

Amtierende Präsidentin Emilia Müller

- (A) Ihr Handzeichen für Ziffer 5! – Mehrheit.
Damit entfällt Ziffer 6.
- Ihr Handzeichen für alle übrigen Ziffern der Ausschussempfehlungen! – Mehrheit.
- Damit hat der Bundesrat entsprechend **Stellung genommen**.
- Wir kommen zu **Punkt 35:**
- Entwurf eines Gesetzes zur Vermeidung von Gefahren und Missbräuchen im Hochfrequenzhandel (**Hochfrequenzhandelsgesetz**) (Drucksache 607/12)
- Es liegen keine Wortmeldungen vor.
- Wir kommen zur Abstimmung. Dazu liegen Ihnen die Ausschussempfehlungen und ein Landesantrag vor.
- Ich rufe zunächst den Landesantrag in Drucksache 607/2/12 auf. Ich bitte um das Handzeichen. – Das ist die Mehrheit.
- Damit entfällt Ziffer 6.
- Ihr Handzeichen für alle noch nicht erledigten Ziffern der Ausschussempfehlungen! – Das ist die Mehrheit.
- Damit hat der Bundesrat entsprechend **Stellung genommen**.

Punkt 36:

- (B) Entwurf eines Gesetzes über den **Beruf der Notfallsanitäterin und des Notfallsanitäters** sowie zur Änderung weiterer Vorschriften (Drucksache 608/12)
- Es liegen keine Wortmeldungen vor.
- Zur Abstimmung liegen Ihnen die Ausschussempfehlungen vor. Daraus rufe ich auf:
- Ziffer 1! – Mehrheit.
Ziffer 2! – Mehrheit.
Ziffer 4! – Mehrheit.
Ziffer 5! – Mehrheit.
Damit entfällt Ziffer 6.
Ziffer 7! – Mehrheit.
Damit entfallen die Ziffern 8 und 9.
Ziffer 10! – Minderheit.
Ziffer 11! – Minderheit.
Ziffer 12! – Minderheit.
Ziffer 13! – Mehrheit.
Ziffer 14! – Mehrheit.
Ziffer 15! – Mehrheit.
Ziffer 16! – Mehrheit.

Bitte das Handzeichen für die noch nicht erledigten Ziffern der Empfehlungsdrucksache! – Mehrheit.

(C) Damit hat der Bundesrat zu dem Gesetzentwurf, wie soeben festgelegt, **Stellung genommen**.

Wir kommen zu Tagesordnungspunkt 37:

Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich (Drucksache 559/12, zu Drucksache 559/12)

Es liegen Wortmeldungen vor. Zunächst Frau Staatsministerin Puttrich (Hessen).

Lucia Puttrich (Hessen): Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte mich bei dem Gesetzentwurf zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich auf den Bereich **Lärm** konzentrieren, weil sich mehrere Bundesländer dazu geäußert haben.

Die Lärmbelästigung, der die Menschen in vielen Bereichen ausgesetzt sind, ist nicht mehr akzeptabel. Sie hat insbesondere an den Haupteisenbahnstrecken in den letzten Jahren stark zugenommen. Die **zumutbare Belastungsgrenze** ist in einigen Bereichen deutlich **überschritten**. Als Beispiel kann ich das Mittelrheintal nennen.

(Vorsitz: Amtierende Präsidentin
Dr. Angelica Schwall-Düren)

(D) Die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz betreiben Lärmmessstationen an den Bahnstrecken **im Mittelrheintal**. Die Messungen zeigen, wie stark die Menschen dort belastet sind. Auf der rechtsrheinischen Strecke **fahren in der Nacht teilweise mehr als 100 Güterzüge**. Heruntergebrochen heißt das, dass durchschnittlich alle vier Minuten ein Güterzug fährt. Die gemessenen **Spitzenpegel** liegen bei **über 100 Dezibel**.

Dass Lärm krank macht, ist inzwischen wissenschaftlich hinlänglich bewiesen. **Lärm- und Erschütterungsschutz** sind deshalb für die Menschen, die an hoch belasteten Güterverkehrsstrecken leben, besonders wichtig.

Die Landesregierungen von Hessen und Rheinland-Pfalz bemühen sich seit Jahren, dass der Bund und die Bahn über die bisher durchgeführten Maßnahmen hinaus weitere Maßnahmen zur Lärminderung umsetzen; denn **langfristig** ist mit weiteren **Zuwächsen im Schienengüterverkehr** zu rechnen. Auch der Bundesrat hat sich in der Vergangenheit schon mehrfach dem Thema der Minderung des Bahnlärms gewidmet und hat Beschlüsse gefasst.

Mit den Empfehlungen des Umweltausschusses zur **Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Schienenlärm**, die auf gemeinsame Anträge der Länder Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Sachsen zurückgehen, möchten wir nochmals deutlich machen, dass die Reduzierung des Eisenbahnlärms **eines der wichtigen umweltpolitischen Ziele** der nächsten Jahre ist.

Es ist das erklärte **Ziel der Bundesregierung** und der Bahn als Eisenbahnunternehmen und Netzbetreiber, die **Lärmbelastung** im Schienenverkehr **bis 2020 um 50 Prozent zu vermindern**. Um eine solche Ab-

Lucia Puttrich (Hessen)

(A) senkung beim Schienengüterverkehr an der Quelle zu erreichen, müssen aber immerhin 80 Prozent der Güterwagen auf lärmarme Bremssysteme umgerüstet werden. Nach praktikablen Übergangsfristen ist ein generelles **Verbot der lärmintensiven Bremsen erforderlich**. Die seit Langem vorhandenen technischen Möglichkeiten zur Lärmreduzierung müssen auch bei Bestands Güterwagen vollständig ausgeschöpft werden.

Seitens des Bundesverkehrsministeriums wird davon ausgegangen, dass von der Umrüstung **180 000 Güterwagen betroffen** sind. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 300 Millionen Euro.

Hierzu brauchen wir **wirtschaftliche Anreize**, beispielsweise das von der Bundesregierung geplante lärmabhängige Trassenpreissystem. Die im geplanten Trassenpreissystem vorgesehenen Entgelte sind jedoch zu niedrig, um einen wirksamen Anreiz für die Eisenbahnunternehmen zu bieten. Aus diesem Grund **brauchen wir** aus Lärmschutzsicht eine **Überarbeitung des nationalen Trassenpreissystems**. Die **Schweiz** als ebenfalls betroffenes Transitland kann mit ihrem Trassenpreissystem hier als **Vorbild** dienen.

Die Pflicht zur Umrüstung und das lärmabhängige Trassenpreissystem **müssen von ordnungsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen und Durchfahrtsverbote** begleitet werden. Der Bund hat ordnungsrechtliche Maßnahmen ab Ende 2020 angekündigt.

(B) Die in den **Empfehlungen der Ausschüsse** geforderte **Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes**, damit zum Beispiel Durchfahrtsverbote für laute und nicht umgerüstete Güterwaggons ausgesprochen werden können, **soll** die Ziele der **Bundesregierung unterstützen**. Insbesondere auf Haupteisenbahnstrecken, die durch Wohngebiete führen sowie neben Krankenhäusern, Schulen und Altenheimen liegen, sollen ab 2020 in der Nacht nur noch Lokomotiven und Güterwaggons fahren, die der TSI Noise entsprechen und somit erheblich leiser sind als die derzeit verwendeten Fahrzeuge.

Die vorgesehenen Betriebsbeschränkungen sollen bewusst auf empfindliche Gebiete beschränkt werden, um eine **europarechtskonforme Regelung** sicherzustellen.

Der Erfolg von Maßnahmen zur Bekämpfung des Schienenlärms, wie die flächendeckende Umrüstung von Güterwaggons auf lärmarme Bremssysteme oder die Errichtung von niedrigen Schallschutzwänden, kann aber objektiv nur überprüft werden, wenn entlang der Haupteisenbahnstrecken ein **Lärmmonitoringsystem** aufgebaut und betrieben wird. Auch hier kann man als Vorbild die Schweiz nennen. Auf die dortigen Erfahrungen können wir zurückgreifen. In Deutschland sollte ein solches Lärmmonitoring ebenfalls vorgeschrieben werden.

Zusätzlich brauchen wir eine Anordnungsbefugnis des Eisenbahn-Bundesamtes bei erheblichen Umweltbelastungen durch den Bahnverkehr. **Bereits** im Jahr **2011** hat der **Bundesrat** im Rahmen der Ände-

(C) rung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eine **Anordnungsbefugnis des Eisenbahn-Bundesamtes zum Schutz der Umwelt bei Geräuschen, Erschütterungen und Luftverunreinigungen gefordert**. In ihrer Gegenäußerung hat die Bundesregierung zugesagt, dies zu prüfen. **Da bislang aber kein abschließendes Prüfergebnis vorliegt, sollte der Bundesrat heute seine Forderung bekräftigen und erneuern**. Mit der Anordnungsbefugnis würde das Eisenbahn-Bundesamt ein ordnungsrechtliches Instrument zur Durchsetzung von Lärmschutzmaßnahmen erhalten.

Parallel dazu sollte dem Eisenbahn-Bundesamt die **Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz** übertragen werden. Die bisher dafür zuständigen Kommunen und Landesbehörden konnten auf Grund fehlender Zuständigkeiten bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen keine wirksamen Lärmaktionspläne aufstellen. Die vorliegenden Pläne waren daher mehr eine Bestandsaufnahme. **Die Verknüpfung zwischen Anordnungsbefugnis und Aufstellung der Lärmaktionspläne ist sinnvoll und unerlässlich, um wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahmen an den Haupteisenbahnstrecken umzusetzen**.

Der Bundestag wird in der kommenden Woche beschließen, zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner den **Schienenbonus** abzuschaffen, und somit die Lärmgrenzwerte für neue Schienentrassen in Zukunft verschärfen. Gleiches hat der Umweltausschuss in seiner Empfehlung gefordert. Dies ist ein wichtiges Signal, dass die Probleme der Anwohner ernst genommen werden. Allerdings sollte auch für die Bewertung der Lärmbelastung in der Umgebung (D) von Bestandsstrecken der Wegfall des Schienenbonus ernsthaft geprüft werden, da hier die größten Lärmprobleme bestehen.

Mit den genannten Maßnahmen kämen wir dem Ziel, den von Lärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern mehr Ruhe zu verschaffen, erheblich näher. Die Lärmprobleme an den Hauptverkehrsstrecken zeigen uns auch, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland insgesamt nur dann Akzeptanz in der Bevölkerung findet, wenn es uns gelingt, die Lärmbelastung auf ein erträgliches Maß zu begrenzen. Der Bundesrat kann heute in diesem Sinne ein Zeichen für mehr Lärmschutz setzen. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

Amtierende Präsidentin Dr. Angelica Schwall-Düren: Vielen Dank, Frau Staatsministerin Puttrich!

Ich erteile Herrn Minister Meyer (Schleswig-Holstein) das Wort.

Reinhard Meyer (Schleswig-Holstein): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ziel unserer Verkehrspolitik ist es, den Anteil des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen. Zwar steigen die Anteile, doch sie steigen zu langsam. Aktuell liegen sie bei 15 beziehungsweise 18 Prozent. Pkw und Lkw dominieren das Verkehrsgeschehen nach wie vor.

Reinhard Meyer (Schleswig-Holstein)

(A) Wenn diese Relationen deutlicher verändert werden sollen, benötigen die Länder eine leistungsfähige Infrastruktur, eine ausreichende finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger, einen regulatorischen Rahmen, mit dem die öffentlichen Mittel über einen funktionierenden Wettbewerb optimal eingesetzt werden, sowie leistungsfähige Infrastrukturunternehmen, die mit größtmöglicher Effizienz und Transparenz sowie mit motivierten Beschäftigten arbeiten.

Während es in den vergangenen Jahren gelang, mit zunehmendem Wettbewerb der Anbieter nicht nur kostengünstigere Angebote zu ermöglichen, sondern auch erhebliche Komfort- und Effizienzgewinne zu realisieren, ist der Infrastrukturbereich geprägt von steigenden Kosten und kaum Qualitätsgewinnen. **Schleswig-Holstein begrüßt** deswegen die **Absicht des Bundes, die Infrastrukturbereitstellung im Eisenbahnverkehr zu verbessern.**

Der vorliegende Entwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich erfüllt diesen Anspruch **aber** nur ungenügend. Die **Länder** tragen überwiegend zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur bei und sind deshalb **von den laufend steigenden Kosten in besonderem Maß betroffen.** Wir wissen also, wovon wir reden, wenn wir sagen, dass die unzureichende Finanzierung der Bahninfrastruktur nicht allein dadurch verbessert werden kann, dass die Infrastruktur-entgelte der Anreizregulierung unterworfen werden. Zusätzlich muss der hohe Aufwand durch falsche beziehungsweise unübersichtliche Regulierung reduziert, Entscheidungsstrukturen müssen vereinfacht werden.

(B) Es geht aber um mehr: Die Regulierung der Eisenbahnen kann und darf nicht losgelöst von anderen drängenden eisenbahnpolitischen Fragen gesehen werden. Wir **brauchen** ein **Gesamtkonzept**, wie die begonnene Bahnreform weiterentwickelt werden kann. Wenn wir nicht aufpassen, wird uns Brüssel das Heft des Handelns aus der Hand nehmen, wie die aktuellen Pläne von Kommissar **Kallas** zeigen.

Meine Damen und Herren, eine zeitliche und inhaltliche Entkopplung einzelner Reformelemente weist in die falsche Richtung. Zu einem Gesamtkonzept gehören eine auskömmliche Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur für bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturen, eine effiziente Gestaltung der regulierenden Eingriffe, eine handlungsfähige Bundesverwaltung zur Sicherstellung effizienter und kurzer Genehmigungsverfahren und – darauf hat meine Vorrednerin ausführlich hingewiesen – eine Begrenzung des Schienenlärms. Über die Ziele bis zum Jahr 2020 ist klar gesprochen worden. Wir müssen aber aufpassen, dass wir nicht etwas regulieren, das zur Verdrängung des Güterverkehrs auf die Straße führt.

Darüber hinaus brauchen wir eine demokratische Absicherung der Regulierung und eine **frühzeitige Beteiligung der Länder** bei der Fortführung der Bahnreform.

(C) Dies kann nur heißen, dass der Gesetzentwurf deutlich verändert wird. Die vorliegenden Empfehlungen zeigen: Wir sind bereit, die Bundesregierung bei den weiteren Beratungen des Gesetzentwurfs konstruktiv zu begleiten. Wir erwarten aber von ihr, dass sie ihn auf der Basis der Beratungen mit den Ländern grundlegend überarbeitet. – Vielen Dank.

Amtierende Präsidentin Dr. Angelica Schwall-Düren: Vielen Dank, Herr Minister Meyer!

Je eine **Erklärung zu Protokoll***) abgegeben haben Frau **Staatsministerin Conrad** (Rheinland-Pfalz) und Herr **Minister Friedrich** (Baden-Württemberg) für Minister Hermann.

Wir stimmen über einen Antrag Hamburgs und die Ausschussempfehlungen ab.

Zunächst zum Landesantrag! Wer stimmt zu? – Minderheit.

Wir stimmen über die Ausschussempfehlungen ab. Zur Einzelabstimmung rufe ich auf:

Ziffer 3! – Minderheit**).

Ziffer 4! – Minderheit.

Ziffer 5! – Minderheit.

Ziffer 19! – Mehrheit.

Ziffer 20! – Mehrheit.

Ziffer 23! – Mehrheit.

Ziffer 24! – Mehrheit.

Ziffer 29! – Mehrheit.

Ziffer 32! – Mehrheit.

Ziffer 33! – Mehrheit.

Bitte Ihr Handzeichen für alle noch nicht erledigten Ziffern der Ausschussempfehlungen! – Mehrheit.

Damit hat der Bundesrat entsprechend **Stellung genommen.**

Wir kommen zu **Tagesordnungspunkt 39:**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2001/110/EG des Rates über **Honig** (Drucksache 569/12, zu Drucksache 569/12)

Wortmeldungen liegen uns nicht vor.

Wir stimmen über die Ausschussempfehlungen ab. Zur Einzelabstimmung rufe ich auf:

Ziffer 2! – Mehrheit.

Ziffer 6! – Mehrheit.

Ziffer 7! – Mehrheit.

Ziffer 9! – Mehrheit.

Bitte Ihr Handzeichen zu allen noch nicht erledigten Ziffern der Ausschussempfehlungen! – Mehrheit.

*) Anlagen 11 und 12

***) Siehe auch Seite 530 C