

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der dritten 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:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Lärm macht krank – physisch und psychisch. Das gilt insbesondere für hohe Spitzenlärnwerte in der Nacht, aber auch für anhaltenden 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.

Alle Menschen in Deutschland haben Anspruch auf Schutz vor Verkehrslärm, unabhängig davon, ob sie an einer Autobahn, an einem Schienenweg, im Einzugsbereich eines Flughafens oder an stark frequentierten Wasserstraßen wohnen, unabhängig davon, ob sie in einer Stadt oder in einem ländlichen Raum leben, und unabhängig davon, ob sie an einem bereits bestehenden Verkehrsweg wohnen oder dort, wo ein Verkehrsweg neu entstehen oder ausgebaut werden soll.

Deshalb ist es die Aufgabe der Politik, Lärm durch Schutzmaßnahmen so weit zu mindern, dass Anwohnerinnen und Anwohner keinem unzumutbaren Lärm ausgesetzt sind. Das gilt in besonderem Maße nachts. Aktiver Lärmschutz – insbesondere die Reduzierung der Lärmentstehung – ist dabei immer dem passiven Lärmschutz vorzuziehen. Passiver Lärmschutz, zum Beispiel durch Lärmschutzfenster mit Belüftungseinrichtungen, ist mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden. Den Lärm in seiner Entstehung zu reduzieren, hilft, direkte Folgekosten durch hohe bauliche Aufwendungen für passiven Lärmschutz und

indirekte Folgekosten in den Kommunen, bei den Krankenkassen und den Trägern von Renten- und Pensionskassen zu vermeiden.

Der Schienengüterverkehr bietet mit Blick auf die Umwelt und das Klima gegenüber dem Transport auf der Straße und in der Luft erhebliche Vorteile. Dies ist aber kein Grund dafür, den Schutz vor Schienenverkehrslärm zu vernachlässigen. Insbesondere an sehr stark frequentierten Strecken wie an Mittel- und Oberrhein müssen besonders große Anstrengungen unternommen werden, Schienenverkehrslärm auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

Die Abschaffung des Schienenbonus bei den Lärmberechnungen ist ein kleiner Schritt auf dem Weg zu einem umfassenden Schutz der Menschen vor Verkehrslärm. Dadurch, dass diese Abschaffung nicht sofort erfolgt, sondern erst nach Verabschiedung des nächsten Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes – was voraussichtlich nicht vor dem Jahr 2016 der Fall sein wird –, wird aus diesem kleinen Schritt ein sehr kleiner Schritt. Die Abschaffung des Schienenbonus gilt dann nur für alle Strecken, für deren Planung noch keine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist. Das heißt, voraussichtlich nicht vor dem Jahr 2020 wird die erste Strecke in Betrieb gehen, die ohne Schienenbonus geplant wurde. Die Ausnahmeklausel im Hinblick auf die Strecke im Oberrheintal ändert an dieser Einschätzung nur wenig. So erfreulich es ist, dass den Anwohnerinnen und Anwohnern dort mehr Lärmschutz zuteil wird, so unerfreulich ist es, dass hier mit zweierlei Maß gemessen wird. Denn wenn der Gesetzgeber erkennt, dass der Schienenbonus hinfällig ist, dann muss dessen Anwendung bei allen Schienenstrecken gleichermaßen bzw. nach einheitlichen Kriterien entfallen – und nicht nach Finanzkraft des jeweiligen Bundeslandes. Bau und Betrieb der Schienenwege des Bundes sind zudem unstrittig eine Aufgabe des Bundes. Deren Kofinanzierung durch die Bundesländer oder Private stößt auf verfassungsrechtliche Bedenken.

Die Abschaffung des Schienenbonus und die Einführung von Grenzwerten für Bestandsstrecken müssen durch weitere Maßnahmen ergänzt werden, insbesondere durch die zügige Umrüstung von Güterwagen. Dadurch wird die Einhaltung der neuen, strengen Grenzwerte wesentlich kostengünstiger, als wenn sie allein durch bauliche Maßnahmen wie Lärmschutzwände und -fenster erfolgen müsste.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

bis zum Frühjahr 2013 dem Deutschen Bundestag einen Entwurf für eine Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Sechzehnten 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 in § 3 und in Anlage 2 16. BImSchV (Korrektur um minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der behaupteten geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms) nicht erst mit Inkrafttreten des nächsten Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern ab Inkrafttreten des neuen Gesetzes nicht mehr gilt,
- b) dass der nächtliche Immissionsgrenzwert für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete (§ 2 Absatz 1 Nummer 3 16. BImSchV) dem von allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten (§ 2 Absatz 1 Nummer 2 16. BImSchV) gleichgestellt wird,
- c) dass bei Schienenwegen für die Ermittlung insbesondere des nächtlichen Lärms analog zum Fluglärmgesetz auch Einzelschallereignisse und nicht ausschließlich Dauerschallpegel (Mittelungspegel) berücksichtigt werden,

- d) 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,
- e) dass 20 Prozent der am höchsten belasteten Abschnitte an bestehenden Schienenstrecken bis zum Ende des Jahres 2017 einer Lärmsanierung zu unterziehen sind,
- f) dass für Verkehrswege, die sich nicht in der Baulast des Bundes befinden, andere Übergangsfristen möglich sind und
- g) dass in der Planung für den Haushalt 2014 mindestens eine Verdopplung der jeweiligen Mittel für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen des Bundes vorgenommen wird und zukünftig auf die gegenseitige Deckungsfähigkeit dieser Titel mit anderen investiven Titeln verzichtet wird.

Berlin, den 28. November 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Alle Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrswegen haben den gleichen Anspruch auf Schutz vor Lärm. Es gibt keinen sachlichen Grund, lediglich den Anwohnerinnen und Anwohnern von solchen Verkehrswegen, die ausgebaut werden sollen bzw. die neu gebaut werden sollen, einen anspruchsvollen Lärmschutz zu gewähren. Die bestehende Rechtslage gewährt einen relativ anspruchsvollen Lärmschutz an Verkehrswegen nur dann, wenn die 16. BImSchV zur Anwendung kommt, d. h. beim Neubau von Verkehrswegen oder einem erheblichen baulichen Eingriff. Für die Anwohnerinnen und Anwohner bestehender Trassen gibt es lediglich freiwillige Programme zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen des Bundes.

Auf diese haben Anwohnerinnen und Anwohner entlang bestehender Verkehrswege – anders als bei der 16. BImSchV – keinen Rechtsanspruch. Nach Ansicht einiger Bürgerinitiativen wird dieser Zusammenhang sogar als Druckmittel gegen Anwohnerinnen und Anwohner eingesetzt, die sich gegen den geplanten Ausbau eines Verkehrsweges wehren. Ihnen wird mehr Lärmschutz nur dann in Aussicht gestellt, wenn der Ausbau des Verkehrsweges realisiert werden kann. Der Zusammenhang von Ausbau und Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm führt offenkundig auch dazu, dass beim Ausbau von Schienenwegen auf die Abschnitte in den Städten, die besonders große Lärmschutzmaßnahmen zur Folge hätten, verzichtet wird, so z. B. bei den in Berlin gelegenen Abschnitten der Strecken Berlin–Frankfurt (Oder) und Berlin–Cottbus (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/4548).

Zu begrüßen ist, dass mit dem Bundeshaushalt 2010 die Auslöswerte für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm an Bundesfernstraßen um jeweils 3 dB(A) gesenkt wurden. Bedauerlicherweise erfolgte dies nicht für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes.

Innerhalb der nächsten zehn Jahre sollen alle bestehenden Schienenwege des Bundes und Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes die Grenzwerte der 16. BImSchV einhalten. Die 16. BImSchV ist entsprechend zu novellieren. Dies hat einen Mittelmehrbedarf zur Folge. Zu berücksichtigen ist dabei auch

die umgehende gänzliche Streichung des sog. Schienenbonus, der zu einem Abschlag von 5 dB(A) auf die errechneten Lärmimmissionen führt. Nach heutigem Stand der Lärmmedizin ist der Schienenbonus insbesondere auf hoch frequentierten Strecken nicht zu rechtfertigen.