

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten **Albert Schmidt (Hitzhofen)**, **Gila Altmann (Aurich)**, **Kristin Heyne**,  
**Egbert Nitsch (Rendsburg)**, **Helmut Wilhelm (Amberg)** und der Fraktion  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Lärmbonus an Hochgeschwindigkeitsstrecken (Transrapid und ICE) bei Geschwindigkeiten von über 300 km/h**

Die vom Bundeskabinett am 21. Mai 1997 gebilligte Magnetschwebebahnenverordnung sieht in den Bestimmungen zum Lärm- schutz am Fahrweg des Transrapid vor, daß der Lärmbonus für Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr nur bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h angewendet werden soll: „S = - 5 die Korrektur zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrsgeräusches gegenüber dem Straßenverkehrsgeräusch entsprechend der für die Schienenwege geltenden Regelung (§ 3 16. BImSchV) bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h.“

In diesem Zusammenhang fragen wir die Bundesregierung:

1. Geht der Ausschluß des Schienenbonus für den Transrapid bei Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h zurück auf Empfehlungen des Umweltbundesamtes in der Studie „Geräusch- bewertung des Transrapid“ Berlin 1997, die im Auftrag der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Dr. Angela Merkel, erstellt wurde und zu dem Ergebnis kommt: „Eine Anwendung des Schienenbonus im Geräusch- beurteilungsverfahren des Transrapid ist abzulehnen“?
2. Welche Konsequenzen für die Erweiterung des Bereichs der Schallschutzberechtigung ergeben sich daraus entlang dem Fahrweg?  
Wie viele Anliegeranwesen haben demnach Anspruch auf verbesserten Lärmschutz?
3. Welche Mehrkosten werden dadurch voraussichtlich beim Bau des Fahrwegs sowie beim Einbau von passiven Lärmschutz- maßnahmen verursacht?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Lärmschutz- experten u. a. aus dem Umweltbundesamt, daß in der vorliegenden Magnetschwebebahnenverordnung bei der vorgesehenen Schalldämmung von Fenstern entlang dem Fahrweg die Abschirmwirkung zum Teil falsch berechnet wurde, insbe-

sondere daß die erhöhte Ausstrahlung niedriger Frequenzen im Geschwindigkeitsbereich von  $\geq 200$  km/h nicht angemessen berücksichtigt wurde?

5. Läßt sich aus der genannten Untersuchung des Umweltbundesamtes die in der Fachwelt bereits wiederholt vorgebrachte Forderung erhärten, daß der Schienenbonus für Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken generell auf den Prüfstand gehört?
6. Kann die Anwendung des Schienenbonus für ICE-Züge bei Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h vor dem Hintergrund der aktuellen Untersuchungen sowie der Magnetschwebebahnverordnung überhaupt noch gerechtfertigt werden, nachdem sich gezeigt hat, daß bei derartigen Geschwindigkeiten die aerodynamischen Fahrgeräusche alle anderen Lärmeindrücke derart überstrahlen, daß der dem Schienenbonus zugrundeliegende Effekt des „angenehmeren“ Schienengeräusches völlig verloren geht?
7. Welche Auswirkungen hätte das Wegfallen des Schienenbonus auch an ICE-Strecken bei Geschwindigkeiten von über 300 km/h, z. B. auf der geplanten Neubaustrecke Frankfurt – Köln?
8. Welche Mehrkosten würden durch erhöhte Lärmschutzansprüche auf der genannten ICE-Neubaustrecke schätzungsweise verursacht?

Bonn, den 9. September 1997

**Albert Schmidt (Hitzhofen)**

**Gila Altmann (Aurich)**

**Kristin Heyne**

**Egbert Nitsch (Rendsburg)**

**Helmut Wilhelm (Amberg)**

**Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**