

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/8514 –

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

Die vom Bundeskabinett am 21. Mai 1997 gebilligte Magnetschwebbahnverordnung sieht in den Bestimmungen zum Lärmschutz 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.“

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 „Geräuschbewertung 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 Geräuschbeurteilungsverfahren des Transrapid ist abzulehnen“?

Nein, aber die Stellungnahmen und Anregungen des Umweltbundesamtes sind selbstverständlich bei dieser Lösung berücksichtigt worden.

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?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. September 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Schallschutzberechtigung ergibt sich aus den Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zum Schutz von Menschen, Tier und Pflanzen vor schädlichen Umwelteinwirkungen und nicht aus den Ergebnissen der o. a. Studie. In den gemäß § 43 Abs. 1 BImSchG erlassenen Rechtsverordnungen sind die Immissionsgrenzwerte, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen, festgelegt.

Es gibt keine Rechtsgrundlage für eine Erweiterung des Bereichs der Schallschutzberechtigung oder einen Anspruch auf verbesserten Lärmschutz darüber hinaus.

3. Welche Mehrkosten werden dadurch voraussichtlich beim Bau des Fahrwegs sowie beim Einbau von passiven Lärmschutzmaßnahmen verursacht?

Das neue Verkehrssystem Transrapid hat die gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz von Anfang an einzuhalten. Da alle Kosten im Bereich des Lärmschutzes auf gesetzlicher Grundlage beruhen, kann dabei auch nicht von Mehrkosten gesprochen werden.

Bei allem, allerdings nicht mit den im besonderen Maße dem Schutze der Umwelt verpflichteten Zielen der Bundesregierung im Einklang stehenden Ansatz für die Präferenzstrecke Berlin–Hamburg mit einem geschwindigkeitsunabhängigen Bonus von – 5 dB(A) ergäben sich im Vergleich zur geltenden Lärmschutzregelung ungefähr um 25 Mio. DM geringere Kosten.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Lärmschutzexperten u. a. aus dem Umweltbundesamt, daß in der vorliegenden Magnetschwebbahnverordnung bei der vorgesehenen Schalldämmung von Fenstern entlang dem Fahrweg die Abschirmwirkung zum Teil falsch berechnet wurde, insbesondere daß die erhöhte Ausstrahlung niedriger Frequenzen im Geschwindigkeitsbereich von ≥ 200 km/h nicht angemessen berücksichtigt wurde?

Nein.

5. Läßt sich aus der genannten Untersuchung des Umweltbundesamtes die in der Fachwelt bereits wiederholt vorgetragene Forderung erhärten, daß der Schienenbonus für Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken generell auf den Prüfstand gehört?

Nein.

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 Magnetschwebbahnverordnung 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“ Schienengeräuschs völlig verloren geht?

§ 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG schreibt vor, daß den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen ist. Das Berechnungsverfahren für den Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms enthält daher den Korrektursummanden S zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung im Vergleich zum Straßenverkehr. Im übrigen sind Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h für keine Eisenbahnstrecke geplant.

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?

Die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main der Deutschen Bahn AG (DB AG) wird für eine Geschwindigkeit von 300 km/h geplant. Ein Wegfall des Korrektursummanden S (minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms) für Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h hätte im Ergebnis daher keine Auswirkungen.

8. Welche Mehrkosten würden durch erhöhte Lärmschutzansprüche auf der genannten ICE-Neubaustrecke schätzungsweise verursacht?

Die Ansprüche von Betroffenen auf Lärmschutz richten sich nach den Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Verkehrslärmschutzverordnung. Für Lärmschutz über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus fehlt eine gesetzliche Anspruchsgrundlage. Insofern entstehen auch keine Mehrkosten für die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main.

