

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und FDP
– Drucksache 17/10771 –

**Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes**

- b) zu dem 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
– Drucksache 17/10780 –

**Schienenlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig
gestalten**

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Gustav Herzog, Uwe Beckmeyer, Doris
Barnett, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/5461 –

**Für einen neuen Infrastrukturkonsens – Schutz der Menschen vor Straßen-
und Schienenlärm nachdrücklich verbessern**

- d) zu dem Antrag der Abgeordneten Gustav Herzog, Uwe Beckmeyer, Doris
Barnett, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/6452 –

**Bürgerinnen und Bürger dauerhaft vom Bahnlärm entlasten –
Alternative Güterverkehrsstrecke zum Mittelrheintal angehen**

**e) zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Kerstin Andreae, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4652 –**

Schutz vor Bahnlärm verbessern – Veraltetes Lärmprivileg „Schienenbonus“ abschaffen

A. Problem

Zu Buchstabe a

Bei schalltechnischen Berechnungen für den Schienenverkehrslärm wird bei der Errechnung des Beurteilungspegels ein Abzug von 5 db(A) (Schienenbonus) berücksichtigt. Dieser „Schienenbonus“ beruht auf sozialwissenschaftlichen Studien, die in den 70/80er-Jahren erstellt wurden und folgt der damaligen Annahme, dass Schienenlärm im Vergleich zu Straßenlärm als weniger belastend wahrgenommen wird. Diese Annahme ist angesichts der hohen Zuwächse beim Schienengüterverkehr weder sachgerecht noch zeitgemäß. Vielmehr hat sich der Schienenverkehrslärm inzwischen zu einem zentralen Umweltproblem entwickelt.

Zu Buchstabe b

Das auch für die Zukunft erwartete starke Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene führt dazu, dass der damit verbundene Schienenlärm zunimmt, insbesondere auf besonders viel befahrenen Strecken wie etwa dem Mittelrheintal. Der umweltfreundliche Schienenverkehr stößt dort auf Vorbehalte, wo sich die Menschen vom Güterverkehr, insbesondere in der Nacht, gestört fühlen. Eine Privilegierung des Schienenverkehrs durch den sogenannten Schienenbonus ist angesichts des hohen Verkehrszuwachses nicht mehr zeitgemäß. Eine signifikante Reduzierung der Lärmimmission ist erforderlich, damit die gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs erhalten bleibt. Dazu muss sichergestellt werden, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene und der Lärmschutz zukünftig besser miteinander verbunden werden. Die wesentlichen Geräuschkomponenten des Schienenverkehrs sind Antriebsgeräusche, insbesondere bei Diesellokomotiven, Rad-Schiene-Geräusche und aerodynamische Geräusche bei Fahrgeschwindigkeit oberhalb von 300 km/h. Neben den konventionellen Lärmschutzmaßnahmen ist die Reduzierung des Schienenlärms an der Quelle – am rollenden Material – Hauptbestandteil der Lärmbekämpfung im Schienenverkehr. Nach allen vorliegenden fachlichen Erkenntnissen ist der Ersatz herkömmlicher Graugussbremssohlen durch LL-Verbundstoffbremssohlen der mit Abstand wirkungsvollste und effizienteste Ansatz zur dauerhaften Reduzierung der Lärmimmission des Schienengüterverkehrs auf dem gesamten Streckennetz. Mit dem Einsatz moderner Bremssohlen können die Rollgeräusche von Güterfahrten um bis zu 10 Dezibel reduziert werden. Dies entspricht etwa einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Hierfür müssten etwa 80 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen ausgestattet werden. Verkehrslärm macht nicht an den Grenzen halt. Ausländische Güterwagen, gerade auf der Nord-Süd-Strecke Rotterdam–Genua, müssen ebenso von Lärminderungsmaßnahmen erfasst werden wie Güterwagen aus Deutschland. Daher müssen auch auf EU-Ebene Lösungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr gefunden werden.

Zu Buchstabe c

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung unter anderem auffordern soll, das nationale Verkehrslärmschutzpaket II zügig umzusetzen; ein wirksames Lärmschutzgesetz zu entwickeln; im Lärmschutz das Verursacherprinzip stärker anzuwenden und die Kosten des Lärmschutzes vorrangig auf die Verursacher umzulegen; die Differenzierung zwischen Lärmsanierung und Lärmschutz weiter zu verringern; den Mittelungspegel, der systemimmanent in der Hälfte der Zeit überschritten wird, als alleinigen Grenzwert der Lärmbelastung zu überprüfen; die Auslösewerte der Lärmsanierung an Schienenwegen abzusenken und insbesondere den so genannten Schienenbonus abzuschaffen; ein mit EU-Recht kompatibles lärmabhängiges Trassenpreissystem für den Schienenverkehr einzuführen; flankierend dazu auf hoch belasteten Strecken bereits ab dem Jahr 2015 Geschwindigkeitsbegrenzungen und ein qualifiziertes Nachtfahrgebot mit dem Ziel einzuführen, dass nur noch Güterwagen und Triebwagen, die die TSI Noise erfüllen, fahren; zu prüfen, wie eine zügige Umrüstung der etwa 155 000 in Deutschland gemeldeten Güterwagen bis zum Jahr 2020 abgeschlossen werden kann; sich auf der europäischen Ebene dafür einzusetzen, dass die Europäische Union die europaweite lärmindernde Umrüstung aller europäischen Güterwagen mit Nachdruck befördert und durch europäische Vorgaben eine einheitliche Internalisierung der Schienenlärnkosten durch ein lärmabhängiges Trassenpreissystem in den EU-Mitgliedstaaten vorantreibt; im Bahnbetrieb das darüber hinausgehende vorhandene technische Minderungspotenzial an Fahrzeugen und Trassenbegleitmaßnahmen auszuschöpfen, um den Schienenverkehr in der Summe um mindestens 20 dB(A) leiser zu machen; die für den Schienenverkehr im Jahr 2007 auf 100 Mio. Euro angehobenen Lärmsanierungsmittel dem Bedarf entsprechend zu erhöhen; umgehend Lärmanforderungen an das Emissionsverhalten von Schienentrassen zu entwickeln; auf Bundesfernstraßen bei der Festlegung der Höhe der Lkw-Maut den Faktor Lärmbelastung ausreichend zu berücksichtigen; die Ausgaben des Bundes für Lärmschutz an Bundesfernstraßen an den Bedarf anzupassen und zu verstetigen; mit einem gezielten Ausbau der Elektromobilität den Verkehrslärm auf der Straße zu reduzieren; in einem zeitlich und regional begrenzten Modellversuch Städten und Gemeinden die Möglichkeiten zu erleichtern, auch auf Straßen des übergeordneten Verkehrs verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Lärminderung ergreifen zu können und umgehend Lärmanforderungen an das Emissionsverhalten von Straßen zu entwickeln.

Zu Buchstabe d

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung unter anderem auffordern soll, eine Machbarkeitsstudie hinsichtlich möglicher neuer Schienengüterverkehrstrassen und der Umleitung des Güterfernverkehrs über andere bestehende Bahntrassen sowie deren Ertüchtigung zu erstellen und kurz- und mittelfristig lärmindernde Maßnahmen (z. B. die Umrüstung der Waggons auf die wesentlich leiseren K- bzw. L-Sohlen, lärmindernde Maßnahmen an den Gleisen und am Gleisbett, Einführung lärmabhängiger Trassenpreise sowie weiterer passiver Lärmschutz) beschleunigt umzusetzen.

Zu Buchstabe e

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung unter anderem auffordern soll, den Schienenbonus abzuschaffen, da die Anwendung gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung nicht mehr dem Verkehrsaufkommen entspricht und die dem Schienenbonus zugrunde liegenden Gutachten wissenschaftlich überholt sind; auf der Grundlage aktueller wissenschaftlicher Er-

kenntnisse neue gesetzliche Regelungen und Grenzwerte für Lärmsanierung im Schienenverkehr sowie Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge per Rechtsverordnung nach § 38 Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu schaffen; die DB Netz AG entsprechend der Regelung des § 21 Absatz 2 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung zu veranlassen, die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten zu nutzen und lärmabhängige Trassenpreise einzuführen, um wirtschaftliche Anreize zur Umrüstung der Bestandsfahrzeuge auf lärmarme Bremsen zu schaffen; die Regelung des § 38 Absatz 1 Satz 2 BImSchG konsequent umzusetzen, wonach Schienenfahrzeuge so betrieben werden müssen, dass vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen, einschließlich Lärm, auf ein Mindestmaß reduziert werden und das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufzustocken und den Fortgang der Sanierung an bestehenden Schienenwegen zu beschleunigen.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Der Schienenbonus wird durch Änderung von § 43 BImSchG für Schienenwege, deren Planfeststellungsverfahren nach Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des dazu gehörigen Bedarfsplans eröffnet werden, nicht mehr angewendet.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/10771 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe b

Aufforderung an die Bundesregierung, sich weiterhin dafür einzusetzen, das in Deutschland geplante System lärmabhängiger Trassenpreise auch innerhalb der EU einzuführen; die Zulassung von Verbundstoffbremssohlen zu beschleunigen mit dem Ziel, diese zügig für die Umrüstung von Güterwagen einzusetzen; die Umsetzung innovativer und wirtschaftlicher Lärminderungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur vorzunehmen; für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse auch die Prüfung einer alternativen Streckenführung für den Güterverkehr im Mittelrheintal vorzunehmen; sich für die beschleunigte Umrüstung von Güterwagen im Rahmen des Pilotprojektes „Leiser Rhein“ einzusetzen und bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Eisenbahnstrecken des Bundes den Bonus für den Schienenlärm ab Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und der in diesem Zusammenhang vorzunehmenden Änderung der Lärmsanierungsförderrichtlinie des Bundes nicht mehr anzuwenden.

Annahme des Antrags auf Drucksache 17/10780 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe c

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/5461 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe d

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/6452 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe e

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/4652 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD.

C. Alternativen

Zu Buchstabe a

Annahme mit abweichenden Änderungen.

Zu Buchstabe b

Ablehnung des Antrags.

Zu Buchstabe c

Annahme des Antrags.

Zu Buchstabe d

Annahme des Antrags.

Zu Buchstabe e

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10771 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

- a) Im Eingangssatz werden die Wörter „Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2011 (BGBl. I S. 1474)“ durch die Wörter „Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421)“ ersetzt.

- b) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Der in den Rechtsverordnungen auf Grund des Satzes 1 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag von 5 Dezibel(A) ist für die in der Anlage (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1974), das zuletzt durch Artikel 309 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, ausgewiesenen Vorhaben ab dem Tag nicht mehr anzuwenden, an dem ein Gesetz zur Änderung dieser Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in Kraft treten wird, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt des Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und dabei die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht worden ist.“;

- b) den Antrag auf Drucksache 17/10780 anzunehmen;
c) den Antrag auf Drucksache 17/5461 abzulehnen;
d) den Antrag auf Drucksache 17/6452 abzulehnen;
e) den Antrag auf Drucksache 17/4652 abzulehnen.

Berlin, den 19. November 2012

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Anton Hofreiter
Vorsitzender

Daniela Ludwig
Berichterstatterin

Gustav Herzog
Berichterstatter

Werner Simmling
Berichterstatter

Dr. Valerie Wilms
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Daniela Ludwig, Gustav Herzog, Werner Simmling und Dr. Valerie Wilms

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 17/10771** und den Antrag auf **Drucksache 17/10780** in seiner 195. Sitzung am 27. September 2012 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss, den Haushaltsausschuss und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

Er hat den Antrag auf **Drucksache 17/5461** in seiner 105. Sitzung am 14. April 2011 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss, den Finanzausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Gesundheit und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

Den Antrag auf **Drucksache 17/6452** hat er in seiner 120. Sitzung am 7. Juli 2011 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Gesundheit und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

Er hat die Vorlage auf **Drucksache 17/4652** in seiner 90. Sitzung am 10. Februar 2011 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

In der 176. Sitzung des Deutschen Bundestages am 27. April 2012 hat der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Anton Hofreiter auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu den Anträgen auf den Drucksachen 17/5461, 17/6452 und 17/4652 einen Bericht gemäß § 62 Absatz 2 der Geschäftsordnung erstattet. Wegen der Einzelheiten wird auf den Bericht auf Drucksache 17/9257 sowie auf das Plenarprotokoll der 176. Sitzung (S. 0951 ff.) verwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10771 beinhaltet im Wesentlichen, dass der Schienenbonus durch die Änderung von § 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für Schienenwege, deren Planfeststellungsverfahren nach Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des dazu gehörigen Bedarfsplans eröffnet werden, nicht mehr angewendet wird.

Zu Buchstabe b

Der Antrag auf Drucksache 17/10780 beinhaltet im Wesentlichen, dass die Bundesregierung aufgefordert werden soll, sich weiterhin dafür einzusetzen, das in Deutschland geplante System lärmabhängiger Trassenpreise auch innerhalb

der EU einzuführen; die Zulassung von Verbundstoffbremssohlen zu beschleunigen mit dem Ziel, diese zügig für die Umrüstung von Güterwagen einzusetzen; die Umsetzung innovativer und wirtschaftlicher Lärminderungsmaßnahmen an der Schieneninfrastruktur vorzunehmen; für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse auch die Prüfung einer alternativen Streckenführung für den Güterverkehr im Mittelrheintal vorzunehmen; sich für die beschleunigte Umrüstung von Güterwagen im Rahmen des Pilotprojektes „Leiser Rhein“ einzusetzen und bei der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Eisenbahnstrecken des Bundes den Bonus für den Schienenlärm ab Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und der in diesem Zusammenhang vorzunehmenden Änderung der Lärmsanierungs-Förderrichtlinie des Bundes nicht mehr anzuwenden.

Zu Buchstabe c

Der Antrag auf Drucksache 17/5461 beinhaltet im Wesentlichen, dass die Bundesregierung aufgefordert werden soll, das nationale Verkehrslärmschutzpaket II zügig umzusetzen; ein wirksames Lärmschutzgesetz zu entwickeln; im Lärmschutz das Verursacherprinzip stärker anzuwenden und die Kosten des Lärmschutzes vorrangig auf die Verursacher umzulegen; die Differenzierung zwischen Lärmsanierung und Lärmschutz weiter zu verringern; den Mittelungspegel, der systemimmanent in der Hälfte der Zeit überschritten wird, als alleinigen Grenzwert der Lärmbelastung zu überprüfen; die Auslöswerte der Lärmsanierung an Schienenwegen abzusenken und insbesondere den so genannten Schienenbonus abzuschaffen; ein mit EU-Recht kompatibles lärmabhängiges Trassenpreissystem für den Schienenverkehr einzuführen; flankierend dazu auf hoch belasteten Strecken bereits ab dem Jahr 2015 Geschwindigkeitsbegrenzungen und ein qualifiziertes Nachtfahrgebot mit dem Ziel einzuführen, dass nur noch Güterwagen und Triebwagen, die die TSI Noise erfüllen, fahren; zu prüfen, wie eine zügige Umrüstung der etwa 155 000 in Deutschland gemeldeten Güterwagen bis zum Jahr 2020 abgeschlossen werden kann; sich auf der europäischen Ebene dafür einzusetzen, dass die Europäische Union die europaweite lärmindernde Umrüstung aller europäischen Güterwagen mit Nachdruck befördert und durch europäische Vorgaben eine einheitliche Internalisierung der Schienenlärmkosten durch ein lärmabhängiges Trassenpreissystem in den EU-Mitgliedstaaten vorantreibt; im Bahnbetrieb das darüber hinausgehende vorhandene technische Minderungspotenzial an Fahrzeugen und Trassenbegleitmaßnahmen auszuschöpfen, um den Schienenverkehr in der Summe um mindestens 20 dB(A) leiser zu machen; die für den Schienenverkehr im Jahr 2007 auf 100 Mio. Euro angehobenen Lärmsanierungsmittel dem Bedarf entsprechend zu erhöhen; umgehend Lärmanforderungen an das Emissionsverhalten von Schienentrassen zu entwickeln; auf Bundesfernstraßen bei der Festlegung der Höhe der Lkw-Maut den Faktor Lärmbelastung ausreichend zu berücksichtigen; die Ausgaben des Bundes für Lärmschutz an Bundesfernstraßen an den Bedarf anzupas-

sen und zu verstetigen; mit einem gezielten Ausbau der Elektromobilität den Verkehrslärm auf der Straße zu reduzieren; in einem zeitlich und regional begrenzten Modellversuch Städten und Gemeinden die Möglichkeiten zu erleichtern, auch auf Straßen des übergeordneten Verkehrs verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Lärminderung ergreifen zu können und umgehend Lärmanforderungen an das Emissionsverhalten von Straßen zu entwickeln.

Zu Buchstabe d

Der Antrag auf Drucksache 17/6452 beinhaltet im Wesentlichen, dass die Bundesregierung aufgefordert werden soll, eine Machbarkeitsstudie hinsichtlich möglicher neuer Schienengüterverkehrsstrassen und der Umleitung des Güterfernverkehrs über andere bestehende Bahntrassen sowie deren Ertüchtigung zu erstellen und kurz- und mittelfristig lärmindernde Maßnahmen (z. B. die Umrüstung der Waggons auf die wesentlich leiseren K- bzw. L-Sohlen, lärmindernde Maßnahmen an den Gleisen und am Gleisbett, Einführung lärmabhängiger Trassenpreise sowie weiterer passiver Lärmschutz) beschleunigt umzusetzen.

Zu Buchstabe e

Der Antrag auf Drucksache 17/4652 beinhaltet im Wesentlichen, dass die Bundesregierung aufgefordert werden soll, den Schienenbonus abzuschaffen, da die Anwendung gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung nicht mehr dem Verkehrsaufkommen entspricht und die dem Schienenbonus zugrunde liegenden Gutachten wissenschaftlich überholt sind; auf der Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse neue gesetzliche Regelungen und Grenzwerte für Lärmsanierung im Schienenverkehr sowie Lärmgrenzwerte für Schienenfahrzeuge per Rechtsverordnung nach § 38 Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu schaffen; die DB Netz AG entsprechend der Regelung des § 21 Absatz 2 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung zu veranlassen, die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten zu nutzen und lärmabhängige Trassenpreise einzuführen, um wirtschaftliche Anreize zur Umrüstung der Bestandsfahrzeuge auf lärmarme Bremsen zu schaffen; die Regelung des § 38 Absatz 1 Satz 2 BImSchG konsequent umzusetzen, wonach Schienenfahrzeuge so betrieben werden müssen, dass vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen, einschließlich Lärm, auf ein Mindestmaß reduziert werden und das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufzustocken und den Fortgang der Sanierung an bestehenden Schienenwegen zu beschleunigen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10771 in seiner 100. Sitzung am 7. November 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 106. Sitzung am 7. November 2012 beraten und empfiehlt mit

den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 84. Sitzung am 19. November 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(16)666. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(16)666 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktion der SPD auf Ausschussdrucksache 17(16)665 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 17(16)664 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Zu Buchstabe b

Der **Rechtsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 17/10780 in seiner 100. Sitzung am 7. November 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 106. Sitzung am 7. November 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 84. Sitzung am 19. November 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Zu Buchstabe c

Der **Rechtsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 17/5461 in seiner 95. Sitzung am 17. Oktober 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag in seiner 76. Sitzung am 8. Februar 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 54. Sitzung am 11. Mai 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die

Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag in seiner 80. Sitzung am 17. Oktober 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat den Antrag in seiner 63. Sitzung am 8. Februar 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 64. Sitzung am 8. Februar 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu Buchstabe d

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 93. Sitzung am 13. Juni 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag auf Drucksache 17/6452 in seiner 60. Sitzung am 8. Februar 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat den Antrag in seiner 48. Sitzung am 21. September 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 51. Sitzung am 21. September 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu Buchstabe e

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 17/4652 in seiner 35. Sitzung am 16. März 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Petitionsausschuss hat den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung jeweils unter Bezugnahme auf einzelne bzw. mehrere der Anträge auf den Drucksachen 17/5461,

17/6452 und 17/4652 gemäß § 109 Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages um eine Stellungnahme zu einer Reihe von Petitionen gebeten (Ausschussdrucksachen 17(15)268, 381, 391, 394 und 397). Weitere Einzelheiten ergeben sich aus der Dokumentation der Abstimmungen über die Petitionen am Ende des Abschnitts IV dieses Berichts.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat zu den Anträgen auf den Drucksachen 17/5461, 17/6452 und 17/4652 in seiner 40. Sitzung am 25. Mai 2011 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. In seiner 59. Sitzung am 14. Dezember 2011 hat er diese Anhörung durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil Dr. Robert Attinger vom Bundesamt für Verkehr (BAV) der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Dr. Wolfram Bartolomaeus von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Dr. Roland Diehl, Sprecher der IG BOHR (Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hochrhein), Prof. Dr. Rainer Guski von der Ruhr-Universität Bochum, Prof. Dr. Markus Hecht von der Technischen Universität Berlin, Michael Jäckers-Cüppers von der Deutschen Gesellschaft für Akustik, Ulrich Möhler von der Möhler + Partner Ingenieure AG und Christian Popp von der LÄRMKONTOR GmbH. Wegen des Ergebnisses der öffentlichen Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 59. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwiesen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Anträge auf den Drucksachen 17/5461, 17/6452 und 17/4652 in seiner 67. Sitzung am 7. März 2012 anberaten. Die Anberatung wurde mit der Beratung eines Berichts des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie einem Gespräch mit Dr. Gottfried Ilgmann und Klemens Polatschek zur Beauftragung der Studie „Bewertung von Modellen einer schnellen Umrüstung von Güterwagen auf Lärm mindernde Bremssohlen“ verbunden.

In seiner 79. Sitzung am 17. Oktober 2012 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10771 und zu dem Antrag auf Drucksache 17/10780 die Durchführung einer weiteren öffentlichen Anhörung beschlossen. In seiner 84. Sitzung am 7. November 2012 hat er die öffentliche Anhörung durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil Dr. Roland Diehl, Sprecher der IG BOHR (Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hochrhein), Michael Jäckers-Cüppers von der Deutschen Gesellschaft für Akustik, Prof. Dr. Rainer Guski von der Ruhr-Universität Bochum, Prof. Dr. Markus Hecht von der Technischen Universität Berlin, Ulrich Möhler von der Möhler + Partner Ingenieure AG, Christian Popp von der LÄRMKONTOR GmbH und Prof. Dr. Willy Spannowsky von der Technischen Universität Kaiserslautern. Wegen des Ergebnisses dieser Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 84. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwiesen.

In seiner 85. Sitzung am 19. November 2012 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Gesetzentwurf und die vier Anträge abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10771 einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)481) eingebracht, dessen

Inhaltlich aus der Beschlussempfehlung und aus Abschnitt V dieses Berichts ergibt.

Die Fraktion der SPD hat zu dem Gesetzentwurf den folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)480) eingebracht:

Der Ausschuss wolle dem Plenum des Deutschen Bundestags folgenden Änderungsantrag zur Annahme empfehlen:

„Der Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Drs 17/10771) wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 1

In § 43 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421) geändert worden ist, wird Satz 2 durch folgende Sätze ersetzt:

„Der in den Rechtsverordnungen auf Grund des Satzes 1 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag von 5 dB(A) ist ab dem 1.1.2015 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist. Von der Anwendung des in Satz 2 genannten Abschlags kann bereits vor dem nach Satz 2 maßgeblichen Zeitpunkt abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder einem Dritten getragen werden.“

Begründung:

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die gesetzliche Grundlage des Schienenbonus mit Wirkung zum 1. Januar 2015 für alle neuen Vorhaben gestrichen. Seit Jahren steht der in § 43 Absatz 1 gesetzlich verankerte und in der 16. BImSchV konkretisierte Schienenbonus von 5 dB(A) in der Kritik, weil dabei die tatsächliche Wirkung des Bahnlärms auf die Gesundheit und das Belästigungsempfinden nicht realitätsnah erfasst wird. Die Bekämpfung von Schienenlärm ist eine große gesellschaftliche Herausforderung, um den Schutz der Anwohner zu gewährleisten und die Akzeptanz der Bevölkerung für zunehmenden Güterverkehr auf der Schiene zu sichern. Neben der Abschaffung des Schienenbonus und der analogen Absenkung des Auslösewertes für die Lärmsanierung sind die Anstrengungen für innovative Maßnahmen an der Lärmquelle zu verstärken, weitere Schritte für eine anspruchsvolle Weiterentwicklung der TSI Noise zu unternehmen und die schnelle Umrüstung der Güterwagen auf leisere Bremssohlen sicherzustellen. Auf europäischer Ebene müssen die Verhandlungen für ein europäisches lärmabhängiges Trassenpreissystem intensiviert und ein Umrüstprogramm für alle europäischen Güterwagen eingefordert werden.

Der gewählte Zeitpunkt dient dem fairen Interessenausgleich zwischen Lärmschutz und Planungssicherheit für laufende oder in der Planung weit fortgeschrittene Vorhaben.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat zu dem Gesetzentwurf folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)479) eingebracht:

Der Ausschuss wolle dem Plenum des Deutschen Bundestags folgenden Änderungsantrag zur Annahme empfehlen:

„Der Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Drs. 17/10771) wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 1

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2011 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 43 Absatz 1 wird Satz 2 aufgehoben.

2. In § 67 wird folgender Absatz II angefügt:

„(11) Für Verwaltungsverfahren zum Bau oder bei wesentlicher Änderung von Schienenwegen, die vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes] beantragt wurden, sind § 43 Absatz 1 Satz 2 und die Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146) geändert worden ist, in den bis dahin geltenden Fassungen weiter anzuwenden.“

2. Artikel 2 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 2

Die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 wird Satz 2 aufgehoben.

2. Die Anlage 2 (zu § 3) wird wie folgt geändert:

a. In den Formeln 1 („Lr;T=“) und 2 („Lr;N=“) sind jeweils die Zeichen „+ S“ zu streichen.

b. Der Satz „S... Korrektur um minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms.“ wird aufgehoben.“

Begründung:

Entsprechend dem Gesetzentwurf der Koalition wird in Artikel 1 der Schienenbonus bei Verkehrslärm aufgehoben (Nr. 1 zu Artikel 1 Nr. 1 neu). Statt die durch Schienenlärm verursachten möglichen erheblichen Gefahren (vgl. Begründung zum Gesetzentwurf, S. 5) für die Bevölkerung bis mindestens 2016 weiterhin zu dulden, sieht der vorliegende Antrag eine schnellstmögliche Abschaffung des Schienenbonus vor. Lediglich laufende Verwaltungsverfahren sind nach der bisherigen Rechtslage fortzuführen (Nr. 1 zu Artikel 1 Nr. 2, § 67 Abs. II Satz 1 neu). Damit wird in Abwägung mit den Lärmschutzbedürfnissen der Bevölkerung etwaigen Interessen von Vorhabenträgern an Rechtssicherheit Rechnung getragen. Alle neuen Anträge zu Planfeststellungsverfahren für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen nach Inkrafttreten dieses Gesetzes sind ohne Schienenbonus zu planen.

Darüber hinaus ist die Bestimmung des Gesetzentwurfes der Koalition, wonach vor ca. 2016 lediglich dann freiwillig auf den Schienenbonus verzichtet kann, wenn der Vorhabenträger oder Dritte die Mehrkosten tragen, aufzuheben (Artikel 1 zu § 43 Abs. 1 Satz 3). Ziel dieser Regelung ist einzig

und allein, dass der Bund über den Schienenbonus hinausgehende Maßnahmen zum Lärmschutz nur dann vornehmen kann, wenn Dritte die Kosten übernehmen. Durch das sofortige Inkrafttreten der Aufhebung des Schienenbonus ist diese Regelung überflüssig. Ein Beitrag Dritter oder des Vorhabenträgers ist aber wie bisher möglich.

Die schnellstmögliche Abschaffung des Schienenbonus gilt auch für die Förderung der Sanierung bestehender Strecken, da sich auch der Beurteilungspegel für Maßnahmen zur Lärmsanierung nach der 16. BImSchV richtet (vgl. Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes).

Die Änderungen in Artikel 2 ist eine Folgeänderung. Entsprechend der geänderten Verordnungsermächtigung (Artikel 1) wird der Schienenbonus in der Verkehrslärmschutzverordnung aufgehoben. Durch die sofortige Abschaffung des Schienenbonus bedarf es keiner Bekanntmachungsbefugnis, wie im Gesetzentwurf der Koalition vorgesehen. Die Regelung entfällt ersatzlos.

Auswirkungen auf eine nachhaltige Entwicklung im Sinne § 44 Abs. 1 GGO

Eine zügige Umsetzung des Gesetzentwurfs hat positive Auswirkungen im Sinne der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Insbesondere betrifft es Managementregel (4) „Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit sind zu vermeiden.“ Investitionen ins Schienennetz sind langfristig angelegt. Deshalb sind Vorschriften bzgl. lärmindernder Maßnahmen zügig umzusetzen. Andernfalls würden Gefahren und Risiken für die menschliche Gesundheit länger als nötig hingenommen. Ferner hat der Gesetzentwurf mittel- und langfristig positive Auswirkungen auf Indikator (6) „Staatsverschuldung“, weil damit spätere teure lärmindernde Nachrüstmaßnahmen von vorneherein vermieden werden.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte die vorgesehene gesetzliche Regelung. Diese sehe den Wegfall des Schienenbonus vor, vermeide aber zeit- und kostenaufwändige Umlanungen sowie Änderungen bei Kosten/Nutzenverhältnissen, welche Projekte in Frage stellen könnten. Sie hob hervor, es würden neben der Abschaffung des Schienenbonus eine Reihe weiterer Maßnahmen zum Lärmschutz ergriffen, wie lärmabhängige Trassenpreise und die Förderung leiser Zugbremsen. Es sei aber auch wichtig, eine EU-weite Lösung zu finden, da ein großer Teil der Güterwagen auf Strecken in Deutschland aus anderen Ländern stammten. Sie kritisierte, die Opposition versuche die gefundene gute Lösung schlechtzureden und verwies darauf, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zehn Jahre lang von sozialdemokratischen Ministern geführt worden sei, welche nicht für eine Abschaffung des Schienenbonus gesorgt hätten. Sie führte aus, der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP (Ausschussdrucksache 17(15)481) beinhalte vor allem redaktionelle Änderungen.

Die **Fraktion der SPD** kritisierte, die Fraktionen der CDU/CSU und FDP hätten sich drei Jahre Zeit gelassen, die in der Koalitionsvereinbarung vorgesehene Abschaffung des Schienenbonus umzusetzen und trotzdem wirke der nun vorgelegte Entwurf als sei er zum Schluss mit übermäßiger

Hast zu Lasten der Qualität erstellt worden. Mit dem Entwurf würden die Koalitionsfraktionen ihrem selbst gesetzten Ziel nicht gerecht, da das Gesetz im schlimmsten Fall erst in der übernächsten Wahlperiode praktische Auswirkungen haben werde. Diese Verzögerung könne man den betroffenen Bürgern nicht zumuten. Die in ihrem eigenen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)479) vorgelegte Lösung beinhalte hingegen einen guten Kompromiss, welcher Planungssicherheit schaffe, unnötige Planungskosten vermeide, dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, gerecht werde und den vom Schienenlärm betroffenen Bürgerinnen und Bürgern helfe. Während man in der Zeit der rot-grünen Koalition und der großen Koalition die Grundlagen für eine Verbesserung des Verkehrslärmschutzes geschaffen habe, habe es diesbezüglich in der Zeit der schwarz-gelben Koalition nichts signifikant Neues gegeben.

Die **Fraktion der FDP** vertrat die Auffassung, man habe in dem Gesetzentwurf einen guten Zeitpunkt für den Wegfall des Schienenbonus gewählt; mit dem neuen Bedarfsplan werde der Schienenbonus entfallen. Sie verwahrte sich dagegen, dass versucht werde, diese gute Lösung schlechtzureden. Auch sie hob die weiteren ergriffenen Maßnahmen zur Bekämpfung des Schienenlärms hervor und betonte die Bedeutung einer Umrüstung von Güterwagen – auch solcher aus dem Ausland – mit den Ziel einer Lärmreduzierung. Auch sie wies darauf hin, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung während der zehn Jahre, in denen es von sozialdemokratischen Ministern geführt worden sei, keine Abschaffung des Schienenbonus bewirkt habe. Sie lehne die Anträge der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab. Die Petitionen seien durch das gesetzgeberische Handeln überholt.

Die **Fraktion DIE LINKE**. begrüßte die vorgesehene Abschaffung des Schienenbonus, kritisierte aber, dass die vorgesehenen Fristen so lang seien, dass die Menschen vor Ort erst in 10 bis 15 Jahren etwas von dieser Neuregelung haben würden. Sie forderte, wirksame Maßnahmen zur Bekämpfung des Schienenlärms früher zu ergreifen. Zudem setze sie sich dafür ein, die Lärmgrenzwerte für Neubaustrecken auch für Bestandsstrecken anzuwenden. Man könne das Fünftel der Strecken mit der höchsten Belastung in den kommenden fünf Jahren sanieren. Der Gesetzentwurf weise zwar in die richtige Richtung gehe aber überhaupt nicht weit genug. Sie begrüßte den Vorschlag der SPD-Fraktion im Hinblick auf die Prüfung alternativer Güterverkehrstrassen. Der Antrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 17/5461 gehe weit über das hinaus, was die SPD in ihrer Regierungszeit gefordert habe. Zu begrüßen sei, dass dort die Verantwortung des Staates betont werde, Lärmschutz für jeden Bürger durchzusetzen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bedauerte, mit dem Gesetzentwurf verschiebe man wirksame Maßnahmen zum Schutz vor Schienenlärm zeitlich in weite Ferne, was keine gute Nachricht für die Betroffenen sei. Dabei sei es seit Langem bekannt, dass es für einen Schienenbonus keine Rechtfertigung gebe. Wenn man wirklich etwas gegen die gesundheitlichen Belastungen unternehmen wolle, die von Schienenlärm ausgingen, müsse man auch bereit sein, Planungsänderungen in Kauf zu nehmen. Wenn man nun noch zehn Jahre auf der Grundlage der alten Regelung weiter baue, verursache man nur zusätzliche Kosten, die dann spä-

ter im Rahmen aufwändiger Lärmsanierungen anfallen würden. Sie bemängelte, dass es keinen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung an Bestandsstrecken sowie keine ausreichenden Mittel für solche Sanierungen gebe. Man könne Lärmschutz nicht erreichen, wenn man – wie die Koalition – nicht bereit sei, die dafür erforderlichen Mittel bereitzustellen. Kritisiert wurde von ihr, dass auch der Änderungsvorschlag der SPD-Fraktion in Bezug auf den Gesetzentwurf keine konsequente Problemlösung beinhalte.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 17(15)479 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD abgelehnt.

Den Änderungsantrag der Fraktion der SPD auf Ausschussdrucksache 17(15)480 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Er hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)481 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/10771 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(16)481.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Drucksache 17/10780 anzunehmen.

Er empfiehlt jeweils mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Anträge der Fraktion der SPD auf Drucksachen 17/5461 und 17/6452 abzulehnen.

Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD empfiehlt er, den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 17/4652 abzulehnen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Petition 1-16-12-9305-051217 mit Bezug zu dem Antrag auf Drucksache 17/6452 (Ausschussdrucksache 17(15)268), mit der im Wesentlichen die rasche Verwirklichung von Lärmschutzprojekten im Oberen Mittelrheintal gefordert wird, abzulehnen.

Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, FDP, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., die Petition 1-17-12-9305-036941 mit Bezug zu den Anträgen auf Drucksachen 17/4652 und 17/5461 (Ausschussdrucksache 17(15)381), mit der im Wesentlichen die Abschaffung des Schienenbonus gefordert wird, abzuschließen, da dem Anliegen des Petenten entsprochen wird.

Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Petition 1-17-12-9305-030838 mit Bezug zu den Anträgen auf Drucksachen 17/5461 und 17/4652 (Ausschussdrucksache 17(15)391), mit der im Wesentlichen gefordert wird, das Investitionsvolumen für Schallschutzmaßnahmen an Bahnstrecken ganz erheblich zu erhöhen, abzulehnen.

Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Petition 1-17-12-9305-039961 mit Bezug zu den Anträgen auf Drucksachen 17/5461 und 17/4652 (Ausschussdrucksache 17(15)394), mit der die Petenten im Wesentlichen eine signifikante Absenkung der Lärmemissionswerte erreichen möchten und mit der sie sich für die Abschaffung des Schienenbonus einsetzen, abzulehnen.

Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Petition 1-17-12-9305-036831 mit Bezug zu den Anträgen auf Drucksachen 17/5461 und 17/4652 (Ausschussdrucksache 17(15)397), mit der im Wesentlichen die Abschaffung des Schienenbonus sowie die Einrichtung der Betuwe-Linie als „Modellregion für einen anwohnerfreundlichen Bahnausbau“ gefordert wird, abzulehnen.

V. Begründung zu den Änderungen

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Änderung nach Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes durch das Gesetz vom 27. Juni 2012.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Änderung, Ausschreiben von Abkürzungen.

Der Korrekturwert soll ab der ersten Änderung der Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) auch bei jeder weiteren nachfolgenden Änderung nicht mehr angewendet werden. Daher muss die Verweisung auf das BSWAG gleitend erfolgen, was durch die Worte „in der jeweils geltenden Fassung“ erreicht wird.

Der Bezug unmittelbar auf die Anlage des BSWAG, die den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthält, führt dazu, dass nur eine Änderung der Anlage selbst dazu führt, dass der Korrekturwert nach Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung nicht mehr angewendet werden darf. Sollten zeitlich vor der Änderung der Anlage Änderungen des BSWAG an anderen Stellen erfolgen, löst dies den Ausschluss der Anwendbarkeit des Korrekturwertes nicht aus.

Verwendung des präziseren Begriffs Planfeststellungsabschnitt. Damit wird verdeutlicht, dass sich die Stichtags-

regelung nicht auf ein gesamtes Vorhaben sondern auf den einzelnen Planfeststellungsabschnitt bezieht.

Das Abstellen auf die öffentliche Bekanntmachung der Auslegung des Plans hat zur Folge, dass nur Planfeststellungsverfahren nach altem Recht weiterbetrieben werden können, deren Planfeststellungsunterlagen soweit bearbeitet sind, dass sie ausgelegt werden können. Die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens erfolgt zeitlich früher durch Einreichen der Unterlagen bei der Anhörungsbehörde.

Berlin, den 19. November 2012

Daniela Ludwig
Berichterstatterin

Gustav Herzog
Berichterstatter

Werner Simmling
Berichterstatter

Dr. Valerie Wilms
Berichterstatterin

