

Änderungsantrag

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Markus Tressel, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sven-Christian Kindler, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

– Drucksachen 17/10771, 17/11610 –

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

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 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 43 Absatz 1 Satz 2 wird aufgehoben.
2. In § 67 wird folgender Absatz 11 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 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, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Satz 2 wird aufgehoben.

2. Die Anlage 2 zu § 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In den Formeln 1 („ $L_{r,T}$ ““) und 2 („ $L_{r,N}$ ““) 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.

Berlin, den 27. November 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

Entsprechend dem Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP wird in Artikel 1 der Schienenbonus bei Verkehrslärm aufgehoben (Nummer 1 zu Artikel 1 Nummer 1 – neu). Statt die durch Schienenlärm verursachten möglichen erheblichen Gefahren (vgl. Begründung zum Gesetzentwurf, S. 5) für die Bevölkerung bis mindestens zum Jahr 2016 weiterhin zu dulden, sieht der vorliegende Antrag eine schnellstmögliche Abschaffung des Schienenbonus vor. Lediglich laufende Verwaltungsverfahren sind nach der bisherigen Rechtslage fortzuführen (Nummer 1 zu Artikel 1 Nummer 2, § 67 Absatz 11 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 Gesetzentwurfs der Koalitionsfraktionen, wonach vor ca. 2016 lediglich dann freiwillig auf den Schienenbonus verzichten kann, wenn der Vorhabenträger oder Dritte die Mehrkosten tragen, aufzuheben (Artikel 1 zu § 43 Absatz 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 Verkehrslärmschutzverordnung 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 Verordnungsmächtigung (Artikel 1) wird der Schienenbonus in der Verkehrslärmschutzverordnung aufgehoben. Durch die sofortige Abschaffung des Schienenbonus bedarf es keiner Bekanntmachungsbefugnis, wie im Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen vorgesehen. Die Regelung entfällt ersatzlos.

Auswirkungen auf eine nachhaltige Entwicklung im Sinne des § 44 Absatz 1 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien

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. lärmmindernder Maßnahmen zügig umzusetzen. Anderenfalls 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 lärmmindernde Nachrüstmaßnahmen von vorneherein vermieden werden.

