Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss
Die Vorsitzende

Herrn
[redacted]

Berlin, 7. Juli 2014
Bezug: Ihre Eingabe vom 15. Januar 2011; Pet 1-17-12-9305-016662a
Anlagen: 1

Kersten Steinke, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-35257
Fax: +49 30 227-36027
vorzimmer.peta@bundestag.de

Sehr geehrte[r] [redacted]

der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am 3. Juli 2014 beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (BT-Drucksache 18/1884), dessen Begründung beigefügt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das Petitionsverfahren beendet.

Mit freundlichen Grüßen

K. Steinke

Kersten Steinke

Pet 1-17-12-9305-016662a [redacted]

Lärmschutz an Schienenwegen

Beschlussempfehlung

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Begründung

Der Petent fordert, die Lärmsanierungsgrenzwerte - wie für Straßen geplant - auch für Schienenwege um drei dB(A) zu senken und den Schienenbonus bei den Sanierungsgrenzwerten für Schienenwege außer Betracht zu lassen.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, es bestünden erhebliche Handlungsdefizite bei der Lärmsanierung an Schienenwegen. Eine Unterscheidung zwischen Straßen- und Schienenlärm sei wissenschaftlich nicht gerechtfertigt. Es gebe keine medizinische Begründung, weshalb Schienenverkehrslärm weniger schädlich sein solle als Straßenverkehrslärm.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Außerdem wurde gemäß § 109 Abs. 1 Satz 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GOBT) eine Stellungnahme des damaligen Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingeholt. Dem Ausschuss lag ein Antrag mit dem Titel "Schutz vor Bahnlärm verbessern - veraltetes Lärmprivileg 'Schienenbonus' abschaffen" vor (Bundestags-Drucksache - BT-Drs. - 17/4652). Auf die Petition ging der Ausschuss in seiner Beschlussempfehlung und dem Bericht (BT-Drs. 17/11610) ein. Der Ausschuss führte ferner am 14. Dezember 2011 eine öffentliche Anhörung durch. Bezüglich weiterer Vorlagen zu dem Themenkreis folgte eine öffentliche Anhörung am 7. November 2012.

Unter Einbeziehung der vorliegenden Stellungnahmen lässt sich das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung wie folgt zusammenfassen:

noch Pet 1-17-12-9305-016662a

Schienenlärm und seine Bekämpfung sind Gegenstand einer Reihe parlamentarischer Anfragen und Initiativen. Diese wurden in den verschiedenen Gremien des Deutschen Bundestages beraten (vgl. Plenarprotokolle - PlPr - 17/126, Frage 28; 17/176, TOP 39; 17/211, TOP 12 und 17/217 TOP 26 sowie BT-Drs 17/4074; 17/7050; 17/7312, Frage 108; 17/7701, Frage 111; 17/7764, Frage 66; 17/10780; 17/11652; 17/11709; 17/11906; 17/11909; 17/11932 und 17/12007).

Der Ausschuss verweist besonders auf die parlamentarischen Beratungen des Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BT-Drs 17/10771; 17/11610; 17/12284; 17/13190; PlPr 17/195, TOP 17; 17/211, TOP 12; 17/237, ZP 4). Das Gesetz wurde Ende 2012 vom Deutschen Bundestag beschlossen. Damit wird der Schutz der Bevölkerung vor Schienenverkehrslärm verbessert. Mit der Änderung des § 43 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) wird der mit der Petition kritisierte sogenannte Schienenbonus in absehbarer Zeit abgeschafft. Geschaffen wurde der Schienenbonus seinerzeit in der Annahme, dass Schienenlärm als weniger belastend wahrgenommen werde als Straßenlärm. Diese Annahme ist aus heutiger Perspektive, auch angesichts der hohen Zuwächse beim Schienengüterverkehr, weder sachgerecht noch zeitgemäß. Hier kann der Petitionsausschuss dem Petenten zustimmen. Die neue Regelung sieht u. a. vor, dass der Schienenbonus für Maßnahmen an Schienenwegen (deren Planfeststellungsverfahren nach Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) und des dazugehörigen Bedarfsplans eröffnet werden) sowie bei der Lärmbewertung von Bestandsstrecken nicht mehr zur Anwendung kommen darf. Schon vorher darf nach dem neuen § 43 BImSchG die Anwendung des Schienenbonusses unterbleiben, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder Dritten getragen werden.

Einen Überblick über die verschiedenen Ansätze, die Gesetzgeber und Bundesregierung zur Bekämpfung des Schienenlärms verfolgen, bietet die Broschüre des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur "Lärmschutz im Schienenverkehr" (www.bmvi.de → Service → Publikationen → Lärmschutz im Schienenverkehr,

noch Pet 1-17-12-9305-016662a

Broschüre vom 24. April 2013). Dort werden die wissenschaftlichen Hintergründe und die verschiedenen Ansätze zur Bekämpfung des Problems dargestellt.

Im Lärmschutz wird zwischen der Lärmvorsorge als Lärmschutz beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen und der Lärmsanierung als Lärmschutzmaßnahmen an bereits bestehenden, baulich nicht zu verändernden Schienenwegen, unterschieden. Der Gesetzgeber hat sich bewusst und grundsätzlich gegen einen generellen gesetzlichen Anspruch auf Lärmsanierung entschieden. Dies wird deutlich durch die Formulierung in § 41 Absatz 1 BImSchG; dort ist nur vom "Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen [...]" die Rede.

Dennoch werden im Bundeshaushalt seit 1999 jährlich Mittel für das Programm "Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes" bereitgestellt. Es handelt sich mangels gesetzlicher Verpflichtung um ein freiwilliges Programm. Ursprünglich mit 50 Millionen pro Jahr ausgestattet, sind die Mittel seit 2007 auf 100 Millionen Euro jährlich angewachsen. Im Jahr 2014 sollen es 140, ab 2015 jährlich 150 Mio. Euro sein. Der Petitionsausschuss begrüßt diese Entwicklung und die daran ablesbare hohe Gewichtung des Lärmschutzes. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und wo zugleich viele Anwohner betroffen sind. Die Streckenabschnitte werden in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen, wenn die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden. Diese weichen deutlich von den Grenzwerten zur Lärmvorsorge ab. So ist gewährleistet, dass vorrangig die am stärksten belasteten Abschnitte saniert werden können. Dies hält der Petitionsausschuss für richtig. Die trotz des hohen Umfangs begrenzten Mittel sollen vorrangig dort eingesetzt werden, wo eine intensive Belastung zu verzeichnen ist. Zugunsten des wirtschaftlichen Einsatzes der Mittel wird bei Überschreiten der Grenzwerte eine Prioritätskennziffer anhand der für den jeweiligen Streckenabschnitt ermittelten Lärmbelastung gebildet. Daraus wird wiederum die Rangfolge der vom Schienenlärm betroffenen Gebiete abgeleitet.

noch Pet 1-17-12-9305-016662a

Der Ausschuss macht darauf aufmerksam, dass außerdem das Verkehrslärmschutzpaket 2009 aktualisiert wurde (Nationales Verkehrslärmschutzpaket II). Es enthält nun erstmals quantitative Lärmminderungsziele. Die Reduzierung der Lärmbelästigung um 30 Prozent im Straßenverkehr sowie um 50 Prozent im Schienenverkehr bis zum Jahr 2020 ist das erklärte Ziel. Letzteres entspricht einer flächendeckenden Absenkung des Lärmpegels um 10 dB(A) und zeigt, dass die Reduzierung des Schienenverkehrslärms, insbesondere des nächtlichen Güterverkehrs, ein Schwerpunkt in der aktuellen, ambitionierten Verkehrslärmpolitik ist. Die vom Deutschen Bundestag beschlossene Abschaffung des Schienenbonus ist ein wesentlicher Schritt zur Erreichung dieses Ziels.

Sämtliche genannten Drucksachen, Plenarprotokolle sowie eine Reihe von Materialien zu den öffentlichen Anhörungen des früheren Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung können unter www.bundestag.de eingesehen werden.

Im Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt der Petitionsausschuss fest, dass bereits eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen wurde und verschiedene Ansätze verfolgt werden. Besonders mit Blick auf die 2012 vom Deutschen Bundestag beschlossene Änderung des BImSchG im Sinne der Petition sieht der Petitionsausschuss daneben keinen weiteren parlamentarischen Handlungsbedarf hinsichtlich der mit der Eingabe geltend gemachten Forderungen.

Im Ergebnis empfiehlt der Petitionsausschuss, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.