

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu der Verordnung der Bundesregierung – Drucksachen 18/1280, 18/1379 (neu) Nr. 2.2 –

Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)

A. Problem

Die Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) wurde dem Deutschen Bundestag durch die Bundesregierung gemäß § 48b Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zugeleitet. Diese Rechtsverordnung kann gemäß § 48b Satz 3 BImSchG durch Beschluss des Bundestages geändert oder abgelehnt werden. Hat sich der Bundestag nach Ablauf von vier Sitzungswochen seit Eingang der Rechtsverordnung nicht mit ihr befasst, wird die unveränderte Rechtsverordnung dem Bundesrat zugeleitet (§ 48b Satz 5 BImSchG).

Mit der Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes will der Verordnungsgeber aktuelle Erkenntnisse aus den Bereichen Emissionen von Eisenbahnen und Straßenbahnen sowie Lärmausbreitung umsetzen, welche in einem breit angelegten Prozess unter Beteiligung von Fachleuten auf Bundes-, Landes- sowie Verbandsebene gewonnen worden seien. Die aktualisierte Berechnungsvorschrift Schall 03 [2012] soll das bisherige Verfahren der Anlage 2 in Verbindung mit der Schall 03 [1990] und der Akustik 04 [1990] ersetzen.

B. Lösung

Empfehlung, auf eine Änderung oder Aufhebung der Verordnung der Bundesregierung auf Drucksache 18/1280 zu verzichten und eine Entschließung anzunehmen, mit der der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert,

- darauf hinzuwirken, dass die Umsetzung der EU-Richtlinie nicht zu einer Senkung der Standards der neuen Schall 03 [2012] führt;
- bei einer Fortentwicklung der Schall 03 [2012] zu prüfen, wie das Spitzenpegelkriterium in die Berechnungsannahmen eingefügt werden kann;

- eine standardisierte Beschreibung des Fahrflächenzustandes in Anlehnung an das Verfahren für das Besonders überwachte Gleis (BüG) zu entwickeln;
- für eine größere Transparenz der sehr komplexen Algorithmen entsprechende Erläuterungen und Modellrechnungen zur Verfügung zu stellen;
- den in der Verordnung erwähnten Erläuterungsbericht sowie die dort zugesagten Testaufgaben zeitnah mit der Inkraftsetzung der Verordnung zur Verfügung zu stellen;
- die sich durch die Beschränkung des Anwendungsbereichs der geänderten Verkehrslärmschutzverordnung ergebenden finanziellen Auswirkungen zu prüfen und darzulegen und
- den Deutschen Bundestag über den Anwendungsstand der Schall 03 [2012] in einem Bericht bis spätestens zum vierten Quartal 2016 umfassend zu informieren.

Verzicht auf eine Änderung oder Aufhebung der Verordnung der Bundesregierung auf Drucksache 18/1280 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

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

C. Alternativen

Änderung der Rechtsverordnung; Annahme abweichender Entschließungen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) auf eine Änderung oder Aufhebung der Verordnung der Bundesregierung auf Drucksache 18/1280 zu verzichten;
- b) folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Lärm ist ein ernstzunehmendes Problem für unsere Bevölkerung. Deshalb begrüßen wir weitere Maßnahmen, die dazu dienen, die Lärmbelastigung zu verringern. Aus diesem Grund ist es folgerichtig, dass die Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) an die aktuellen technischen Entwicklungen angepasst und ihre Durchsetzung durch die Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung verankert wird. Die vom Kabinett beschlossene und dem Deutschen Bundestag zur Befassung gemäß § 48b Bundes-Immissionsschutzgesetz zugeleitete Verordnung setzt relevante Verbesserungen um. Die Expertenanhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 4. Juni 2014 zeigte aber auch, dass die Anlage 2 zur 16. BImSchV (Schall 03 [2012]) als Berechnungsgrundlage für den Lärmschutz an Neu- und Ausbaustrecken im Schienenverkehr in Zukunft weiterentwickelt werden sollte.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. intensiv bei der Entwicklung der EU-Umgebungslärmrichtlinie darauf hinzuarbeiten, dass die Umsetzung der EU-Richtlinie nicht zu einer Senkung der Standards der neuen Schall 03 [2012] führt, sondern diese mindestens gehalten werden;
2. bei einer Fortentwicklung der Schall 03 [2012] zu prüfen, wie das Spitzenpegelkriterium in die Berechnungsannahmen eingefügt werden kann;
3. eine standardisierte Beschreibung des Fahrflächenzustandes in Anlehnung an das Verfahren für das Besonders überwachte Gleis (BüG) zu entwickeln, damit daraus eine gesetzlich verankerte Verpflichtung der regelmäßigen Gleispflege resultieren kann;
4. für eine größere Transparenz der sehr komplexen Algorithmen entsprechende Erläuterungen und Modellrechnungen zur Verfügung zu stellen, damit beauftragte Ingenieurbüros und interessierte Bürgerinnen und Bürger die Ergebnisse besser nachvollziehen können;
5. den in der Verordnung erwähnten Erläuterungsbericht sowie die dort zugesagten Testaufgaben zeitnah mit der Inkraftsetzung der Verordnung zur Verfügung zu stellen;
6. die sich durch die Beschränkung des Anwendungsbereichs der geänderten Verkehrslärmschutzverordnung ergebenden finanziellen Auswirkungen insbesondere auf Anlagen wie temporäre Zugabstellanlagen sowie Rangier- und Umschlaganlagen zu prüfen und darzulegen;

7. den Deutschen Bundestag über den Anwendungsstand der Schall 03 [2012] in einem Bericht bis spätestens zum vierten Quartal 2016 umfassend zu informieren und dabei insbesondere über den Sachstand zu den Punkten 1 bis 6 zu berichten.“

Berlin, den 24. Juni 2014

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert
Vorsitzender

Matthias Gastel
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Matthias Gastel

I. Überweisung

Die Verordnung der Bundesregierung auf **Drucksache 18/1280** wurde gemäß § 92 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (Drucksache 18/1379 (neu) Nr. 2.2) am 9. Mai 2014 an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit der Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes will der Ordnungsgeber aktuelle Erkenntnisse aus den Bereichen Emissionen von Eisenbahnen und Straßenbahnen sowie Lärmausbreitung umsetzen, welche in einem breit angelegten Prozess unter Beteiligung von Fachleuten auf Bundes-, Landes- sowie Verbandsebene gewonnen worden seien. Die aktualisierte Berechnungsvorschrift Schall 03 [2012] soll das bisherige Verfahren der Anlage 2 in Verbindung mit der Schall 03 [1990] und der Akustik 04 [1990] ersetzen.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat die Verordnung der Bundesregierung auf Drucksache 18/1280 in seiner 18. Sitzung am 24. Juni 2014 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Zustimmung zu der Verordnung der Bundesregierung auf Drucksache 18/1280.

Den von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eingebrachten Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 18(15)61 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(16)70 (identisch mit der Ausschussdrucksache 18(15)60 des federführenden Ausschusses).

Den von der Fraktion DIE LINKE. eingebrachten Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 18(15)59 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Den von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eingebrachten Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 18(15)62 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu der Verordnung der Bundesregierung auf Drucksache 18/1280 in seiner 10. Sitzung am 21. Mai 2014 auf Vorschlag aller Fraktionen die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen.

Die öffentliche Anhörung hat er in seiner 12. Sitzung am 4. Juni 2014 durchgeführt. Als Sachverständige hat er in der Anhörung Dr. Jens Böhlke vom Eisenbahn-Bundesamt, Dr. Wolfgang Herrmann von der Obermeyer Planen und Beraten GmbH, Michael Jäcker-Cüppers vom Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA), Gerd Kirchhoff von der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., Dr. Wolf Maire von der Bonk-Maire-Hoppmann GbR und Dr. Wolfgang Probst von der DataKustik GmbH gehört. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das (auch im Internet veröffentlichte) Protokoll der 12. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen.

Der Deutsche Städtetag hat mit Schreiben vom 17. Juni 2014 eine Stellungnahme zu der Verordnung auf Drucksache 18/1280 übermittelt (Ausschussdrucksache 18(15)57). Er trägt unter anderem vor, mit der Verordnung werde der Geltungsbereich der 16. BImSchV erheblich eingeschränkt; Geräusche aus der temporären Zugabstellung würden nicht mehr erfasst und somit Abstellanlagen aus dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV ausgeklammert; des Weiteren sollten danach typische Geräuschquellen bei Rangier- und Umschlagbahnhöfen nicht nach der 16. BImSchV, sondern nach der TA Lärm ermittelt und bewertet werden. Der Geltungsbereich der Schall 03 zum verkehrsbezogenen Lärmschutz solle aber nach seiner Auffassung weiterhin die genannten Geräusche umfassen. Diese Geräusche seien Verkehrsgeräusche im Sinne des § 41 BImSchG und daher weiterhin in der 16. BImSchV zu regeln. Anstelle einer verordnungsrechtlichen Grundlage solle nunmehr die TA Lärm einschlägig werden. Dies würde sowohl im Bestand für zusätzliche konfliktträchtige Situationen zwischen den betroffenen Einrichtungen und der Wohnbebauung sorgen als auch die Mobilisierung von Wohnbauflächen in Nachbarschaft zu den betroffenen betrieblichen Einrichtungen ganz erheblich erschweren, wenn nicht völlig blockieren. Die TA Lärm beschreibe den Stand der Technik und sei für anlagenbezogene Lärmquellen außerhalb des Verkehrsbereiches und nicht für die oben genannten Lärmemissionen geschaffen worden. Aus stadtentwicklungspolitischer Sicht und mit Blick auf die Ziele der Aktivierung von Wohnbauflächen im Innenbereich halte man es für geboten, diese Änderungen zurückzunehmen und diesbezüglich den Stand des Referentenentwurfes aus dem August 2013 beizubehalten. Dies betreffe auch die Geräusche von Rangier- und Verladebahnhöfen und die Durchsagen auf Bahnsteigen. Sollte es bei dem Stand der Drucksache bleiben, rege man dringend an, zeitnah der Empfehlung des Baugerichtstages zu folgen, die Anforderungen der TA Lärm dahingehend zu ergänzen, dass die Lärmschutzanforderungen in den Nachtzeiten auch durch Innenwerte erfüllt werden können.

In seiner 13. Sitzung am 24. Juni 2014 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur die Verordnung auf Drucksache 18/1280 abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 18(15)60), dessen Inhalt sich aus Nummer 2 der Beschlussempfehlung ergibt.

Die Fraktion DIE LINKE. hat zu der Vorlage im Ausschuss folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)59) eingebracht:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag begrüßt das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD verankerte Ziel einer Halbierung des Schienenverkehrslärms bis zum Jahr 2020. Lärm macht krank – physisch und psychisch. Schienenverkehrslärm ebenso wie Fluglärm und Straßenverkehrslärm, an den neuen ebenso wie an den bestehenden Verkehrswegen.

Schädlich sind insbesondere hohe Spitzenlärmswerte in der Nacht, aber auch anhaltender Lärm am Tage. Die gesundheitlichen Schäden für die Menschen sind wissenschaftlich nachgewiesen. Dazu gehören unter anderem Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Brustkrebs, psychische Störungen und Entwicklungsverzögerungen bei Kindern. Lärm ist eine Form der Umweltverschmutzung, bei der die Betroffenenzahlen am schnellsten steigen. Das Leiden der Betroffenen und die Folgekosten für die gesamte Gesellschaft sind erheblich. Aufgabe der Politik ist es, Lärm durch Schutzmaßnahmen so weit zu mindern, dass Anwohnerinnen und Anwohner keinem unzumutbaren Lärm ausgesetzt sind. Das gilt in besonderem Maße nachts.

Beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken wird die zukünftige Lärmbelastung auf Basis von Verkehrsprognosen berechnet. Anhand der Ergebnisse werden Lärmschutzmaßnahmen festgelegt, wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass der sog. Schienenbonus, ein Abschlag in Höhe von 5 dB(A) auf den errechneten Schienenverkehrslärm Ende des Jahres abgeschafft wurde. Leider galt dies nicht sofort, sondern im Regelfall erst ab dem 1.1. 2015 und dies auch nur für solche Abschnitte von neuen oder auszubauenden Schienenstrecken, bei denen das Planfeststellungsverfahren zu diesem Zeitpunkt noch nicht eröffnet wurde und die öffentliche Auslegung des Planes noch nicht erfolgt sein wird.

Die Abschaffung des Schienenbonus bei den Lärmberechnungen ist dennoch nur ein kleiner Schritt auf dem Weg zu einem umfassenden Schutz der Menschen vor Verkehrslärm. Weitere Maßnahmen wie insbesondere die Gewährleistung eines durchgehend glatten Fahrflächenzustands der Schienen und lärmarme Bremsen bei Güterwagen sind erforderlich.

Grundlage der Lärmberechnung beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen ist die 16. BImSchV. Die für den Schienenverkehr maßgebliche Anlage 2 soll durch den vorliegenden Verordnungsentwurf ersetzt werden. Das grundsätzliche Erfordernis einer Überarbeitung dieser Schall 03 genannten Anlage 2 steht außer Frage. Die vorliegende Neufassung stößt aber auf berechtigte Kritik von Betroffenen sowie Ingenieurinnen und Ingenieuren, wie sie auch in der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zu dieser Verordnung zur Sprache kam.

Kritisiert wurde insbesondere, dass die Neufassung bei den in den Planfeststellungsverfahren wesentlichen Geschwindigkeiten über 100 km/h (siehe Grafik Seite 89 in Bundestagsdrucksache 18/1280) niedrigere Lärmimmissionen berechnet als die bisherige Schall 03.

In der Verordnung wird zudem von der international anerkannten Schallausbreitungsrichtlinie ISO 9613-2:1999 abgewichen. Dies ist nicht angemessen, denn es führt dazu, dass der berechnete Lärm um bis zu 3 dB(A) niedriger ist als bei korrektem Faktor. Zudem würde Schienenverkehrslärm dann anders berechnet und bewertet als Straßenverkehrslärm. Diese Verfahrensweise ist weder sachgerecht, noch nachvollziehbar.

Die Schall 03 nimmt nicht den aktuellen Stand der Technik zur Kenntnis und blendet gesicherte Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung aus, indem keine Maximalpegel berücksichtigt werden – wie es seit nunmehr 7 Jahren im Fluglärmgesetz für die Nacht der Fall ist. Die Bundesregierung kommt damit einem Beschluss des Bundesrates nicht nach, der bereits vor drei Jahren gefordert hat, „neben dem Dauerschallpegel ein Spitzenschallpegelkriterium für die Nacht“ einzuführen (Bundesratsdrucksache 151/11 (Beschluss, Nr. 4)). Somit fallen wenige laute Züge nachts wegen des Mittelungspegels weiterhin nicht ins Gewicht. Ein Mittelungspegel lässt wesentliche Aspekte des Schienenlärms wie den Maximalpegel, die Anstiegssteilheit und auftretende Lärm-Ruhe-Intervalle außer Acht, die für die gesundheitliche Wirkung von wesentlicher Bedeutung sind. Die Lärmcharakteristik des Schienenlärms (steiler Anstieg eines starken Lärmpegels aus einem relativ niedrigen Hintergrundniveau) weist eine sehr große Ähnlichkeit mit der Lärmcharakteristik des Fluglärms auf, so dass angenommen werden muss, dass auch die gesundheitlichen Folgen in vergleichbarer Weise auftreten, d.h. die Gesundheit der von Schienenlärm betroffenen Bevölkerung in erheblicher Weise beeinträchtigt wird.

Außerdem erfolgt durch die Verordnung weiterhin keine Definition des durchschnittlichen Fahrflächenzustandes. Einerseits gibt es mit dem Besonders überwachten Gleis (BüG) weiterhin einen Abschlag von bis zu 5 dB(A), andererseits wird der Bezugspunkt dafür nicht ausreichend definiert. Dies kritisierten die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm und der Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD) in ihren Stellungnahmen zur Anhörung sowie mündlich ebendort. Nach Angaben des ALD können verriffelte Gleise bis zu 20 dB(A) lauter sein als glatte Gleise. In der „Studie zur Lärminderung im Schienengüterverkehr“ der TU Berlin (Bericht Nr. 02/2014) vom 7. März 2014 heißt es diesbezüglich, dass das Gleis am Rollgeräusch einen Anteil von 70% besitzt. Von daher ist es erforderlich, nicht nur die Güterwagen umzurüsten, sondern auch darauf zu achten, dass die Gleise nicht übermäßig rau werden. Die angenommene Lärmreduktion um 10 dB(A) durch umgerüstete Güterwagen lässt sich nur bei durchschnittlicher Schienenrauheit erzielen.

Beim BüG sieht die Verordnung zudem eine Vergrößerung der Abstände der Messfahrten vor, indem grundsätzlich nur alle 12 Monate und nach dem ersten Jahr nicht mehr alle sechs Monate gemessen werden soll.

Es bestehen somit erhebliche Zweifel daran, dass der Ordnungsgeber mit dem vorgelegten Entwurf der grundrechtlich (in Art. 2 Abs. 2 GG) gebotenen Pflicht zum Schutz vor Gesundheitsgefahren gerecht wird und dem in § 41 BImSchG formulierten Anspruch genügt, „... sicherzustellen, dass ...keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.“

Dies führt dazu, dass Klagen gegen die Anwendung dieser Verordnung möglich sind und die Vorlage der Bundesregierung somit eine Quelle von Rechtsunsicherheit ist. Nach Inkrafttreten wäre sie damit eine Belastung für zukünftige Planfeststellungsverfahren für Schieneninfrastrukturmaßnahmen, die angesichts der großen Herausforderungen wie z.B. der Verbesserung der schienenseitigen Hinterlandanbindung der Seehäfen ausgeschlossen werden muss.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. diese Verordnung nicht in Kraft treten zu lassen, sondern umgehend, aber spätestens mit Verabschiedung der derzeit auf europäischer Ebene erarbeiteten Berechnungsmethodik CNOSSOS, die eine Harmonisierung

der Berechnungsverfahren für die Verkehrslärmquellen und den Lärm von Industrieanlagen zum Ziel hat, eine Neufassung vorzulegen, die an diese EU-Methodik angepasst ist, damit keine verschiedenen Berechnungsmethoden parallel nebeneinander existieren, also Lärmvorausberechnungen nach der 16. BImSchV und Lärmnachberechnungen nach der EU-Umgebungslärmkartierung miteinander vergleichbar sind und somit der errechnete Schienenverkehrslärm nachträglich überprüft werden kann.

Bei der Neufassung sind für die Ermittlung des nächtlichen Lärms analog zum Fluglärmgesetz auch Einzel-schallereignisse und nicht ausschließlich Dauerschallpegel (Mittelungspegel) zu berücksichtigen und die internationale Schallausbreitungsrichtlinie ISO 9613-2:1999 unverfälscht ohne Korrekturen zu verwenden.

2. Bis Ende dieses Jahres ein Konzept zur Bewältigung der Gesamtlärmproblematik vorzulegen, das Lösungen zur Kostenaufteilung erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen auf die verschiedenen Lärmverursacher Straße, Schiene, Luftverkehr und Industrielärm enthält, einerseits im Falle bestehender und andererseits im Falle von Neuplanungen.

3. Bis Ende des Jahres 2014 dem Deutschen Bundestag einen Entwurf für eine Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Sech-zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vorzulegen, in dem – verbunden mit Fristenregelungen – die Grenzwerte der 16. BImSchV auch auf Bestandsstrecken von Schienenwegen und öffentliche Straßen ausgedehnt werden. Dabei ist vorzusehen,

- a) dass der sog. Schienenbonus (Korrektur um minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der behaupteten geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms) in § 3 und Anlage 2 der 16. BImSchV auch für bereits begonnene Planungen nicht mehr gilt,
- b) dass der nächtliche Immissionsgrenzwert für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete (§ 2 Absatz 1 Nummer 3 16. BImSchV) den von allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten (§ 2 Absatz 1 Nummer 2 16. BImSchV) gleichgestellt wird,
- c) dass spätestens im Jahr 2023 an den Schienenwegen des Bundes und an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes die Werte der 16. BImSchV eingehalten werden müssen,
- d) dass 20 Prozent der am höchsten belasteten Abschnitte an bestehenden Schienenstrecken bis zum Ende des Jahres 2019 einer Lärmsanierung zu unterziehen sind,
- e) dass für Verkehrswege, die sich nicht in der Baulast des Bundes befinden, andere Übergangsfristen möglich sind und
- f) dass in der Planung für den Haushalt 2015 ausreichend Mittel für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen des Bundes eingestellt werden und zukünftig auf die gegenseitige Deckungsfähigkeit dieser Titel mit anderen investiven Titeln verzichtet wird.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat zu der Vorlage im Ausschuss folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)61) eingebracht:

Der Ausschuss wolle beschließen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

In der Anlage 2 (zu § 4) wird Nummer 6.5, (Gl. 21) wie folgt geändert:

- a) Die Wörter: „C2=40 – Abschirmfaktor für Bahnstrecken mit Schallquellenarten nach den Tabellen 5 und 13,“ werden gestrichen.
- b) Die Wörter „C2=20 Abschirmfaktor für Bahnstrecken mit Schallquellenarten nach den Tabellen 5 und 13,“ werden durch die Wörter „C2=20 – Abschirmfaktor für Bahnstrecken mit Schallquellenarten nach den Tabellen 5 und 13 und für flächenhafte Bahnanlagen mit Schallquellenarten nach Tabelle 10,“ ersetzt.

(mündlich durch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wie folgt geändert (s. u.):

„b. Die Wörter „C2=20 Abschirmfaktor für Bahnstrecken mit Schallquellenarten nach Tabelle 10,“ werden durch die Wörter „C2=20 – Abschirmfaktor für Bahnstrecken mit Schallquellenarten nach den Tabellen 5 und 13 und für flächenhafte Bahnanlagen mit Schallquellenarten nach Tabelle 10,“ ersetzt.“

Begründung

Die Berechnungen zur Schallausbreitung führen nach der Rechenvorschrift der neuen „Schall 03“ durch den abweichend von der ISO 9613-2 festgelegten Wert für den Abschirmfaktor von $c_2=40$ zu geringen Pegelwerten. Der Schallpegel verringert sich bei Anwendung des in der Verordnung vorgesehenen Wertes für den Abschirmfaktor $c_2=40$ gegenüber dem normgerechten Wert nach ISO 9613-2 von $c_2=20$ zum Beispiel bei 1.000 Hz und einer 2-Meter-Lärmschutzwand bei einem Immissionsort von 25 Metern Entfernung von der Gleisachse und 3,5 Metern über Schienenoberkante um 2,6 dB(A) (Fußnote: 1 Vgl.: Jäcker-Cüppers/Arbeitsring Lärm der DEGA, „Stellungnahme des ALD zur Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“, Ausschuss-Drucksache 18(15)48-D, 30.05.2014, S. 5). Durch die vorgesehenen Änderungen würde der eigentlich im März 2013 abgeschaffte Schienenbonus von 5 dB(A) praktisch teilweise wieder eingeführt. Das ist gerade für betroffene Anwohner von vielbefahrenen Eisenbahnstrecken nicht hinnehmbar. Der Bundestag würde dadurch gegen seine bisherigen Beschlüsse handeln.

Zudem hat sie folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 18(15)62):

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Den meisten lärmgeplagten Menschen an vielbefahrenen Eisenbahnstrecken wird durch die Neufassung der Verkehrslärmschutzverordnung nicht geholfen. Der aktuelle Verordnungsentwurf zur „Schall 03“ soll die Berechnung der Schallimmissionen an Schienenwegen neu regeln, die vorgesehenen Änderungen der Bundesregierung sind jedoch alleine nicht zielführend für die Betroffenen. Besonders Güterzüge sind eine starke Lärmquelle, für die Anwohner von Bahntrassen berechtigterweise Lärmschutz einfordern. Es ist bewiesen, dass Verkehrslärm besonders gesundheitsschädlich für den Menschen ist. In Deutschland sind über elf Millionen Menschen davon betroffen (Fußnote: 1 Vgl.: Heinrichs, E. et. al. (2011), Lärmbilanz 2010, Umweltbundesamt). Der Gesellschaft entstehen dadurch externe Verkehrskosten, verursacht durch erhöhte Gesundheitskosten. Geschätzte 9,7 Milliarden Euro externe Verkehrskosten werden durch Lärm verursacht (Fußnote: 2 Vgl.: Schleyer, C. et. al. (2007), „Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Aufdatierung 2005“, S. 59). Durch zunehmenden Verkehr, vor allem an Hauptstrecken, nehmen auch die Lärmbelastungen stetig zu, vor allem in der Nacht.

Bisher wurden die Lärmquellen nur festgestellt, kartiert und Maßnahmenkataloge festgeschrieben. Eine Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen findet nur im Rahmen eines freiwilligen Lärmsanierungsprogramms nach Kassenlage statt. Anwohner haben lediglich an Neubaustrecken einen rechtlichen Anspruch auf Lärmschutz.

Die vorliegende Verordnung der Bundesregierung soll zeitgleich mit dem Wegfall des Schienenbonus am 01. Januar 2015 eingeführt werden. Dieser hatte Schienenwegen das Privileg zugeschrieben, vom berechneten Beurteilungspegel generell 5 dB(A) abzuziehen („Schienenbonus“).

Die Verordnung sieht unter anderem vor, bei der Lärmberechnung die Weiterentwicklung der Eisenbahntechnik sowie neue Erkenntnisse in der Lärmprognose-Berechnung mit einzubeziehen. Dafür soll die Berechnungsvorschrift angepasst werden. Wie die Anhörung des Bundestags-Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 04. Juni 2014 gezeigt hat, würden diese Änderungen in der Verordnung den Beschluss zum Wegfall des Schienenbonus aus 2013 praktisch aushebeln. Die Anhörung hat außerdem gezeigt, dass eine Qualitätssicherung für die Umsetzung der Berechnung der Schallausbreitung in der Praxis der Rechenprogramme fehlt. Somit ist klar, dass sich die Bundesregierung eines Taschenspielertricks bedient, die Lärmbelastung bei den Betroffenen bleibt trotz Wegfall des Schienenbonus faktisch gleich hoch.

Die Umweltministerkonferenz der Länder hat am 09. Mai 2014 im Rahmen ihrer Sitzung in Konstanz beschlossen, dass der Schutz gegen Verkehrslärm deutlich verbessert werden soll. Außerdem sollen verkehrsträgerübergreifende Regelungen für den Lärm an Straßen und Schienen geschaffen werden (Fußnote: 3 Vgl.: <https://www.umweltministerkonferenz.de/>; TOP 13 „Verkehrsübergreifender Lärmschutz“). Gerade hierzu versagt die neue Verkehrslärmschutzverordnung auf ganzer Linie.

Viele Menschen, vor allem in Ballungsgebieten, leben nicht nur an einer Straße oder an einer Bahnstrecke oder dem Einzugsgebiet eines Flughafens, sondern sind oft von mehreren dieser Lärmquellen gleichzeitig betroffen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. *beim Berechnungsverfahren für die Schallausbreitung keine von der ISO 9613-2 abweichende Sonderregelung festzulegen (dies betrifft insbesondere die Regelungen zum C2-Wert);*
2. *zur Überprüfung der praxisgerechten Machbarkeit der Umsetzung des Berechnungsverfahrens (insbesondere in der Berechnungssoftware) zur Schallausbreitung Vergleichsrechnungen durchzuführen;*
3. *die Zuständigkeiten des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zur Festlegung akustischer Kennwerte in einem Gesetz neu zu regeln, sodass das EBA bei Entscheidungen zu Kennwerten für bundeseigene sowie für sonstige Bahnen gleichermaßen befasst wird;*
4. *zur deutlichen Reduktion von Verkehrslärm dem Bundestag bis Dezember 2014 Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz vorzulegen sowie sicherzustellen, dass darin ein Anspruch auf Durchführung einer Lärmsanierung bei Überschreitung eines Gesamtlärmpegels von 65 dB(A) (tagsüber) bzw. 55 dB(A) (nachts) für Wohngebiete festgeschrieben wird;*
5. *bei der Europäischen Union darauf hinzuwirken, dass im Zuge der EU-Umgebungslärmrichtlinie Lärmschutzmaßnahmen auch verpflichtend umgesetzt werden;*
6. *das bei der Europäischen Union in Bearbeitung befindliche Verfahren zur einheitlichen und verkehrsträgerübergreifenden Berechnung der Lärmmessung (EU-CNOSSOS) in die neue „Schall 03“ mit einzubeziehen;*
7. *dafür zu sorgen, dass der Zeitplan für das Förderprogramm des Bundes zur Umrüstung von Güterwagen mit besonders leisen Bremssohlen (K-/LL-Sohle) mit der Umrüstung von 50 Prozent der Güterwagen bis 2016 und 100 Prozent der rund 180.000 Güterwagen bis 2020 eingehalten wird;*
8. *dem Bundestag bis Dezember 2014 einen Bericht vorzulegen, der Instrumente beinhaltet, mit denen die externen Kosten von Lärm (u. a. Gesundheitsfolgen, verfrühte Todesfälle) berechnet werden können;*
9. *dem Bundestag bis Dezember 2014 einen Vorschlag für eine Maximalpegelbegrenzung des Schienenverkehrslärms vorzulegen.*

Begründung

Zu 1.) Die Berechnungen zur Schallausbreitung führen nach der Rechenvorschrift der neuen „Schall 03“ durch den abweichend von der ISO 9613-2 festgelegten Wert für den Abschirmfaktor für Bahnstrecken von C2=40 zu geringen Pegelwerten. Der Schallpegel verringert sich bei Anwendung des in der Verordnung vorgesehenen Wertes für den Abschirmfaktor C2=40 gegenüber dem normgerechten Wert nach ISO 9613-2 von C2=20 zum Beispiel bei 1.000 Hz und einer 2-Meter-Lärmschutzwand bei einem Immissionsort von 25 Metern Entfernung von der Gleisachse und 3,5 Metern über Schienenoberkante um 2,6 dB(A). (Fußnote: 4 Vgl.: Jäcker-Cüppers/Arbeitsring Lärm der DEGA, „Stellungnahme des ALD zur Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes Immissionsschutzgesetzes“, Ausschuss-Drucksache 18(15)48-D, 30.05.2014, S. 5) Durch die vorgesehenen Änderungen würde der eigentlich im März 2013 abgeschaffte Schienenbonus von 5 dB(A) praktisch teilweise wieder eingeführt. Das ist gerade für betroffene Anwohner von vielbefahrenen Eisenbahnstrecken nicht hinnehmbar. Der Bundestag würde dadurch gegen seine bisherigen Beschlüsse handeln.

Dementsprechend muss die Änderung aufgenommen werden, damit die Regelung im Bereich aller Bahnen Gültigkeit hat und die Verwaltung vereinfacht wird.

Zu 2.) Um ein Qualitätssicherungsverfahren für die Umsetzung des Berechnungsverfahrens sicherzustellen sind Vergleichsrechnungen zwischen alter und neuer „Schall 03“ sowie Rechenbeispiele für die Umsetzung der Berechnungsvorschrift der neuen „Schall 03“ mit den verschiedenen Rechenprogrammen zu ergänzen. Im Rahmen der neuen Berechnungen zur „Schall 03“ ist geboten, die Änderungen möglichst transparent darzustellen und die Rechnungen anhand von Beispielen konkret für die Öffentlichkeit und für Verkehrslärmexperten nachvollziehbar darzustellen. Denn eine verständliche Verordnung lässt weniger Raum für Spekulationen oder Interpretationen. Dadurch kann sichergestellt werden, dass Berechnungen von unterschiedlichen Ingenieurbüros nicht unterschiedlich ausfallen.

Zu 3.) Im Entwurf zur Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV Art. 1, § 5 Abs. 2- ist geregelt, dass für die Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und für sonstige Bahnen die je-weils nach

Landesrecht zuständige Behörde über die Festlegung akustischer Kennwerte auf Antrag entscheidet. Diese Entscheidung soll nach Vorlage eines Gutachtens, welches durch eine anerkannte Messstelle erstellt wurde, durchgeführt werden.

Um eine Zersplitterung in der Beurteilungspraxis zu vermeiden, sollte die Festlegung akustischer Kennwerte durch das EBA für sämtliche Bahnen gelten. Dementsprechend müssen die Zuständigkeiten des EBA gesetzlich angepasst werden.

Zu 4.) Eine Trennung der Verkehrslärberechnung in Straße, Schiene und Luftfahrt ist nicht zielführend. Entscheidend ist die Betrachtung der gesamten Lärmimmission beim Betroffenen, denn bei den Schallberechnungen kommt man durch unterschiedliche Berechnungsvorgaben noch immer auf unterschiedliche Ergebnisse. Verkehrsträgerübergreifende Regelungen sind auch deshalb wichtig, weil der Schall nicht isoliert für jeden Verkehrssektor betrachtet werden kann. Ein verkehrsträgerübergreifendes Lärmschutzkonzept muss daher von der Bundesregierung zügig vorgelegt und umgesetzt werden.

Das Umweltbundesamt (UBA) empfiehlt, in einem Stufenplan den Beurteilungspegel für das Auslösen der Lärmaktionsplanung nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie in einer ersten Stufe auf 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht festzulegen. Daran sollte sich eine gesetzliche Regelung zum Verkehrslärmschutz orientieren.

Für einen fairen Interessenausgleich sollen deswegen bei Pegelüberschreitung Lärmsanierungsgebiete ausgewiesen werden, in denen eine dafür zuständige Behörde verbindliche Minderungsmaßnahmen vorschlagen und nach einer Bürgerbeteiligung umsetzen soll. Je höher die Belastung und je größer die Anzahl der Betroffenen, desto dringlicher soll saniert werden. Da davon auszugehen ist, dass der Sanierungsbedarf höher ist als die zur Verfügung stehenden Mittel, müssen die Lärmsanierungsgebiete mit einer Kennzahl nachvollziehbar priorisiert werden. Nach Ausweisung eines Lärmsanierungsgebietes muss die zuständige Behörde Vorschläge zur Lärminderung unterbreiten und ein Bürgerbeteiligungsverfahren eröffnen.

Um die Mittel möglichst effizient einzusetzen, sind Lösungen für gemeinsam auftretende Lärmquellen an Verkehrswegen (Straßen- und Schienenstrecken) notwendig. Die Finanzierung der Lärmsanierung soll bei mehreren Lärmquellen durch eine Kostenaufteilung entsprechend den energetischen Verursachungsbeiträgen erfolgen. Die Lärmanteile von Straßen und Schienenstrecken in Verantwortung von Bund, Land oder Kommune legen dabei den Finanzierungsbeitrag des jeweiligen Baulastträgers fest. Eine Methode hierzu wurde im Gutachten „Bewältigung von (Gesamt-)Lärmbelastungen – Straße und Schiene: Ein Regelungskonzept“, vorgelegt für das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, vorgestellt. Hieran soll sich eine Regelung orientieren.

Lärm wird heute unterschiedlich bewertet. Die in Lärmkartierungen verwendeten Rechenverfahren sind vorläufige Berechnungsverfahren auf Grundlage der EG-Umgebungslärmrichtlinie. Daher sollte ein Katalog mit allgemein gültigen Qualitätskriterien für Eingangsdaten entwickelt werden. Neben als Mittelungspegel ausgedrückten Schutzziele ist eine Festlegung von Maximalpegeln, die zu keiner Zeit überschritten werden dürfen, notwendig (siehe auch 9.).

Zu 5.) Die in 2002 in erster Stufe umgesetzte EU-Umgebungslärmrichtlinie schreibt bisher eine Aufstellung von Lärmkatastern und Maßnahmenkatalogen vor. Dies ist jedoch noch nicht ausreichend, da bisher die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nicht verpflichtend vorgesehen ist. Die Bundesregierung muss darauf hinwirken, dass die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (Lärmkarten, Lärmaktionspläne) nicht auf die lange Bank geschoben wird und dafür bei der Europäischen Union verpflichtende Lösungen gefunden werden.

Zu 6.) Derzeit wird bei der EU-Kommission das einheitliche verkehrsträgerübergreifende Berechnungsverfahren zur Ausbreitung von Verkehrslärm (CNOSSOS-EU) abschließend beraten. Dieses soll bereits ab Ende 2014 für alle Mitgliedsstaaten zur Verfügung stehen. Eine Einbeziehung im Rahmen der Änderungen der „Schall 03“ ist daher zwingend notwendig und muss im Sinne einer zuverlässigen Schallberechnung ergänzt werden.

Zu 7.) Durch wirksame Maßnahmen an der Entstehungsquelle können die Schallimmissionen deutlich reduziert werden. Vor allem die Umrüstung der Güterwagen mit neuen sog. LL-Bremssohlen („Flüsterbremse“) oder K-Sohlen darf nicht auf die lange Bank geschoben werden. Die Deutsche Bahn AG und weitere Schienenbahnen werden aufgefordert, ihre Umrüstprogramme schneller durchzuführen, sodass das Ziel der Umrüstung

von 50 Prozent aller deutschen Güterwagen bis 2016 und 100 Prozent bis 2020 erreicht wird. Das bestehende Förderprogramm des Bundes muss daher überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Zu 8.) Lärm, insbesondere Verkehrslärm, gilt als Verursacher von schweren gesundheitlichen Schäden wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Dadurch entstehen dem Sozialsystem zusätzliche Kosten, die bisher die Allgemeinheit zu tragen hat (externe Kosten). Diese Kosten werden derzeit weder ermittelt noch in die direkten Kosten des Verkehrs einbezogen. Ziel muss es daher sein, für die Berechnung der externen Kosten des Lärms Instrumente zu entwickeln. Dadurch können in einem späteren Schritt die sozialen Kosten direkt und verursacherbezogen in die Kosten des Verkehrs eingepreist werden.

9.) Der Lärm durch Schienenfahrzeuge ist ähnlich wie im Luftverkehr durch einen plötzlichen Pegelanstieg beim Herannahen eines Zuges geprägt. Damit besteht gerade in der Nacht die Gefahr eines Aufwachens aus dem Schlaf. Dieser Aufwacheffekt kann nicht durch den nach der „Schall 03“ berechneten Mittelungspegel abgedeckt werden. Hierzu ist dringend eine Lösung für eine Maximalpegelbegrenzung zu erarbeiten, zum Beispiel anhand der Regelungen für den Fluglärmschutz.“

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, die Ausführungen der Sachverständigen bei der Anhörung hätten deutlich gemacht, dass die mit der Verordnung vorgesehene Regelung längst überfällig sei. Seit der letzten Änderung im Jahr 1990 habe sich der Schienenverkehr erheblich verändert, was auch zu Veränderungen bei den Lärmemissionen geführt habe. Die Verordnung solle für eine erhöhte Rechtssicherheit und stelle die Schall 03 auf eine sichere Rechtsgrundlage. Die Möglichkeiten des Schallschutzes würden zugunsten der betroffenen Bürger erweitert, da die neue Schall 03 die Integration innovativer Schallschutzmaßnahmen ermögliche. Die Regelung sei zwar komplex, die Sachverständigen hätten aber bestätigt, dass sie praktikabel sei. Die Anhörung habe aber auch gezeigt, dass die Schall 03 in der Zukunft weiterentwickelt werden müsse. Darauf gehe man mit dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen ein.

Die **Fraktion der SPD** wies auf die Dringlichkeit hin, die seit 1990 unveränderten Regelungen den aktuellen Erfordernissen anzupassen. Die Verordnung sei ein erster Schritt. Man werde eine Weiterentwicklung – auch in enger Abstimmung mit der EU – gewährleisten. Die Anhörung habe gezeigt, dass man nicht bei dem erreichten Stand stehenbleiben dürfe, sondern dass in einer Reihe von Punkten eine Weiterentwicklung und Fortschreibung erforderlich sei. Dem habe man mit dem Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)60 Rechnung getragen. Die Fortschreibung solle dann unter Beachtung der Ergebnisse der in der Entschließung geforderten Prüfungen erfolgen. Sie erläuterte die einzelnen Forderungen aus dem Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)60. Sie wies darauf hin, dass man im Haushalt höhere Mittel für den Lärmschutz vorgesehen habe und hoffe, dass diese entsprechend eingesetzt würden.

Die **Fraktion DIE LINKE** erklärte, es sei nicht nachvollziehbar, warum die in dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen gesehene Veränderungsnotwendigkeiten nicht zu einer entsprechenden Änderung des Textes der Verordnung führten. Das Argument, es müsse jetzt schnell gehandelt werden, um die innovativen Schallschutzmaßnahmen umsetzen zu können, sei nicht überzeugend. Wenn man akzeptiere, dass Lärm ein ernstzunehmendes Problem für die Bevölkerung sei, müsse man die Verordnung anders ausgestalten, als dies geschehen sei. Die Koalition nehme in Kauf, dass jetzt eine provisorische Regelung akzeptiert werde, obwohl man sich bewusst sei, dass man nacharbeiten müsse. Sie sprach sich für eine Harmonisierung der Berechnungsverfahren aus, um Lärm als Ganzes zu betrachten und sich nicht jeweils auf Teilsegmente zu beschränken. Sie kritisierte auch, dass mit der vorgesehenen Regelung die gemeinsam beschlossene Abschaffung des Schienenbonus konterkariert werde.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, sie befürchte, mit der vorgesehenen Änderung werde die Abschaffung des Schienenbonus teilweise wieder aufgehoben. Die Schall 03 müsse in einigen Bereichen noch einmal grundlegend überarbeitet werden. Der Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD greife zwar wichtige Punkte auf, umfasse aber bei weitem nicht alle Bereiche, die angesprochen werden müssten. Zudem gehe dieser davon aus, dass die rechtliche Regelung bereits vorgenommen werden solle, bevor die Ergebnisse der in dem Antrag geforderten Prüfungen vorlägen. Sie fordere, dass die Bundesregierung Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz vorlege. Zudem fordere man, dass das Verfahren zur verkehrsträgerübergreifenden Berechnung der Lärmmessung EU-CNOSSOS in die Schall 03 aufgenommen werde. Weiterhin sei eine Regelung in Bezug auf Maximalschallpegel erforderlich, denn die Menschen nähmen keine Durchschnittswerte wahr, sondern – insbesondere in der Nacht - den Spitzenpegel.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN korrigierte ihren Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 18(15)61 und formulierte die Änderung unter Buchstabe b zu Artikel 1 wie folgt: „b. Die Wörter „C2=20 Abschirmfaktor für Bahnstrecken mit Schallquellenarten nach Tabelle 10,“ werden durch die Wörter „C2=20 – Abschirmfaktor für Bahnstrecken mit Schallquellenarten nach den Tabellen 5 und 13 und für flächenhafte Bahnanlagen mit Schallquellenarten nach Tabelle 10,“ ersetzt“.

Die **Fraktionen der CDU/CSU und SPD** schlugen in der Ausschusssitzung vor, von der Möglichkeit einer Änderung bzw. Aufhebung der Verordnung der Bundesregierung gemäß § 48b BImSchG keinen Gebrauch zu machen und beantragten, dem Plenum des Deutschen Bundestages zu empfehlen, auf eine Änderung oder Aufhebung der Verordnung der Bundesregierung auf Drucksache 18/1280 zu verzichten.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 18(15)61 in der mündlich geänderten Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den mündlich gestellten Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD angenommen, dem Plenum des Deutschen Bundestages zu empfehlen, auf eine Änderung oder Aufhebung der Verordnung der Bundesregierung auf Drucksache 18/1280 zu verzichten.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 18(15)62 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)59 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Er hat den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)60 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

Berlin, den 24. Juni 2014

Matthias Gastel
Berichtersteller

