

Deutscher Bundestag

Stenografischer Bericht

44. Sitzung

Berlin, Freitag, den 27. Juni 2014

Inhalt:

Zur Geschäftsordnung:

Dr. Petra Sitte (DIE LINKE)	3927 B
Christine Lambrecht (SPD)	3928 C
Britta Haßelmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	3930 A

Tagesordnungspunkt V:

a) Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts Drucksachen 18/1304, 18/1573, 18/1891 ..	3931 B
b) – Zweite und dritte Beratung des von den Fraktionen der CDU/CSU und SPD eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Reform der Besonderen Ausgleichsregelung für stromkosten- und handelsintensive Unternehmen Drucksache 18/1449	3931 B
– Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Reform der Besonderen Ausgleichsregelung für stromkosten- und handelsintensive Unternehmen Drucksachen 18/1572, 18/1891	3931 B
c) Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Wirtschaft und Energie zu dem Antrag der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Caren Lay, Ralph Lenkert, weiterer Abgeordneter und der	

Fraktion DIE LINKE: Ökostromförderung gerecht und bürgernah Drucksachen 18/1331, 18/1891	3931 C
d) Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Einführung einer Länderöffnungsklausel zur Vorgabe von Mindestabständen zwischen Windenergieanlagen und zulässigen Nutzungen Drucksachen 18/1310, 18/1580, 18/1702 Nr. 1.4, 18/1900	3931 C
Sigmar Gabriel, Bundesminister BMWi	3932 A
Caren Lay (DIE LINKE)	3934 B
Dr. Michael Fuchs (CDU/CSU)	3935 B
Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	3936 D
Dr. Philipp Lengsfeld (CDU/CSU)	3938 A
Hubertus Heil (Peine) (SPD)	3939 A
Eva Bulling-Schröter (DIE LINKE)	3940 D
Dr. Joachim Pfeiffer (CDU/CSU)	3941 C
Dr. Georg Nüßlein (CDU/CSU)	3943 B
Sigmar Gabriel, Bundesminister BMWi (Erklärung nach § 30 GO)	3944 C
Namentliche Abstimmungen	3945 C, D, 3951 A, B, 3952 A
Ergebnisse	3946 C, 3948 B, 3953 D, 3956 A, 3958 B, 3961 A

Tagesordnungspunkt II: (Fortsetzung)

II.18 Einzelplan 12	
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	
Drucksachen 18/1012, 18/1023	3952 B
Roland Claus (DIE LINKE)	3952 B
Eckhardt Rehberg (CDU/CSU)	3963 B
Sven-Christian Kindler (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	3965 B
Bettina Hagedorn (SPD)	3967 A
Alexander Dobrindt, Bundesminister BMVI	3970 A
Sven-Christian Kindler (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	3971 C
Herbert Behrens (DIE LINKE)	3972 D
Dr. Birgit Malecha-Nissen (SPD)	3974 A
Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	3975 B
Reinhold Sendker (CDU/CSU)	3976 C
Sebastian Hartmann (SPD)	3977 D
Florian Oßner (CDU/CSU)	3979 B
Oliver Wittke (CDU/CSU)	3980 C
Ulrich Lange (CDU/CSU)	3981 D

Tagesordnungspunkt VI:

Beschlussesempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zu der Verordnung der Bundesregierung: Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärm-schutzverordnung – 16. BImSchV)	
Drucksachen 18/1280, 18/1379 (neu) Nr. 2.2, 18/1871	3983 A
Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär BMVI	3983 B
Herbert Behrens (DIE LINKE)	3983 D
Annette Sawade (SPD)	3985 A
Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	3986 C
Michael Donth (CDU/CSU)	3987 B

Tagesordnungspunkt II: (Fortsetzung)

II.19 Einzelplan 32	
Bundesschuld	
Drucksache 18/1021	3988 C
II.20 Einzelplan 60	
Allgemeine Finanzverwaltung	
Drucksache 18/1022	3988 D

II.21 Haushaltsgesetz 2014

Drucksachen 18/1024, 18/1025 3989 A

Tagesordnungspunkt VII:

Dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2014 (Haushaltsgesetz 2014)	
Drucksachen 18/700, 18/702, 18/1002, 18/1005, 18/1006, 18/1007, 18/1008, 18/1009, 18/1010, 18/1011, 18/1012, 18/1016, 18/1017, 18/1019, 18/1020, 18/1021, 18/1022, 18/1023, 18/1024, 18/1025	3989 B
Dr. Gesine Löttsch (DIE LINKE)	3989 C
Antje Tillmann (CDU/CSU)	3991 C
Sven-Christian Kindler (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	3993 A
Johannes Kahrs (SPD)	3994 B
Dr. Wolfgang Schäuble, Bundesminister BMF	3996 A
Roland Claus (DIE LINKE)	3998 A
Dr. Hans-Ulrich Krüger (SPD)	3998 D
Dr. Tobias Lindner (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	4000 A
Carsten Körber (CDU/CSU)	4000 D
Ulrike Gottschalck (SPD)	402 A
Anja Hajduk (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	4003 A
Dr. h. c. Hans Michelbach (CDU/CSU)	4004 A
Dennis Rohde (SPD)	4005 C
Norbert Barthle (CDU/CSU)	4006 D
Namentliche Abstimmung	4008 B
Ergebnis	4009 C
Nächste Sitzung	4011 D
Anlage 1	
Liste der entschuldigten Abgeordneten	4013 A
Anlage 2	
Erklärung nach § 31 GO der Abgeordneten Gitta Connemann (CDU/CSU) zur namentlichen Abstimmung über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts (Tagesordnungspunkt V a)	4013 D

Vizepräsident Johannes Singhammer

- (A) Wer stimmt gegen diesen Änderungsantrag? – Wer enthält sich? – Damit ist dieser Änderungsantrag mit den Stimmen der Großen Koalition gegen die Stimmen der Linken bei Enthaltung von Bündnis 90/Die Grünen abgelehnt.

Wir kommen jetzt zum Einzelplan 12 in der Ausschussfassung. Wer stimmt für den Einzelplan 12? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist der Einzelplan 12 mit den Stimmen der Großen Koalition gegen die Stimmen der Linken und von Bündnis 90/Die Grünen angenommen.

Ich rufe jetzt den Tagesordnungspunkt VI auf:

Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss) zu der Verordnung der Bundesregierung

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

Drucksachen 18/1280, 18/1379 (neu) Nr. 2.2, 18/1871

Hierzu liegt je ein Entschließungsantrag der Fraktion Die Linke sowie der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vor.

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung sind für diese Aussprache 25 Minuten vorgesehen. – Weil ich keinen Widerspruch sehe, ist das somit beschlossen.

- (B) Ich eröffne die Aussprache und erteile das Wort dem Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann.

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Sehr geschätzter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir beraten heute den Entwurf einer Verordnung der Bundesregierung für eine Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Das war so kompliziert, dass ich mir das habe aufschreiben müssen. Was verbirgt sich dahinter? Relativ einfach zusammengefasst: die sogenannte Schall 03.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Deutschland ist ein schönes Land, und Deutschland ist ein wirtschaftlich starkes Land. Wirtschaftlich stark sind wir deshalb, weil wir eine hohe Exportquote haben. Diese hohe Exportquote bedarf einer guten Infrastruktur, um die Produkte dorthin bringen zu können, wo sie gebraucht werden. Auf der anderen Seite ist Deutschland aufgrund seiner zentralen Lage mitten in Europa ein großes Transitland.

Wir haben in der vorigen Debatte gehört, wie stark der Güterverkehr in den nächsten Jahrzehnten anwachsen wird. Es wird mindestens eine Verdoppelung geben. Diesen Verkehr müssen wir organisieren. Dabei gilt nach wie vor das Prinzip der Bundesregierung, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße zu bringen, mindestens nach Maßgabe des Modal Split, also

nach dem Anteil der Verkehrsträger. Dafür brauchen wir Akzeptanz, insbesondere im Hinblick auf die Schiene. (C)

Beim Schienengüterverkehr haben wir in Deutschland ein Problem, und zwar ein eklatantes Akzeptanzproblem in der Bevölkerung, weil Güterverkehr auf der Schiene Lärm bedeutet. Der Lärm macht die Menschen krank, und er stört sie; das beklagen sie zu Recht. Deswegen muss die Politik darauf reagieren.

Das tun wir mit der Schall 03, indem wir die Berechnungsmethoden, die aus den 90er-Jahren stammen, in der Bundes-Immissionsschutzverordnung anpassen und verändern. Das tun wir auf Basis der wissenschaftlichen Erkenntnisse, die derzeit vorliegen. Wir kommen also zu einem Quantensprung beim Schallschutz auf der Schiene. Wir werden für wesentlich mehr Schutz der Bürger vor Lärm sorgen. Dabei können wir die Projekte und Produkte, die wir im Rahmen der Konjunkturprogramme ausprobiert haben, einsetzen, zum Beispiel die niedrige Schallschutzwand, die nah an den Gleisen steht, und vieles andere mehr. Wir brauchen diese Möglichkeiten bei den Planfeststellungsbeschlüssen, um die Akzeptanz auch für Infrastrukturinvestitionen wiederherzustellen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich glaube, wir legen hier ein sehr gutes Werk vor. Meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten seit dem Jahre 2006 an dieser Verordnung. Das macht wahrscheinlich deutlich, wie kompliziert und komplex dieses Vorhaben ist. Für viele, die die Berechnungsgrundlagen gesehen haben, ist das – so kann man es sagen – Physik oder Mathematik am Hochreck. Aber gut ist es! Die Ingenieurbüros in Deutschland, die über eine hohe Kunst verfügen, können mit diesen Dingen umgehen, sie verstehen und anwenden. (D)

Ich glaube, es wäre gut, wenn auch die Beratungen im Bundesrat zügig abgeschlossen werden könnten, damit wir die Schall 03 ab dem 1. Januar 2015 anwenden und damit die Bürgerinnen und Bürger vor Schienenlärm beim Güterverkehr deutlich besser schützen können.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Dieser Aufgabe sieht sich die Regierung verpflichtet.

Unser Ziel bleibt, den Lärm auf dem Schienenweg bis 2020 zu halbieren. Dazu dient auch die Schall 03. Ich bitte Sie herzlich, dieser Verordnung heute zuzustimmen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Vizepräsident Johannes Singhammer:

Vielen Dank, Herr Staatssekretär. – Nächster Redner ist der Kollege Herbert Behrens, Die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

Herbert Behrens (DIE LINKE):

Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Ich zitiere: Das Ziel der Novellierung ist nicht, wie behauptet, die Verbesserung des Lärmschutzes für die Betroffenen,

Herbert Behrens

- (A) sondern die Einsparung von Mitteln für Lärmschutzmaßnahmen und Lärmsanierung. – Das haben mir Mitglieder einer Bürgerinitiative aus der Nähe von München geschrieben. Sie haben recht. Durch den Einsatz virtueller Lärmschutzmaßnahmen reduziert sich der Verkehrslärm nur rechnerisch, auf dem Papier.

(Gustav Herzog [SPD]: Aber mit dem Einsatz der neuen Technik wird es tatsächlich leiser, Herr Kollege!)

Nach der Umsetzung der vorgelegten Neufassung der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung wird es nicht leiser – zum einen nicht auf den Schienenwegen – das ist bitter –, zum anderen wird es sicherlich auch vor dem Bundesverkehrsministerium nicht leiser, wo die Betroffenen weiterhin lautstark ihren Protest vortragen werden, und das finde ich gut.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Menschen sind aufgebracht. Es ist nämlich offensichtlich, dass mit dieser Verordnung die Abschaffung des unsäglichen Relikts Schienenbonus durch die Hintertür wieder rückgängig gemacht werden soll. Wir haben lange für die Abschaffung des Schienenbonus gekämpft. Die Anwohner an den Eisenbahnen wollen zumindest den gleichen Schutz haben wie die Bewohner an lauten Straßen. Und nun das!

Ich kann nicht verhehlen, dass auch ich ärgerlich darüber bin, nicht nur wegen des Inhalts des Entwurfs, sondern auch wegen der politischen Unkultur, mit der die Bundesregierung diese Verordnung durch das Parlament peitschen wollte.

- (B)

(Gustav Herzog [SPD]: Hier wird nicht gepeitscht!)

Wenn die Linke nicht alle parlamentarischen Register gezogen hätte, würden wir heute nicht einmal über dieses so wichtige Thema debattieren können.

(Sören Bartol [SPD]: Ach ja, wenn es euch nicht geben würde! – Gustav Herzog [SPD]: Gemeinsam beschlossen! Erzählen Sie hier doch keinen Unsinn!)

Sie hatten vor, die Verordnung in einer Nacht-und-Nebel-Aktion ohne Aussprache durchzudrücken. Ich finde, das ist eine Missachtung des Parlaments.

(Gustav Herzog [SPD]: Das ist doch Unsinn, was Sie hier erzählen!)

Das haben wir am heutigen Tage auch bei der Diskussion über die EEG-Novelle schon einmal erleben müssen. Das ist unerträglich.

(Beifall bei Abgeordneten der LINKEN)

Nun aber zum Kern des Problems, über das wir hier reden:

In der vorliegenden Form ist die Verordnung keine Schutzverordnung, sondern eine Schutzverhinderungsverordnung. Warum?

Erstens kommt die Verordnung nicht der Forderung nach, die bereits vor fast 25 Jahren vom Bundesrat auf die Tagesordnung gesetzt worden ist, nämlich besonders laute Einzelschallereignisse in der Nacht zu berücksichtigen. Es kann nicht angehen, dass weiterhin lärmmedizinische Erkenntnisse außen vor bleiben, über die längst Einigkeit herrscht.

(Beifall des Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Die Menschen wachen nachts auf – nicht wegen eines abstrakten Dauerschallpegels, sondern weil Güterzüge an ihren Schlafzimmern vorbeidonnern. Der lieblose Änderungsantrag der Koalition ändert nichts an diesem blinden Fleck. Eine formale Prüfung allein löst die Probleme nicht, sondern ist eine fade Beruhigungsspiel. Was heute bereits für den Schutz vor Lärm an Flugplätzen gilt, sollte auch an den Bahntrassen gelten.

(Beifall bei der LINKEN)

Zweitens wird weiterhin so getan, als ob der Lärm der einzelnen Verkehrsträger getrennt voneinander betrachtet werden könnte und es nicht so etwas wie eine Gesamtlärmbelastung gäbe. Jeder kann etwas mit dem Begriff „Verkehrsknoten“ anfangen. Warum kann aber nicht anerkannt werden, dass Verkehrsknoten auch immer Lärmknoten sind? Lärm macht krank, egal von welcher Quelle er ausgeht, und deswegen ist eine Gesamtlärmbetrachtung längst überfällig.

(Beifall bei der LINKEN und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Außerdem kann mittlerweile niemandem mehr begreiflich gemacht werden, warum der Lärm an neugeplanten Strecken gefährlicher sein soll als der an Bestandsstrecken. uf genau dieser irrsinnigen Prämisse beruht jedoch die Regelung, dass die Grenzwerte der Verordnung nur für neue Strecken anzuwenden sind.

Diese Verordnung kann den grundgesetzlich verbürgten Schutz der Gesundheit nicht sicherstellen. Deshalb brauchen wir eine gründliche Revision des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Dringend notwendig ist das Einbeziehen aller Verkehrsträger in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und ein einheitliches Berechnungsverfahren für alle Lärmquellen, so wie es noch in diesem Jahr von der EU vorgelegt werden wird.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben in unserem Entschließungsantrag aufgezeigt, dass mit der Verordnung weder den Menschen in diesem Land noch dem Verkehrsträger Schiene gedient ist. Stattdessen wird es Klagen gegen dringend benötigte Schienenprojekte geben. Machen Sie dieser Irrfahrt ein Ende,

(Beifall bei der LINKEN)

und sorgen Sie dafür, dass diese Verordnung dahin kommt, wo sie hingehört, nämlich aufs Abstellgleis.

Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN – Gustav Herzog [SPD]: Das war keine Lösung des Problems!)

(C)
(D)

(A) Vizepräsident Johannes Singhammer:

Für die Sozialdemokraten spricht jetzt die Kollegin Annette Sawade.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Annette Sawade (SPD):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren auf den Besuchertribünen, dieses Thema ist nicht ganz so einfach, es ist ein sehr technisches Thema. Aber vielleicht verstehen Sie doch etwas von dem, was ich hier sagen werde.

Als ich in der vergangenen Woche auf einer Konferenz zum Schienenlärm in Lahnstein war, zitierte einer der Podiumsteilnehmer den Mediziner und Mikrobiologen Robert Koch, der hier in der Nähe gearbeitet hat. Dieser hat 1910 gesagt: „Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest.“ Mehr als 100 Jahre später sind wir natürlich fest entschlossen, dass es so weit nicht kommen darf. Deshalb ist es wichtig, dass wir kontinuierlich und konsequent daran arbeiten, unsere Bürgerinnen und Bürger vor weiterem Verkehrslärm zu schützen, auch wenn wir natürlich alle von allen immer mehr Mobilität fordern.

Schauen wir uns die Daten der kürzlich vorgestellten Verkehrsprognose 2030 – sie wurde vorhin schon erwähnt – an: Bis 2030 werden starke Zuwächse bei der Transportleistung erwartet, vor allem im Güterverkehr. Hier wird, ausgehend vom Basisjahr 2010, mit einem Zuwachs von 38 Prozent gerechnet. Allein für den Teilbereich der Bahn geht die Bundesregierung von einem Zuwachs von 43 Prozent aus, gefolgt vom Lkw-Verkehr von rund 39 Prozent und von der Binnenschifffahrt von 23 Prozent. Damit ist die Bahn im Bereich des Güterverkehrs Spitzenreiter. Das ist per se auch unser Wunsch: mehr Güter auf die Schiene. Das heißt, 43 Prozent mehr Bahnverkehr bis 2030.

Heißt das in der Konsequenz: mehr Züge, mehr Lärm? Die Bürgerinnen und Bürger, die an diesen Bahnstrecken wohnen – ich habe schon einige besucht –, haben natürlich diese Befürchtung. Sie werden diese Debatte heute mit Sicherheit beobachten und sehen, über welche Änderungen wir abstimmen und mit welchen Argumenten wir unsere Entscheidungen begründen. Deshalb sind wir, liebe Kolleginnen und Kollegen, aufgefordert, die Rahmenbedingungen zu schaffen, dass Verkehre, sei es auf der Straße, auf der Schiene oder in der Luft, umweltgerecht, sicher und leise werden.

Mit der uns vorliegenden Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bezüglich der Schienenverkehre, also Schall 03, haben wir einen Schritt in die richtige Richtung gemacht. Warum war diese Fortschreibung so notwendig? Warum warten wir nicht, wie von den anderen Fraktionen gefordert, bis alle geäußerten Kritikpunkte und Ergänzungen formuliert bzw. die euro-

päische Umgebungslärmrichtlinie beschlossen wird? Einige Punkte möchte ich nennen. **(C)**

Mit der Modernisierung des Berechnungsverfahrens für den Schienenverkehrslärm, also der Schall 03, wird das Verfahren dem heutigen Stand der Berechnungsmethodik angepasst. Damit sind exakte rechnerische Bestimmungen der tatsächlichen Geräuschimmissionen an Schienenstrecken unter Berücksichtigung aller Randbedingungen möglich, zum Beispiel unterschiedliche Brückenarten und Beachtung der Wasserflächen.

(Beifall bei der SPD sowie des Abg. Florian Obner [CDU/CSU])

Darüber hinaus wird der heutige Kenntnisstand über die schalltechnischen Eigenschaften von Schienenfahrzeugen und Fahrwegen einschließlich neuer Lärmminde- rungstechniken berücksichtigt. Es wurde ja gesagt: Der Lärm wird geringer, weil wir bessere Techniken anwen- den. Deswegen muss man auch andere Berechnungsver- fahren zugrunde legen.

Im Einzelnen geht es also darum, aktuelle Schienen- fahrzeuge und Schallschutztechniken am Schienenweg und den aktuellen Stand der EDV-Berechnungsverfahren zu berücksichtigen, Verfahren für die akustische Aner- kennung innovativer Bahntechnik einzuführen, die Um- rüstung der Bestandswagen – das wurde noch nicht er- wähnt, ist aber ganz wichtig – auf LL-Sohlen künftig in die Rechenverfahren einzubeziehen und den Schienen- bonus, der zum 1. Januar 2015 glücklicherweise weg- fällt, in die Berechnungen einzubeziehen. Das, was an Kritik kommt, muss man überprüfen. Ich bin nicht si- cher, dass all das, was hier gesagt wurde, so stimmt, dass also manches durch die Hintertür herausgerechnet wer- den kann. **(D)**

Es gab kurz nach Bekanntwerden der aktuellen Vor- lage zahlreiche Kritik seitens betroffener Bürgerinnen und Bürger, Initiativen und Fachexperten. Deshalb war es gut, dass wir die Anhörung zu dieser Vorlage durch- geführt haben. Wir wollten nämlich wissen, wie weit das vorgelegte Berechnungsmodell der Schall 03 die un- terschiedlichen Forderungen dieser Interessengruppen tat- sächlich berücksichtigt. Der allgemeine Tenor der Anhö- rung war nämlich der, dass eine Änderung und eine Fortschreibung der Schall 03 dringend erforderlich sind.

(Beifall bei der SPD)

Aber die Anhörung hat auch gezeigt, dass die Schall 03 als Berechnungsgrundlage für den Lärmschutz an Neu- und Ausbaustrecken im Schienenverkehr weiterentw-ickelt werden muss. Wir sind auf dem Weg; denn das war für uns kein Grund, gar nichts zu tun und abzuwarten, bis die erwähnten Arbeiten und Abstimmungen erledigt sind. Bitte, Kollegen, lesen Sie unseren Entschließungs- antrag. Prüfen heißt auch, wie Sie wissen, Schlussfolge- rungen aus den Prüfungen zu ziehen und entsprechend zu reagieren. Dafür gibt es schließlich Prüfaufträge.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜ- NEN]: Erst prüfen, dann beschließen!)

– Ich habe es im Verkehrsausschuss schon gesagt.

Annette Sawade

- (A) Deshalb haben wir gemeinsam mit der CDU/CSU einen Entschließungsantrag eingebracht, der diese erforderlichen Fortentwicklungen aufzeigt und einfordert. Ich nenne einige Punkte.

Wir wollen uns darum kümmern, dass mindestens die Standards der Schall 03 unabhängig von den Arbeiten an der EU-Umgebungslärmrichtlinie beibehalten bleiben und alle Weiterentwicklungen in enger Abstimmung mit der EU-Richtlinie erfolgen. Es ist zu prüfen, wie das Spitzenpegelkriterium in die Berechnungsannahmen eingefügt werden kann. Der Fahrflächenzustand muss analog dem besonders überwachten Gleis endlich standardisiert beschrieben werden. Denn nur dann kann daraus eine gesetzlich veranlagte Verpflichtung der regelmäßigen Gleispflege werden. Der Wegfall des Schienenbonus wurde eingerechnet. Auch dies muss nachvollziehbar sein.

Wir müssen umsetzen, was in der Verordnung zugesagt wurde, nämlich anhand von Modellrechnungen und Testbeispielen ermöglichen, dass Außenstehende die Berechnungen nachvollziehen können. Bürgerinitiativen, aber auch beauftragte Ingenieurbüros müssen in der Lage sein, auch die komplizierten Algorithmen zu verstehen und verwenden zu können.

Mit der Zustimmung zu dieser Verordnung gibt es auch die erforderliche Rechtssicherheit – das wurde schon erwähnt – sowohl im Planfeststellungsverfahren als auch bei der Umsetzung innovativer Schallschutzmaßnahmen. Wir erwarten spätestens zum vierten Quartal 2016 einen entsprechenden Bericht der Bundesregierung zum Sachstand der formulierten Forderungen.

(B)

Ich erwähne noch kurz ein paar Stichworte aus dem Koalitionsvertrag. Wir wollen den Schienenlärm deutschlandweit bis 2020 halbieren. Wir wollen ordnungsrechtliche Maßnahmen, zum Beispiel Nachfahrverbote, umsetzen, sollte bis 2016 nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein. Wir wollen die Umrüstung auf lärm mindernde Bremsen fortsetzen und gegebenenfalls auch stärker Druck machen. Denn es kann nicht sein, dass manche Unternehmen vorschlagen, mit der Umrüstung zu warten, bis es nicht mehr geht, und somit die höheren Wartungskosten zu sparen. Das ist nicht in unserem Sinn und benachteiligt die, die bereits vorbildlich umgerüstet haben.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Ja, es lärmt vielfältig um uns herum.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So wird es wohl auch bleiben mit der Verordnung!)

Aber wir alle wollen auch umfassende Mobilität für uns selbst und für die Anlieferung der von uns bestellten Güter. Deshalb ist es wichtig, beim Anwachsen der Mobilität Mensch und Umwelt und damit die erhöhte Lärmbelastung, die auch gesundheitliche Auswirkungen hat, nicht zu vergessen. Wir müssen uns darum kümmern, dass die Lärmbelastung nicht größer, sondern kleiner wird, und da ist die Kombination aus passivem und

aktivem Lärmschutz und die rasche Umsetzung technischer Weiterentwicklungen hin zu einer Gesamtlärmbeurteilung und -bewertung der richtige Weg. (C)

Die Akzeptanz für eine weitere Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur können wir nur erreichen, wenn wir die Lärmbelastung der Bevölkerung reduzieren. Die Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung ist ein Schritt auf einem, wie ich hoffe, nicht allzu langen Weg.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Vizepräsident Johannes Singhammer:

Nächster Redner ist der Kollege Matthias Gastel, Bündnis 90/Die Grünen.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Wir diskutieren mit dem Verkehrslärm ein Thema, von dem sich mehr als die Hälfte der Menschen in Deutschland betroffen fühlt. 34 Prozent der Menschen sehen sich dem Schienenverkehrslärm ausgesetzt. Es ist bewiesen, dass Lärm krank macht. Außerdem verringert Lärm massiv die Lebensqualität der Betroffenen.

Lärmschutz gibt es nicht kostenlos. Aber Nichthandeln verursacht hohe Folgekosten. Daher erwarten wir von der Großen Koalition ernsthafte und für die Betroffenen spürbare Schritte hin zur Verringerung von Verkehrslärm.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

(D)

Wir beraten heute eine Verordnung, die Schall 03, die die Berechnungsverfahren von Schienenlärm neu regelt. Leider wendet die Bundesregierung hierbei Taschenspielertricks an. Zuerst wurde der Schienenbonus mit Wirkung ab dem Jahr 2015 abgeschafft. Damit wird dem Schienenlärm gegenüber dem der Straße kein Rabatt mehr eingeräumt. Richtig so!

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Aber jetzt führen Sie den Schienenbonus indirekt – jedenfalls in Teilen – wieder ein.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist Trickserei!)

Nicht nur Teile der Verordnung sind falsch, sondern auch der Umgang damit. Erst auf unseren Antrag hin wurden Experten in den Ausschuss geladen. Sonst wäre die Verordnung, die seit zwölf Jahren in Planung ist, binnen weniger Tage durch das Parlament gegangen, und das bei einer äußerst komplizierten Materie.

Überhaupt hat das Verfahren ein Gschmäckle. Das Umweltbundesamt ist mit seinem Sachverstand nicht angemessen eingebunden worden. Es gab vorab vom UBA keine Stellungnahme, und es erschien auch nicht zur Anhörung. Auf meine Nachfrage beim Umweltbundesamt erhielt ich nur eine unvollständige Antwort. Was hält diese Bundesbehörde nun tatsächlich von der aktuellen Version der Schall 03? Wir wissen es nicht, jedenfalls

Matthias Gastel

- (A) nicht offiziell. Aber auch die Einwände und Forderungen der Sachverständigen, die zur Anhörung erschienen waren, sollten ernst genommen werden. Ernst nehmen heißt in diesem Fall, die Verordnung nachbessern.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Und zwar dringendst!)

Sie aber wollen erst beschließen, danach die Ergebnisse Ihrer Prüfaufträge abwarten und dann vielleicht nachbessern. Vertrauen bei den Lärmbetroffenen zu bilden, sieht anders aus. Was wir insbesondere brauchen, ist eine verkehrsträgerübergreifende Regelung. Im Koalitionsvertrag hatten Sie noch angekündigt – Zitat –:

Wir werden ... den Schutz vor Verkehrslärm deutlich verbessern und Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz ... treffen.

Wenn man das mit der vorliegenden Verordnung vergleicht, dann kommt man zu dem Ergebnis: Die Hoffnung, die Sie mit Ihrem Vertrag geweckt haben, war leider viel Lärm um nichts.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Warum soll es weiterhin für Straße und Schiene unterschiedliche Berechnungsverfahren geben? Der lärmgeplagte Bürger nimmt diesen doch als Gesamtbeeinträchtigung seiner Lebensqualität wahr.

Was außerdem fehlt, ist eine Maximalpegelbegrenzung. Das Ohr berechnet eben keine Durchschnittswerte. Das Ohr leitet Spitzenwerte an seinen Menschen weiter, und der fühlt sich insbesondere davon gestört und wird davon nachts geweckt. Die Verordnung muss also dringend nachgebessert werden.

- (B)

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie des Abg. Herbert Behrens [DIE LINKE])

Sie ist sonst das viele Papier, auf dem sie geschrieben ist, nicht wert. Nehmen Sie unsere Kritik und die Anregungen der Sachverständigen an, und stimmen Sie unserem Entschließungsantrag zu!

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der LINKEN)

Vizepräsident Peter Hintze:

Vielen Dank. – Abschließender Redner zu diesem Tagesordnungspunkt ist der Kollege Michael Donth, CDU/CSU.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Michael Donth (CDU/CSU):

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lärm ist ein ernstzunehmendes Problem für die Bürgerinnen und Bürger und damit auch eine der größten Herausforderungen für die Politik. Für die CDU/CSU ist dieses Thema – eben weil so viele Menschen Tag und Nacht davon betroffen sind – eines der wichtigen Themen im Verkehrsausschuss. Daher begrüße ich es sehr,

dass mit der Fortschreibung der 16. Verkehrslärmschutzverordnung nun endlich verbesserte Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen umgesetzt werden können; denn dies ist nach der Erhöhung der Haushaltsmittel für den Lärmschutz, der Abschaffung des Schienenbonus und der Einführung der lärmabhängigen Trassenpreisgestaltung ein weiterer wichtiger Schritt zur Entlastung der Bürger. (C)

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei des Abg. Sören Bartol [SPD])

Dabei muss uns bewusst sein: Lärm ist eine physikalische Größe, die wir mit einer sehr technischen Verordnung vermindern wollen. Lärm ist aber auch eine sehr emotionale Größe, und die können wir mit Formeln, Tabellen und Zahlen nur sehr bedingt beeinflussen.

1990, vor 24 Jahren, trat die aktuelle Verkehrslärmschutzverordnung in Kraft. Seither hat sich auf der Schiene Erhebliches verändert: Züge fahren schneller. Zugfolgen werden dichter, und Güterzüge sind heute insgesamt länger. Dies hat zu Veränderungen beim Lärm und zu gestiegenen Belastungen bei den Anwohnern geführt. Sicherlich ist auch die Sensibilität bei den Bundesbürgern in diesem Bereich gestiegen.

Am 4. Juni hatten wir die schon vielfach angesprochene und auch von uns mitbeschlossene öffentliche Anhörung dazu. Die Mehrzahl der Experten äußerte sich positiv über die Fortschreibung der Schall 03. Sie schafft eine höhere Rechtssicherheit, und zudem erlaubt die Verordnung eine differenzierte und genauere Betrachtung der Schienenlärmbelastung. (D)

Ein weiterer Punkt ist, dass die vorliegende Verordnung die baulichen Möglichkeiten des Schallschutzes zugunsten der betroffenen Bürger erweitert; denn die neue Schall 03 erlaubt die Realisierung von innovativen Schallschutzmaßnahmen, wie zum Beispiel Schienenstegdämpfer, Brückenentdröhnungen oder auch kleine Schallschutzwände. Diese neuen Techniken wurden im Rahmen des Konjunkturprogramms II erarbeitet und umfassend erprobt, konnten aber bislang aufgrund der bisherigen Rechtslage noch nicht regelhaft eingesetzt werden.

In unserer Anhörung ist deutlich geworden, dass die lärmgeplagten Menschen und die Bürgerinitiativen diesen innovativen Lärmschutz vielfach gerne in Anspruch nehmen würden; denn die haben häufig gar kein Interesse an meterhohen Mauern, die ganze Dörfer teilen, die Nachbarn trennen und die Sicht versperren. Die alternativen niedrigen Lärmschutzwände kann das Eisenbahn-Bundesamt aber derzeit noch nicht in Planfeststellungsverfahren einbeziehen. Das ermöglicht erst diese überarbeitete Verordnung. Damit können wir dem Wunsch der Menschen entlang der Eisenbahnstrecken gerecht werden.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Sicherlich sind die Verordnung und die Berechnungen komplex. Wer sich die Formeln einmal angesehen hat, wird mir das sicherlich bestätigen. Aber die Experten haben die Anwendung als durchaus praktikabel eingestuft.

Michael Donth

- (A) Manche hätten gern andere mathematische oder systematische Verfahren angewandt. Ich meine jedoch, die Verordnung stellt eine gute und rechtssichere neue Basis dar. Dennoch hat die Expertenanhörung auch gezeigt, dass die Schall 03 in Zukunft weiterentwickelt werden muss, und das wird sie auch.

Wir haben zusammen mit der SPD-Fraktion die vorgebrachte Kritik aufgenommen und in einem gemeinsamen Entschließungsantrag zusammengefasst; denn wir wollen mehr Transparenz bei den Berechnungen, damit Bürgerinnen und Bürger oder ihre Experten die Ergebnisse nachvollziehen können. Wir wollen auf EU-Ebene darauf hinarbeiten, dass es zu keiner Absenkung der Standards kommt, und wir wollen bei der Fortentwicklung der Schall 03 prüfen, wie das sogenannte Spitzenpegelkriterium in die Berechnungen zukünftig eingefügt werden kann.

Auch diese Beispiele zeigen, dass wir als Koalition die Lärmbelastung der Bürger ernst nehmen und dass die jetzige Änderung nur ein Zwischenschritt und nicht das Endergebnis ist – ein wichtiger Zwischenschritt hin zur Entlastung der Menschen. Wir fordern deshalb weiter, dass die Bundesregierung die Anwendung der Schall 03 überprüft und uns spätestens im vierten Quartal 2016 umfassend darüber informiert.

Mit dieser Verordnung werden notwendige Schritte unternommen, um die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger entlang der Schienenwege zu verbessern. Wir alle wissen: Die Akzeptanz der Bevölkerung für Infrastrukturprojekte hängt maßgeblich davon ab, dass die Lärmbelastung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger reduziert wird. Diesen Aufträgen kommen wir mit der vorliegenden Änderung nach. Deshalb stimmen wir der Verordnung zu.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Vizepräsident Johannes Singhammer:

Damit schließe ich die Aussprache.

Wir kommen jetzt zu einer Reihe von Abstimmungen.

Zunächst kommen wir zur Abstimmung über die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zu der Verordnung der Bundesregierung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Der Ausschuss empfiehlt unter Buchstabe a seiner Beschlussempfehlung auf Drucksache 18/1871, auf eine Änderung oder Aufhebung der Verordnung der Bundesregierung auf Drucksache 18/1280 zu verzichten. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Die Beschlussempfehlung ist damit mit den Stimmen der Großen Koalition gegen die Stimmen der Linken und von Bündnis 90/Die Grünen angenommen.

Unter Buchstabe b seiner Beschlussempfehlung auf Drucksache 18/1871 empfiehlt der Ausschuss, eine Entschließung anzunehmen. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Die Beschlussempfehlung ist mit den

Stimmen der Großen Koalition gegen die Stimmen von Bündnis 90/Die Grünen bei Enthaltung der Linken angenommen. (C)

Wir kommen jetzt zur Abstimmung über die Entschließungsanträge.

Zunächst zum Entschließungsantrag der Fraktion Die Linke auf Drucksache 18/1876. Wer stimmt für diesen Entschließungsantrag? – Wer stimmt dagegen? – Der Entschließungsantrag ist mit den Stimmen der Großen Koalition gegen die Stimmen der Linken und von Bündnis 90/Die Grünen abgelehnt.

Jetzt stimmen wir über den Entschließungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 18/1877 ab. Wer stimmt für diesen Entschließungsantrag? – Wer stimmt dagegen? – Der Entschließungsantrag ist mit den Stimmen der Großen Koalition gegen die Stimmen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und gegen die Stimmen der Linken abgelehnt.

Wir setzen die Haushaltsberatungen fort.

Ich rufe Tagesordnungspunkt II.19 auf:

Einzelplan 32 Bundesschuld

Drucksache 18/1021

Berichterstattung haben die Kollegen Norbert Barthle, Johannes Kahrs, Dr. Gesine Löttsch und Sven-Christian Kindler.

Eine Aussprache dazu ist nicht vorgesehen. Deshalb kommen wir auch gleich zur Abstimmung über den Einzelplan 32 – Bundesschuld – in der Ausschussfassung. Wer stimmt dafür? – Wer stimmt dagegen? – Damit ist der Einzelplan 32 mit den Stimmen der Großen Koalition gegen die Stimmen der Linken und von Bündnis 90/Die Grünen angenommen. (D)

Ich rufe Tagesordnungspunkt II.20 auf:

Einzelplan 60 Allgemeine Finanzverwaltung

Drucksache 18/1022

Berichterstatter sind die eben genannten Kolleginnen und Kollegen sowie die Kollegen Norbert Brackmann, Dr. Hans-Ulrich Krüger und Dr. Tobias Lindner.

Zu dem Einzelplan 60 liegen ein Änderungsantrag der Fraktion Die Linke sowie ein Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vor. Des Weiteren haben die Fraktion Die Linke sowie die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen je einen Entschließungsantrag eingebracht, über die wir nach der Schlussabstimmung abstimmen werden.

Eine Aussprache zu diesem Tagesordnungspunkt ist ebenfalls nicht vorgesehen. Deshalb kommen wir gleich zur Abstimmung über den Einzelplan 60 – Allgemeine Finanzverwaltung – in der Ausschussfassung.

Wir beginnen mit dem Änderungsantrag der Fraktion Die Linke auf Drucksache 18/1861. Wer stimmt für diesen Änderungsantrag? – Wer stimmt dagegen? – Wer