

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Alexander Bonde, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Schutz vor Bahnlärm verbessern – Veraltetes Lärmprivileg „Schienenbonus“ abschaffen**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Eines der wichtigsten verkehrspolitischen Ziele ist die Verlagerung transportierter Güter von der Straße auf die Schiene. Der Transport auf der Schiene ist im Gegensatz zum Güterverkehr auf der Straße umweltfreundlicher, klimaschonender, flächensparender und sicherer. Doch mehr Schienengüterverkehr, zumal auf den Hauptstrecken, wird von den Anwohnern nur dann akzeptiert werden, wenn vorhandene Lärminderungspotentiale ausgeschöpft werden. Untersuchungen des Umweltbundesamtes zufolge fühlen sich drei Viertel der Bevölkerung von Verkehrslärm beeinträchtigt. 20 Prozent der Bevölkerung sind besonders vom Schienenlärm betroffen, etwa ein Viertel davon auf einer Skala von „mittelmäßig“ bis „sehr stark“. Wie die aktuelle Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zeigt, ist die Lärmbelastung an viel befahrenen Bahnstrecken inzwischen so hoch, dass sie nicht nur als Belästigung empfunden wird, sondern auch zu Gesundheitsgefährdungen der Anwohner führt.

Der nach wie vor nicht ausreichende Lärmschutz sowie der hohe Bedarf an Lärmsanierung an Altstrecken führen dazu, dass Anwohner von Güterbahnstrecken deutlich zu hohen Belastungen ausgesetzt sind. Hinzu kommt, dass im Vergleich mit anderen Verkehrslärmquellen beim Bahnverkehr mit zweierlei Maß gemessen wird. Der Grund liegt im sogenannten Schienenbonus, der nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) besagt, dass 5 dB (A) vom gemessenen Schallpegel abgezogen werden. Diese Regel greift auch nachts. Zugrunde liegt dem Schienenbonus die Annahme des Gesetzgebers, dass Anlieger an Schienenwegen durch Lärm weniger belastet werden als Anlieger an Straßen, da die Frequenzen deutlich geringer ausfallen. Diese Annahme ist jedoch durch zahlreiche Studien widerlegt (vgl. Studie des Universitätsklinikums Freiburg, Macht Schienenlärm krank?, April 2010) und zudem angesichts der dichten Zugfolge und dem Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene heute nicht mehr aufrechtzuerhalten. Tatsächlich ist die Lärmbelastung an hoch frequentierten Strecken deutlich gestiegen, weil es kaum noch längere Ruhepausen gibt.

Dies unterstreicht auch die Entscheidung des Regierungspräsidiums Freiburg vom 18. Januar 2011, welches die von der Deutschen Bahn AG (DB AG) geplante Antragstrasse im Bereich Offenburg (Abschnitt 7.1 Hohenberg–Offenburg) „als nicht genehmigungsfähig“ zurückzuweisen hat. Unternehmerische Belange dürfen nicht stärker gewichtet werden als der Lärmschutz von Anwohnerinnen und Anwohnern und sie dürfen auch nicht im Widerspruch zur EU-Umgebungslärmrichtlinie stehen, den Lärm zu mindern.

Lärminderung ist technisch vielfältig möglich. Neben passiven Maßnahmen wie Gleispflege, Lärmschutzwänden und -fenstern, dient vor allem der aktive Lärmschutz an der Quelle der Lärminderung. Verbundbremsen aus Kunststoff (K-Sohlen), Radschallabsorber oder dämpfende Federungen sind wichtige technische Neuerungen. In Nachbarländern wie der Schweiz oder Österreich werden lärmärmere Lokomotiven eingesetzt. Bis heute bestehen für in Deutschland tätige Bahnunternehmen jedoch wenig Anreize für einen Lärmschutz an der Quelle einzutreten. Deshalb ist es notwendig, die Lärmsanierung sowohl mit neuen gesetzlichen Regeln als auch mit einem marktwirtschaftlichen Anreizsystem voranzutreiben. Diese Forderung beruht auf einem breiten gesellschaftlichen Konsens. Selbst im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode von CDU, CSU und FDP wird die Absicht erklärt, den Schienenbonus zu reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- den Schienenbonus abzuschaffen, da die Anwendung gemäß Anlage 2 zu § 3 16. BImSchV nicht mehr dem Verkehrsaufkommen entspricht und die dem Schienenbonus zugrundeliegenden 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;
- das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufzustocken und den Fortgang der Sanierung an bestehenden Schienenwegen zu beschleunigen.

Berlin, den 7. Februar 2011

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**