz unterliegen (§§ 17, 25 BImSchG), sehen die gesetzlichen Regelungen eine Sanierung bestehender Verkehrsanlagen nicht vor....“

Dieser Rechtszustand, der den Lärmschutz macht, ist auch unter dem Vorzeichen knapper gewordener Haushaltsmittel auf Dauer nicht akzeptabel. Die Verweigerungshaltung der Fiskalpolitik entfernt sich nicht nur von den individuellen Präferenzen einer Vielzahl der Bürger. Vielmehr gebietet auch die Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG ein angemessenes Vorgehen gegen Lärmbelastungen durch Altanlagen, jedenfalls soweit sie im Grenzbereich zur Gesundheitsgefährdung liegen, was bei langandauernden erheblichen Belästigungen im medizinischen Sinne zu erwarten ist. Da insbesondere sozial Schwächere von unzumutbarem Lärm betroffen sind, ist ein Abbau der Lärmbelastung auch ein Gebot des Sozialstaates.“



lischen Erwägungen abhängig" ist, ist „auf Dauer nicht akzeptabel“. Wir fordern deshalb zum wiederholten Mal² ein, den Schutz vor Verkehrslärm auf eine **gesetzliche Grundlage** zu stellen, die vorrangig und kurzfristig die Vermeidung gesundheitlicher Risiken anstrebt und auch das bislang ungelöste Problem der Mehrfachbelastungen angeht. Wir halten es als ersten Schritt für erforderlich, dass die Bundesregierung unter Einbeziehung der Betroffenen ihre Lärmschutzziele überarbeitet (**Nationales Verkehrslärmschutzpaket III**) und absolute Ziele zum Schutz der Gesundheit und zur Vermeidung anderer schädlicher Umwelteinwirkungen durch Lärm formuliert. Bei der Einwirkung von mehreren Quellen sind die Schutzziele für die Gesamtlärmbelastung festzulegen. Hilfsweise ist das **Lärmsanierungsprogramm** deutlich zu verbessern (Senkung der Auslösewerte mindestens auf das Niveau der Werte im Lärmsanierungsprogramm für die Bundesfernstraßen). Die dazu erforderlichen Finanzmittel sind vor allem über die verursachergerechte Anlastung der volkswirtschaftlichen Kosten des Lärms bereit zu stellen. Die Einführung der **lärmabhängigen Trassenpreise** als Anreizinstrument zur Umrüstung der Güterwagen mit Graugussklötzen wird ausdrücklich begrüßt. Damit das Instrument zum Ziel führt, sind allerdings zusätzlich ordnungsrechtliche Maßnahmen (Fahrverbot für diese Wagen spätestens ab 2020) erforderlich. Die Bundesregierung sollte sich deshalb für eine europäische **Betriebsbeschränkungsrichtlinie** stark machen. Die Umrüstung aktiviert zudem nur dann das optimale Minderungspotenzial³, wenn die Pflege der Schienen deutlich verbessert wird. Wir fordern die Bundesregierung ferner auf, sich für eine anspruchsvolle Fortschreibung der **Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge** einzusetzen.

Einleitung

Es besteht weitgehend politischer Konsens, dass der Schienenverkehr aus gesamtgesellschaftlicher und Umweltsicht eine stärkere Rolle übernehmen soll: Die Europäische Kommission tritt dafür ein, bis 2030 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr zu verlagern, mehr als 50 Prozent bis 2050. Die Bundesregierung strebt an, den Anteil des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung im Inland bis zum Jahr 2015 auf 25 Prozent zu erhöhen. Der Schienenverkehr sollte zudem im Sinne der Daseinsvorsorge breiten Schichten der Bevölkerung Mobilität zu angemessenen Preisen ermöglichen. Die angestrebte Stärkung des Schienenverkehrs wird aber zunehmend durch die von ihm verursachten Lärmbelastungen gefährdet. Die Belastungen haben bereits jetzt - vor allem an den wichtigen Güterverkehrskorridoren mit ihren häufigen nächtlichen Transporten - ein Ausmaß erreicht, das das **Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit** erheblich verletzt. Dadurch sinkt auch die Akzeptanz der Bevölkerung für den Schienenverkehr in Besorgnis erregendem Maße. Daran hat auch die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms an den Schienenwegen des Bundes nichts Entscheidendes geändert, wie z. B. die Proteste und Untersuchungen⁴ im Mittelrheintal belegen. Erforderlich sind deshalb verstärkte Anstrengungen – auch angesichts des angestrebten Verkehrsmengenwachstums - den Lärmschutz deutlich zu verbessern. Dem Gesetzgeber kommt dabei die Aufgabe zu, das bislang nicht ausreichende Verkehrslärmschutzrecht zu einem effektiveren Instrument umzugestalten und die erforderlichen Finanzmittel bereit zu stellen. Der umgehenden Reduktion von Belastungen, die das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit verletzen, kommt dabei höchste Priorität zu. Unter dieser Prämisse bewerten wir die Initiativen der Regierungskoalition.

² Siehe z. B. die Schriftliche Stellungnahme des ALD zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestags am 14.12.2012 zu den Anträgen der Fraktionen der SPD und von Bündnis 90/Die Grünen.

http://www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse17/a15/Oeffentliche_Anhoerungen/Archiv/Verkehrslaerm_14_12_2011/Stellungnahmen/A-Dr_17_15_304-D.pdf

³ das sind die im Antrag genannten 10 dB(A)

⁴ siehe z. B. ZEUS GmbH (2011): Belästigung durch Bahnlärm im Mittelrheintal und im Rheingau/Rheinhausen. Endbericht. http://www.mulewf.rlp.de/fileadmin/mufv/imgf/inhalte/laerm/Belaestigung_durch_Bahnlaerm-Endbericht_Schreckenberger.pdf

Zum Gesetzesentwurf

Der ALD begrüßt die Absicht der Regierungskoalitionen, den so genannten Schienenbonus abzuschaffen⁵. Das Schutzniveau wird dadurch deutlich verbessert.

Wir bewerten allerdings die vorgesehene **Stichtagsregelung** sehr kritisch:

- Sie bedeutet faktisch, dass der Wegfall des Bonus erst für Neu- und Ausbauprojekte wirksam wird, die **deutlich nach 2017** realisiert sein werden. Alle laufenden Planfeststellungsverfahren und noch vor dem Stichtag eröffnete Verfahren sehen nach wie vor Schutzregelungen unter Einrechnung des Bonus vor. Besonders problematisch ist die vorgeschlagene Stichtagsregelung bei der Lärmsanierung, da ihre aktuell gültigen Auslösewerte für Wohngebiete⁶ mit Mittelungspegeln von 75/65 dB(A) tags/nachts (Außenpegel) deutlich über dem liegen, was vom Umweltbundesamt⁷ und von der WHO⁸ aus Gründen des **Gesundheitsschutzes** für erforderlich erachtet wird (kurzfristig 65/55 dB(A) tags/nachts, WHO langfristig 40 dB(A) nachts).
- Die Stichtagsregelung entspricht damit auch nicht den **Erwartungen der Bürger**. Bei den Planfeststellungsverfahren bei dem Streckenausbau der Rheintalbahn zwischen Ofenbourg und Basel haben Bürger und Gemeinden erreicht, dass ein „verbesserter“ Lärmschutz⁹ - d. h. bei Wegfall des Schienenbonus - umgesetzt und finanziert wird. Der Bund wird sich an der Finanzierung der erwarteten Mehrkosten beteiligen⁹. Bürgerinnen und Bürger dürfen in anderen laufenden Planfeststellungsverfahren nach dem **Grundsatz der Gleichbehandlung** gleiches Schutzniveau erwarten.
- Eine Mittelserhöhung für die Projekte der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung ist nicht vorgesehen. Die Regierungskoalition setzt offensichtlich darauf, dass bei Planfeststellungsverfahren und Lärmsanierungsprojekten, die nach dem Stichtag eröffnet bzw. eingeleitet werden, von einer 80%igen Umrüstung der graugussklotzgebremsten Güterwagen (GG-Wagen) ausgegangen werden kann. Allerdings führt nur eine **vollständige** Umrüstung¹⁰ - nach dem Entwurf der Schall 03 von 2006 auf normal gepflegtem Gleis - zu einer Emissionsreduktion um 5 dB(A) auf Strecken mit nahezu reinem Güterverkehr. Eine Kompensation ist deshalb nur für diese Betriebsprogramme möglich; eine Steigerung der Verkehrsmengen des Güterverkehrs wird damit nicht ausgeglichen. Bei einer Verdopplung des Güterzugverkehrs und einer Umrüstquote von 8 % würden vom Umrüstungseffekt nur 0,5 dB(A) erhalten bleiben. Zudem ist der Erfolg des Umrüstprogramms noch nicht garantiert (siehe dazu den Abschnitt „Lärmabhängige Trassenpreise“).

Wir bitten deshalb die Regierungskoalition, den **Stichtag deutlich vorzuziehen**, besonders für die kritischen Fälle der Bestandsstrecken (Lärmsanierung). Eine **Mittelerhöhung** für die Lärmsanierung ist erforderlich (siehe dazu auch den Abschnitt „Lärmsanierungsprogramm“). Übergangsregelungen und Zwischenlösungen sind zu entwickeln. Dazu bieten sich besonders die Maßnahmen an den Gleisen¹¹ an (z. B. verbesserte akustische Schleifprogramme (als High Speed Grinding von unübertroffener Kosten-Wirksamkeit), Schienenstegabsorber oder -abschirmungen).

⁵ siehe dazu auch unsere Stellungnahme, Fußnote 2

⁶ Für Dorf-, Kern- und Mischgebiete liegen die Auslösewerte sogar noch 2 dB(A) höher.

⁷ UBA Jahresbericht 1999

⁸ WHO (2000): Executive Summary of the Guidelines for Community Noise. Genf.

<http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>.

WHO/Europe (2009): Night Noise Guidelines for Europe. Copenhagen.

http://www.euro.who.int/InformationSources/Publications/Catalogue/20090904_12)

⁹ Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg (2012): Pressemitteilung PM_20120305_2 "Verkehrsminister Winfried Hermann: Durchbruch beim Ausbau der Rheintalbahn"

<http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/106958/>

¹⁰ Die im Antrag genannte Umrüstquote von 80 % würde die Kompensation auf 3,5 dB(A) schrumpfen lassen

¹¹ DB Netze (2012): Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg. Schlussbericht vom 15.06.2012

http://www.deutschebahn.com/site/dbnetz/zubehoer_assets/de/migrationsvorbereitung/schlussbericht_konjunkturprogramm_2011.pdf

Zum Antrag

Grundsätzliche Anmerkungen:

Der Antrag unterschätzt die Beeinträchtigungen durch Lärm in Folge des Schienenverkehrs, wenn er von den „Vorbehalten“ gegen den Schienenverkehr spricht, „wo sich Menschen vom Güterverkehr, insbesondere in der Nacht, **gestört** fühlen“. Es sind die **gesundheitlichen Risiken**, die die Belastungssituationen besonders problematisch machen. Die CDU selbst drückt es so aus: „Denn wir wissen alle: Lärm macht krank“¹². Vorrangige Aufgabe eines Lärmreduzierungsprogramms im Schienenverkehr wäre deshalb die Identifizierung von **Lärmschutzziele**, die die **körperliche Unversehrtheit garantieren** und ihre Umsetzung in einem abgestimmten **Gesamtkonzept**. So sehr wir die im Antrag aufgeführten Einzelmaßnahmen wie

- das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“^{13,14}
- das Lärmabhängige Trassenpreissystem
- das Lärmsanierungsprogramm von 1999
- die innovativen Maßnahmen am Fahrweg
- das Projekt „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen“

begrüßen – und für die erfolgreiche oder verbesserte Weiterführung dieser Aktivitäten plädieren –, so vermissen wir doch ein **strategisches Konzept**, um die am Gesundheitsschutz orientierten Schutzziele alsbald zu realisieren. Das Nationale Verkehrslärmschutzkonzept II des BMVBS hat durchaus Elemente eines derartigen Konzepts, formuliert aber nur **relative** Minderungsziele (umgesetzt in dB(A) ist dieses eine Minderung um 10 dB(A) bis 2020 gegenüber 2008). Ein Blick auf die aktuell bestehenden Belastungen an den "hot spots", den Belastungsschwerpunkten, zeigt, dass dieses Minderungsziel unzureichend ist: An den hoch belasteten Strecken des Schienenverkehrs wie dem Mittelrheintal, die durch starken Güterverkehr in der Nacht mit Außenpegeln bis über 80 dB(A) gekennzeichnet sind, müssen Minderungen des Mittelungspegels von bis zu 25 dB(A) erzielt werden, um das kurzfristige Schutzziel der Vermeidung gesundheitlicher Risiken von 55 dB(A)¹⁵ nachts einzuhalten. Für den Abbau erheblicher Belästigungen sind sogar 35 dB(A) Minderung erforderlich.

Die Umsetzung der Schutzziele sollte nicht in das Belieben der verfügbaren Mittel gestellt, sondern durch ein seit langem von verschiedener Seite gefordertes „Verkehrslärmschutzgesetz“ realisiert werden.

Wir fordern deshalb zum wiederholten Mal² ein, den Schutz vor Verkehrslärm auf eine gesetzliche Grundlage zu stellen, die vorrangig die Vermeidung gesundheitlicher Risiken anstrebt und auch das bislang ungelöste Problem der Mehrfachbelastungen angeht¹⁶.

Die dazu erforderlichen Finanzmittel sind vor allem über die verursachergerechte Anlastung der volkswirtschaftlichen Kosten bereit zu stellen. Damit der Schienenverkehr seine verstärkte Rolle für eine nachhaltige Mobilität wahrnehmen kann, ist das Instrument der Internalisierung externer Kosten auf alle Verkehrsarten anzuwenden.

Im Folgenden nehmen wir zu einigen Aktivitäten der Bundesregierung Stellung und schlagen ergänzende Aktivitäten vor (Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge):

¹² Daniela Ludwig, MdB der CDU in der 195. Sitzung des Deutschen Bundestags, 27.09.2012

¹³ bereits in der vorhergehenden Legislaturperiode konzipiert

¹⁴ ebenfalls im Rahmen des Pilotprogramms bereits in der vorhergehenden Legislaturperiode konzipiert

¹⁵ Bei gesundheitsgefährdenden Belastungen ist die Annahme eines Schienenbonus nicht gerechtfertigt.

¹⁶ Jüngere Untersuchungen (siehe Literaturhinweise in unserer Stellungnahme, Fußnote 2) haben gezeigt, dass die Formulierung von Schutzziele allein in Form von Mittelungspegeln unzureichend ist. So werden z. B. Aufwachreaktionen durch **Einzelschallereignisse** verursacht. Die Untersuchungen im Mittelrheintal zeigen, dass bei trassennahen Wohngebäuden Spitzenpegel bis über 100 dB(A) auftreten können.



Lärmsanierungsprogramm

Für Strecken des Bestands (vor 1974 gebaut oder plangenehmigt) existieren keine Grenzwerte, sondern nur das **freiwillige Lärmsanierungsprogramm** an Schienenwegen des Bundes (ab 1999). Zurzeit werden im Bundeshaushalt¹⁷ 100 Mio. €/Jahr bereit gestellt, vor allem für sekundäre Maßnahmen. Die Auslösewerte für die Aufnahme von Strecken in das Programm sind Mittelungspegel L_m über 75/65 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete. Für das entsprechende Bundesprogramm an Fernstraßen betragen seit 2010 die Schwellenwerte 67/57 dB(A) tags/nachts. Die Differenz von 8 dB(A) setzt sich zusammen aus dem Schienenbonus von 5 dB(A) und der für die Schienen nicht nachvollzogenen Senkung der Schwellenwerte für die Bundesfernstraßen um 3 dB(A). Bundesregierung und Parlament sollten die Schwellenwerte senken (Abschaffung des Schienenbonus und zusätzliche Senkung um mindestens 3 dB(A)). Dazu sind die Lärmsanierungsmittel für die Schiene zu erhöhen, damit die Umsetzung des Programms nicht verzögert wird.

Neben der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes ist die Lärmaktionsplanung an Hauptstrecken und in Ballungsräumen im Rahmen der Richtlinie zum Umgebungslärm ebenfalls ein Instrument zur Minderung der Belastungen auf den Bestandsstrecken. Lärmsanierungsprogramm und Lärmaktionsplanung sind bislang nicht koordiniert worden. Das sollte so rasch wie möglich geschehen. Dem Eisenbahnbundesamt sollte die Zuständigkeit für das koordinierte Programm übertragen werden, da die Gemeinden an Hauptstrecken außer passiven Maßnahmen kaum über Möglichkeiten und finanzielle Mittel zu lärmindernden Maßnahmen verfügen. Mit dem Siebten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. Juni 2012 werden die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe der Hauptstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr mitzuwirken. Wir sehen darin die große Chance, die wünschenswerte Harmonisierung von Lärmaktionsplanung und Lärmsanierung konkret anzugehen.

Im Rahmen der verbesserten Lärmsanierung sollten die innovativen Maßnahmen an den Schienenwegen umgesetzt werden.

Besser noch als die Fortführung des Lärmsanierungsprogramms mit verbesserten Auslösewerten wäre eine Integration in eine gesetzliche Regelung.

Lärmabhängige Trassenpreise

In Deutschland werden lärmabhängigen Trassenpreise ab Ende 2012 eingeführt. Das Instrument soll eine Umrüstung fast aller in Deutschland verkehrenden Güterwagen bis 2020 bewirken. Die Einführung wird als wichtiger Schritt begrüßt. Sie enthält allerdings einige Unsicherheiten. Es ist vor allem nicht sichergestellt, dass die Anreize – speziell für die ausländischen Güterwagenhalter – ausreichend hoch sind. Das Instrument sollte deshalb zum einen mit dem Bemühen der deutschen Bundesregierung um eine verbindliche europäische Regelung verbunden werden. Die Revision der Wegekostenrichtlinie („Recast“) sieht bislang nur eine freiwillige Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen vor. Die Bundesregierung hat sich nach unserem Kenntnisstand im Rat nicht für eine verpflichtende Einführung stark gemacht. Zum anderen sollten ordnungsrechtliche oder ökonomische Instrumente ab 2020 den Einsatz lauter Güterwagen in Deutschland unterbinden. Die Bundesregierung sollte für die Entwicklung des ordnungsrechtlichen Instrumentariums – z. B. Betriebsbeschränkungen für laute Schienenfahrzeuge bis hin zu Fahrverboten – so rasch wie möglich die Initiative für eine europäische Betriebsbeschränkungsverordnung im Schienenverkehr ergreifen.

Die lärmabhängigen Trassenpreise sind zudem fortzuentwickeln. Mit dem Trassenpreissystem ab 2014 sollten Anreize für Güterwagen eingeführt werden, die die Grenzwerte der TSI Noise deutlich unterschreiten, um weitere Innovationen zu stimulieren. Der Aufwand an zusätzlichen Transaktionskosten wird als gering eingestuft. Lärmabhängige Trassenpreise sind als Instrument der verursachergerechten Anlastung externer Lärmkosten mittelfristig für den gesamten Schienenverkehr einzuführen.

¹⁷ Bundeshaushalt 2012, Kapitel 1222, Titel 89105



Die Umrüstung der Güterwagen von Graugussklotzbremsen auf Kompositklötze führt bei sehr glatten Schienen zu besonders hohen Minderungen: Auf dem deutschen Schienennetz erhöht sich die Reduktion der Emissionen um 3 dB(A) auf 8 dB(A) gegenüber durchschnittlich gepflegtem Gleis (Daten nach dem Entwurf der Schall 03 von 2006). Die Schweizer Daten zeigen noch weit höhere Minderungspotenziale von 6 dB(A) durch verbesserte Gleispflege (Quelle: sonRail-Daten). Das Konzept der Umrüstung muss deshalb ergänzt werden durch Vorgaben für die akustische Qualität der Schienenlaufflächen.

Infrastrukturaus- und -neubau

Der Ausbau der Infrastruktur sollte stärker unter dem Aspekt der Lärminderung betrieben werden. Langfristig sind z. B. bestimmte Problemstrecken wie das Mittelrheintal durch Neu- und Umbaumaßnahmen zu entlasten. Hier ist zu prüfen, ob dies besser durch lokale Maßnahmen (z. B. Multitunnel-Konzept), durch Ertüchtigung alternativer Strecken oder durch einen Streckenneubau (und die Kombination dieser Maßnahmen) geschieht. Der ALD begrüßt deshalb die Ausschreibung einer Studie, die verkehrliche Konzepte zur Entlastung des Rheintals entwickeln soll. Grundsätzlich sollte der Güterverkehr - auch aus Gründen der Sicherheit (z. B. bei Gefahrguttransporten) - auf ortsfernen Trassen abgewickelt werden.

Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge

Für **neue** und wesentlich geänderte, interoperable¹⁸ Schienenfahrzeuge hat die EU Geräuschgrenzwerte seit 2002 (Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs) und 2005 (konventionelle Fahrzeuge) in Form so genannter Technischer Spezifikationen für die Interoperabilität TSI eingeführt. Die Grenzwerte gelten für verschiedenen Betriebssituationen (Stand, Anfahren, Fahren). Wichtigste Auswirkung der Fahrgeräuschgrenzwerte für die konventionellen Fahrzeuge ist, dass Wagen mit Grauguss-Klotzbremsen (GG) faktisch nicht mehr zulassungsfähig sind, da sie diese Grenzwerte nicht einhalten können. 2011 wurde mit der Revision der Grenzwerte begonnen. Die europäische Eisenbahnagentur ERA hat dazu eine Arbeitsgruppe (AG) eingerichtet (ERA-WP TSI Noise). Deutschland ist in dieser AG durch das Umweltbundesamt vertreten. Wir fordern die deutsche Bundesregierung zum Einen auf, sich für eine anspruchsvolle Fortschreibung der Grenzwerte einzusetzen d.h. Senkung der Grenzwerte um mindestens 3 dB(A), zum Anderen die Anwendung der Geräuschgrenzwerte auch für die **Bestandsfahrzeuge** einzufordern, um so den Verkehr mit den lauten GG-Wagen zu unterbinden.

gez. M. Jäcker-Cüppers
Vorsitzender des ALD

¹⁸ Interoperabel sind Fahrzeuge, wenn sie auf dem transeuropäischen Eisenbahnnetz verkehren können.

**Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und FDP:
„Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes“, Drucksache 17/10771 vom 25.09.2012.**

Rainer Guski, Ruhr-Universität Bochum, am 01.11.2012

Deutscher Bundestag
Ausschuss f. Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Ausschussdrucksache
17(15)464-E
Sitzung am 07.11.2012

Die Regierungskoalition hatte schon im Koalitionsvertrag vereinbart, die günstigere Bewertung des Schienenverkehrslärms im Fall von Lärmschutzmaßnahmen (sog. „Schienenbonus“) allmählich abzuschaffen. Der vorliegende Gesetzentwurf ist ein erster Schritt in diese Richtung, bezieht sich jedoch nur auf Aus- und Neubaustrecken, unabhängig von ihrer Nutzung durch Reise- oder Güterzüge. Leider gibt es gerade zu diesem Thema bisher keine ausreichende empirische Evidenz für oder gegen die Bevorzugung des Schienenverkehrs im Aus- oder Neubaufall. Aus diesem Grund erscheint es derzeit sicherer, keinen Verkehrsträger im Aus- oder Neubaufall zu bevorzugen – und deshalb den Schienenbonus im Planungsfall zu verweigern.

1. Sozialwissenschaftliche Grundlagen für den „Schienenbonus“ in Bestandssituationen.

In der Begründung zum Gesetzentwurf wird ausgesagt, der „Schienenbonus“ beruhe auf sozialwissenschaftlichen Studien, die in den 1970/80er Jahren erstellt wurden und folge „der damaligen Annahme, dass Schienenlärm als weniger belastend wahrgenommen wird im Vergleich zum Straßenlärm“. Es sei daran erinnert, dass es sich hier nicht um eine Annahme handelt, sondern um die übereinstimmende Feststellung einer großen Zahl internationaler sozialwissenschaftlicher Untersuchungen, dass der vom Schienenverkehr ausgehende Lärm die betroffene Bevölkerung insgesamt weniger stark stört und belästigt als Straßenverkehrslärm mit vergleichbaren Dauerschallpegeln. Zumindest gilt diese Feststellung bis einschließlich der großen deutschen Feldstudien der Studiengemeinschaft Schienenverkehr (SGS) in den Jahren 1999 bis 2003 zu den Auswirkungen des Eisenbahnverkehrslärms (vgl. z.B. Griefahn, Möhler & Schuemer 1999; Zeichart et al. 1999, 2001; international und zusammenfassend: Miedema & Oudshoorn 2001).

Allerdings sollte berücksichtigt werden, dass die Feststellung der insgesamt geringeren Störung und Belästigung der Bevölkerung durch Schienenverkehrslärm leicht darüber hinwegtäuschen kann, dass bestimmte Verhaltensbereiche (z.B. verbale Kommunikation und andere Aktivitätenstörungen) in mehreren Untersuchungen durch Schienenverkehrslärm stärker gestört wurden als durch Straßenverkehrslärm vergleichbaren Pegels, sodass der Schienenbonus von 5 dB insgesamt als eher politisch, denn sozialwissenschaftlich begründet angesehen werden muss.

Insofern könnte man gewissermaßen achselzuckend auch die geplante Abschaffung des Schienenbonus im Bestandsfall als politischen Akt ansehen, der mit neueren sozialwissenschaftlichen Erkenntnissen wenig zu tun hat. Wenn es aber in der Begründung zum neuen Gesetzentwurf heißt, die Annahme, dass Schienenlärm als weniger belastend wahrgenommen wird im Vergleich zum Straßenlärm sei „angesichts der hohen Zuwächse beim Schienengüterverkehr weder sachgerecht noch zeitgemäß“, und „Vielmehr hat sich der Schienenverkehrslärm inzwischen zu einem zentralen Umweltproblem entwickelt“, dann ist erstens zu fragen, welcher empirische Zusammenhang zwischen dem Verkehrs-Zuwachs (z.B. der Verkehrsmenge) und der

Störung, Belästigung oder Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung besteht, und ob dieser Zusammenhang spezifisch für den Schienengüterverkehr ist oder z.B. auch für den Flugverkehr besteht, der dann wohl ähnlich kritisch betrachtet werden müsste. Zweitens ist zu fragen, was mit der Bewertung, der Schienenbonus sei nicht „zeitgemäß“, gemeint sein könnte. Man könnte denken, der Schienenbonus stehe im Widerspruch zu umfassenden aktuellen wissenschaftlichen Untersuchungen über die Auswirkungen des Schienen- und Strassenverkehrslärms – aber eben solche aktuellen umfassenden Untersuchungen gibt es (abgesehen von Laborstudien) nicht.

Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung sind derartig pauschale Begründungen für ein Gesetz zur Abschaffung des Schienenbonus nicht geeignet, auch nicht für den Teilbereich der Neu- und Ausbaustrecken. Man kann jedoch fragen, welche aktuellen Daten für eine differenzierte Betrachtung der Unterschiede zwischen den Lärmwirkungen von verschiedenen Verkehrsträgern zur Verfügung stehen, und welche Konsequenzen für Aus- und Neubauten gezogen werden können.

2. Neuere Eisenbahnverkehrslärm-Untersuchungen

Leider gibt es in jüngerer Zeit keine vergleichbar große und umfassende sozialwissenschaftliche Untersuchung zur Wirkung des Schienenverkehrslärms wie die der damaligen Studiengemeinschaft Schienenverkehrslärm (SGS). Es gibt zwar inzwischen eine Reihe von kleineren Untersuchungen, insbesondere zur Rolle des nächtlichen Güterzugverkehrs, jedoch taugen diese nicht zur wissenschaftlichen Absicherung von Grenzwerten für den gesamten Schienenverkehr oder auch nur für Neu- oder Ausbaustrecken, unabhängig von der Verkehrsart (z.B. Personen- oder Güterverkehr) und der Tageszeit. Es lassen sich aber aus den jüngeren Arbeiten zu Bestandsstrecken Teil-Erkenntnisse gewinnen, die bei der generellen Bonus/Malus-Diskussion nützlich sein können.

Bemerkenswert erscheinen mir in diesem Zusammenhang vier Untersuchungen:

1. Zeichart et al. (2001) stellten fest, dass ein hoher Güterzug-Anteil (über 58%) in den Abend- und Nachtstunden erhöhte Störungs- und Belästigungsangaben der Betroffenen zur Folge hat – was nicht nur auf die relativ hohen Pegel, sondern auch die spezielle Geräusch-Charakteristik von Güterzügen zurückgeht.
2. Eine differenzierte Analyse der Belästigung zu verschiedenen Tageszeiten (Schreckenbergs & Guski 2004) zeigte, dass abendlicher Schienenverkehrslärm in der Zeit zwischen 18 und 22 Uhr im Durchschnitt stärker belästigt als Straßenverkehrslärm mit ähnlichen Stunden-LAeqs (zwischen 50 und 70 dB). Der Unterschied der beiden Quellen wird mit zunehmendem LAeq stärker. Es bleibt zwar dabei, dass bei globaler Betrachtung der 24-Stunden-Belästigung der Schienenverkehrslärm immer noch etwas günstiger beurteilt wird als der Straßenverkehrslärm bei gleichem 24-Stunden LAeq, aber in der Abendzeit wirkt der Schienenverkehrslärm lästiger als der Straßenverkehrslärm.
3. Neuere elektrophysiologische Schlafuntersuchungen sowohl im Labor als auch im Feld zeigen, dass die Aufwachreaktionen bei einzelnen Vorbeifahrten in der Nacht bei Schienengeräuschen, insbesondere Güterzuggeräuschen, stärker ausfallen als bei Straßen- und Flugverkehrsgeräuschen vergleichbaren Pegels (vgl. Müller 2010). Allerdings weist der Autor darauf hin, dass die Ergebnisse wegen der oft sehr kleinen Stichproben nicht leicht auf Lärmbetroffene in anderen Situationen

übertragen werden können, und zudem ist zur Zeit unklar, welchen Stellenwert die einzelnen Aufwachreaktionen, die ursächlich mit dem Maximalschallpegel assoziiert sind, bei Betrachtung des Dauerschallpegels über die ganze Nacht haben.

4. Die jüngste Untersuchung wurde im Mittelrheintal und im benachbarten Rheingau/Rheinessen an insgesamt 1211 Personen durchgeführt, die Schienenverkehrslärmpegeln zwischen <40 bis >85 dB Laeq24h ausgesetzt waren (Schreckenber 2011). Obwohl die Häufigkeitsverteilung der Untersuchungspersonen über die 11 Pegelklassen insbesondere im hohen Pegelbereich ungünstig war, wurde ein Vergleich mit den sog. Standard-EU-Kurven (Miedema & Oudshoorn 2001) durchgeführt, und es zeigte sich, dass der Anteil hoch durch Bahnlärm belästigter Anwohner im Rheintal deutlich höher ist als bei gleichem Lden durch die "EU-Kurve Bahn" vorhersagbar wäre. Die Rheintal-Kurve zur Bahnlärmbelästigung liegt sogar etwas höher als die EU-Kurve zum %HA-Anteil durch Straßenverkehrslärm – was den Grundannahmen des Schienenbonus völlig widerspricht. Die Generalisierbarkeit dieser Ergebnisse über diese spezifische Untersuchung hinaus ist allerdings unklar.

3. Auswirkungen des Lärms von neuen oder wesentlich geänderten Eisenbahnstrecken

Sozialwissenschaftler gehen üblicherweise davon aus, dass die bauliche oder betriebliche Veränderung einer Quelle von Umweltbelastungen (z.B. einer Lärmquelle) vor und nach Einführung der Veränderung deutliche negative Auswirkungen auf die betroffene Wohnbevölkerung hat, die sich durch die physikalischen Parameter der Veränderung allein kaum erklären lassen (zusammenfassend Schuemer & Schreckenber 2000): neue Belastungen werden schon vor Durchführung der Änderung antizipiert, und die erhöhten Auswirkungen der neuen Belastung sind teilweise bis zu 9 Jahren nach Einführung der Veränderung messbar (Raw & Griffiths 1990). Man spricht hier auch gelegentlich von einem „Überschusseffekt“, und er findet seine rechtliche Berücksichtigung in der Unterscheidung zwischen sog. „Bestandsanlagen“ und „neuen oder baulich wesentlich geänderten Anlagen“. Auch wenn die Motivation zu schärferen Schallschutz-Auflagen bei Aus- und Neubauten gegenüber Bestandsanlagen nicht immer aus Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung gespeist ist, korrespondieren die schärferen Auflagen doch näherungsweise mit den erwarteten stärkeren Wirkungen.

Einen ersten – und bisher einzigen publizierten – Schritt in die Richtung des Vergleichs der Wirkungen von neuer Infrastruktur bei Straßen- und Schienenwegen gingen Lambert, Champelovier & Vernet (1998) durch Re-Analysen von Daten aus französischen Verkehrslärmstudien. Sie unterschieden zwischen „neuen“ und „alten“ Verkehrsanlagen: Als „neu“ galt eine Anlage, die erst errichtet bzw. ausgebaut wurde, nach dem die Befragten schon einige Jahre dort wohnten und die Befragung innerhalb von 5 Jahren nach dem Ausbau stattfand – im Gegensatz zu einer „alten“ Anlage, die schon mindestens 10 Jahre existierte, als die Befragten in das Gebiet einzogen. Bei Analyse der Belästigungsangaben zwischen „alten“ und „neuen“ Anlagen je nach Transportmodus stellte sich heraus, dass die Belästigung bei „neuen“ Anlagen generell höher war als bei „alten“ Anlagen, aber bei neuen Straßen wesentlich höher als bei „neuen“ Schienenwegen. Das Ergebnis spricht also einerseits dafür, neue oder wesentlich geänderte Lärmquellen schärfer zu bewerten als ältere Anlagen, andererseits aber für eine leichtere Akzeptanz von neuem Schienenverkehrslärm gegenüber neuem Straßenverkehrslärm.

Es wäre nicht sachgerecht, die Ergebnisse einer einzigen Untersuchung, die zudem schon mehr als 14 Jahre zurückliegt, als Grundlage für eine gesetzliche Entscheidung zu nehmen. Deshalb erscheint es zum gegenwärtigen Zeitpunkt angemessen, keinen der drei großen Verkehrsträger Straße, Schiene und Luft im Planungsfall zu bevorzugen. Insofern kann ich aus sozialwissenschaftlicher Sicht dem Vorhaben der gesetzlichen Gleichstellung aller drei Verkehrsträger im Planungsfall zustimmen.

Literatur:

Griefahn, B., Möhler, U. & Schuemer, R. (1999). Vergleichende Untersuchung über die Lärmwirkung bei Straßen- und Schienenverkehr - Hauptbericht mit Dokumentationsanhang. München: Studiengemeinschaft Schienenverkehr (SGS).

Lambert, J., Champelovier, P. & Vernet, I. (1998). Assessing the railway bonus: the need to examine the new infrastructure effect. Paper presented at the Inter-Noise 98, Christchurch (NZ).

Miedema, H. M. E. & Oudshoorn, C. G. (2001). Annoyance from transportation noise: Relationships with exposure Metrics DNL and DENL and their confidence intervals. *Environmental Health Perspectives*, 109, 409-416.

Müller, U. (2010). Verbundprojekt DEUFRAKO/RAPS: Wirkungsorientierte Bewertung unterschiedlicher Verkehrslärmarten. Teilvorhaben DLR: Metaanalyse und Feldstudie. Abschlussbericht. Online: <http://edok01.tib.uni-hannover.de/edoks/e01fb10/639593747.pdf>, Köln: DLR. (29.10.2012).

Raw, G. J. & Griffiths, I. D. (1990). Subjective response to changes in road traffic noise: a model. *Journal of Sound and Vibration*, 141, 43-54.

Schreckenber, D. (2011). Belästigung durch Bahnlärm im Mittelrheintal und im Rheingau/Rheinhessen. Endbericht. Hagen: ZEUS GmbH.

Schreckenber, D. & Guski, R. (2004). Lärmbelästigung durch Straßen- und Schienenverkehr in Abhängigkeit von der Tageszeit (Forschungsbericht LV041231). Bochum: ZEUS GmbH.

Schuemer, R. & Schreckenber, D. (2000). Änderung der Lärmbelästigung bei Maßnahme bedingter, stufenweise veränderter Geräuschbelastung. *Zeitschrift für Lärmbekämpfung*, 47, 134-143.

Zeichart, K., Kilcher, H., Herrmann, W., Hils, T. & Gawlik, M. (1999). Untersuchung zur Lästigkeit von Hochgeschwindigkeitszügen am Beispiel der Neu- und Ausbaustrecke Hannover-Göttingen. München: Studiengemeinschaft Schienenverkehr (SGS).

Zeichart, K., Sinz, A., Schweiger, M., Kilcher, H. & Herrmann, W. (2001). Untersuchung zur Lästigkeit von Reise- und Güterzügen. Bericht über ein interdisziplinäres Forschungsvorhaben im Auftrag der Deutschen Bahn AG. Abschlussbericht. München: Studiengemeinschaft Schienenverkehr (SGS).



**Öffentliche Anhörung zum Thema Schienenverkehrslärm anlässlich der
84. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Paul-
Löbe-Haus, Raum E 600, Berlin**

07. November 2012

Stellungnahme

Deutscher Bundestag Ausschuss f. Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Ausschussdrucksache 17(15)464-F Sitzung am 07.11.2012

Dr. Roland Diehl, Sprecher der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR)

Der Gesetzentwurf 17/10771 **Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes** ist ein erster wichtiger, längst überfälliger Schritt zur Lösung eines in der Tat zentralen Umweltproblems, zum dem sich der Schienenverkehrslärm inzwischen entwickelt hat. Dass es so weit kommen konnte, liegt zum Großteil an der Jahrzehnte langen Privilegierung des Schienenlärms. Die technischen Voraussetzungen zur Umstellung auf lärmarmes Rollendes Material sind seit vielen Jahren gegeben. Allein aus wirtschaftlichen Erwägungen wurde die Umsetzung nicht vorangetrieben. So wurde der Bahnlärm wirksam vor der Bevölkerung geschützt und nicht die Bevölkerung vor dem Bahnlärm, wie es die Lärmschutzgesetzgebung eigentlich vorsieht. Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung ist geradezu ein Musterbeispiel dafür, wie sich ein Regelwerk zum Nachteil von Schienenanrainern und letztlich auch für die Volkswirtschaft auswirkt.

Den Bahnlärm zu privilegieren sollte die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs erhalten oder gar verbessern. Der Deutsche Ärztetag 2012 stellt in seiner Entschließen fest: „*Ein gesundheitsgefährdender Flugbetrieb kann aus Sicht des Ärztetages nie wirtschaftlich sein*“. Das gilt umso mehr für den Bahnbetrieb, dessen gesundheitliche Beeinträchtigungen diejenigen des Flugbetriebs noch übertreffen, wie inzwischen einer Reihe nationaler und internationaler Studien zu entnehmen ist. Nicht nur das! Es hat sich auch, entgegen dem Bestreben der Erfinder des sog. Schienenbonus, inzwischen herausgestellt, dass durch das Lärmproblem die Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene auf dem Spiel steht. Abgesehen vom Imageschaden für die vermeintlich umweltfreundliche Bahn hat der Schienenlärm bundesweit zu massiven Widerständen in der Bevölkerung gegen einen weiteren Ausbau der Infrastruktur geführt. Der Lärm entwickelt sich zusehends zum wirtschaftlichen Nachteil. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG befürchtet den Verlust von Arbeitsplätzen und hat im September 2012 mit einem **Acht Punkte-Programm zur Förderung von Lärmschutzmaßnahmen im Schienenverkehr** reagiert.

Der Gesetzgeber hat sich endlich aufgerafft, die unhaltbaren Zustände zu verändern. Schade nur, dass er die Waggonhalter noch einige Jahre schont. Gesundheit und Leben von Bürgern darf nicht an die betriebliche Kalkulation von Wirtschaftsunternehmen und deren Kooperationsbereitschaft gekoppelt werden. Waggonhalter sollten nicht entscheiden dürfen, ob es sich für sie rechnet, Menschen zu quälen.

Es ist kritisch anzumerken, ob es wirklich sein kann, dass eisenbahnrechtliche Planverfahren auf einer Rechtsgrundlage durchgeführt werden, die ab 2016 der Vergangenheit angehören wird. Bis dahin ist vielleicht das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, mit einem Baubeginn ist aber nicht zu rechnen. Nach vielleicht 10 Jahren Bauzeit geht dann eine Strecke nach 2025 in Betrieb, die dann vermutlich 200 Jahre auf einer Rechtsgrundlage betrieben wird, die als unhaltbar erkannt und noch vor Baubeginn geändert wurde. Das ist den künftigen Leidtragenden eines unzureichenden Ruheschutzes nicht zu vermitteln. Positiv am Gesetzentwurf ist, dass das Gesetz auch bereits vor Inkrafttreten wirksam werden kann, wenn „ein Dritter“ die etwaigen Mehrkosten übernimmt. Hier sehe ich zuvorderst die Deutsche Bahn in der Pflicht. Aber auch der Bund, der sich durch verfehlte Verordnungsgebung das Problem selbst geschaffen hat, darf sich nicht aus der Verantwortung stellen: Steuerzahlergeld darf nicht gegen den Steuerzahler verwendet werden.

Das Abrücken vom Schienenbonus ist ein wichtiges Signal, dass politische Entscheidungsträger die unter Bahnlärm leidenden Menschen endlich ernst nehmen. Damit vollzieht sich eine bedeutende, aber nicht ausreichende Verbesserung der Regelwerke zum Lärmschutz. Noch sind sie nicht „in der Lage, die Bevölkerung wirksam zu schützen. ... Die Grenzwerte .. sind deutlich zu hoch und stehen in einem offensichtlichen Widerspruch zur vorhandenen Evidenz aus nationalen und internationalen Studien. Erschwerend kommt hinzu, dass die Lärmberechnungsverfahren der Problematik der Einzelschallereignisse nicht wirklich gerecht werden. Dies ist unhaltbar, da damit Risiken verharmlost und Kausalitäten sowie Verantwortlichkeiten verdeckt werden. ... Es ist nicht hinnehmbar, wirtschaftliche Interessen wider besseres Wissen flächendeckend zu Lasten der Gesundheit und der Lebensqualität der Bevölkerung durchzusetzen. ... Aus Sicht der Ärzteschaft hat Prävention immer Vorrang vor der Therapie eindeutig vermeidbarer Krankheiten“ [Quelle: 115. Deutscher Ärztetag, Entschließung, Nürnberg, Mai 2012].

Die Aussagen des Ärztetags gelten gleichermaßen für den intermittierenden Bahnlärm. **Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen käme eine Nichtverabschiedung des Gesetzentwurfes in dieser Legislaturperiode der Verabschiedung von jeglicher Glaubwürdigkeit gleich.**

Der Antrag 17/10780 **Schienenlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten** beschreibt zutreffend die Problematik des vorwiegend von Güterzügen erzeugten und verbreiteten Schienenverkehrslärms und anerkennt die Notwendigkeit, dass dringend etwas dagegen unternommen werden muss. Insofern bereitet der Antrag quasi den Boden für den Gesetzentwurf zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die wirksame Reduzierung des Schienenlärms wird aber trotz Verfügbarkeit der Instrumente dafür weiter in die Zukunft verschoben.

Zu I:

Es sei hier wiederholt, dass der „*umweltfreundliche Schienenverkehr*“ eine Unterstellung ist, solange der von ihm ausgehende Lärm nicht ein erträgliches Maß erreicht hat. Der Schienenbonus war zu keiner Zeit „zeitgemäß“, sondern schon immer ein Konstrukt zur Begünstigung von Fehlentwicklungen. Die „*Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene und den Lärmschutz zukünftig besser miteinander*“ zu verbinden darf nicht dazu führen, dass der Lärmschutz dem Profit geopfert wird.

Zu II:

Im Antrag werden die bekannten Maßnahmen begrüßt, die umzusetzen sind, um dem Problem Schienenverkehrslärm einigermaßen beizukommen. Ich verbinde damit die Hoffnung, dass der Antrag dazu beiträgt, die Umsetzung zu forcieren. Verbundstoff-Bremssohlen sind schon lange bekannt, allein sie werden nicht wirklich genutzt. Das „*Lärmabhängige Trassenpreissystem*“ wird nur mit klaren zeitlichen Zielvorgaben den gewünschten Erfolg haben. Die „*Maßnahmen am Fahrweg*“, ob innovativ oder nicht, müssen zwingend mit der Umrüstung der Bremssohlen einhergehen, denn umgerüstete Waggon auf ungepflegtem Gleis tragen wenig zur Lärmminde- rung bei. Was die „*Innovativen Maßnahmen*“ wirklich bringen, ist kaum nachprüfbar, da sie von der Deutschen Bahn selbst getestet und bewertet wurden. Hier würden unabhängige Prüfinstitutionen die nötige Transparenz sicherstellen, was insbesondere für neuartige Wandkonzepte gilt.

Das „*Lärmsanierungsprogramm*“ darf nicht länger auf Freiwilligkeit beruhen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Anwohner an Bestandsstrecken mehr Bahnlärm ertra- gen müssen als Anwohner an Neu- und Ausbaustrecken. Bezüglich des Lärmschutzes sind Bestandsstrecken mit Neu- und Ausbaustrecken gleichzustellen. Die Ungleichstel- lung kann nicht verfassungsgemäß sein.

Zu III.

Die Forderungen des Deutschen Bundestags an die Adresse der Bundesregierung sind kaum konkret verpflichtend. Zeit- und Terminvorgaben fehlen. Besonders zu kriti- sieren ist, dass der Schutz von Gesundheit und Leben von Menschen weiterhin von der Kassenlage abhängig gemacht wird.

1. Dass sich Deutschland an EU-Programmen zur Lärmreduzierung beteiligt, ist zu be- grüßen. Das darf aber nicht zu Verzögerungen nationaler Anstrengungen führen.

2. Bei der Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahnverband, der die Inte- ressen der Eisenbahner vertritt, ist darauf zu achten, dass sich der UIC nicht eher als Bremser bei der Umrüstung von Güterwagen gerieren kann.

3. Die Wirtschaftlichkeit innovativer Lärmschutzmaßnahmen ist nachzuweisen. Sie dür- fen weder Alibi noch Aktionismus zur Unterlassung wirksamer Maßnahmen sein.

4. In der Studie geht es hauptsächlich um die Ausweitung von Trassenkapazitäten, der Lärmschutz ist eher nachrangig. Die lärmgeplagten Bürger fordern hingegen in erster Linie immissionsarme Schienentrassen außerhalb der Wohnbebauung. Sie bie- ten den besten Ansatz, das Lärmproblem nachhaltig in den Griff zu bekommen. Zu- dem minimieren sie das Gefahrgutrisiko. Transitgüterzüge müssen nicht durch die Ortslagen geführt werden.

5. Hier ist eine klare Terminsetzung nach dem Beispiel der Schweiz erforderlich.

6. Dass der Schienenbonus auch im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms ver- schwindet, ist sehr zu begrüßen.