

**Beschluss**  
des Bundesrates**Elfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

Der Bundesrat hat in seiner 906. Sitzung am 1. Februar 2013 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 29. November 2012 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, dass der Vermittlungsausschuss gemäß Artikel 77 Absatz 2 des Grundgesetzes aus folgenden Gründen einberufen wird:

1. Zu Artikel 1 (§ 43 Absatz 1 Satz 2 und 3 BImSchG),  
Artikel 2 (Inkrafttreten)

- a) Artikel 1 ist wie folgt zu fassen:

**'Artikel 1**

In § 43 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421) geändert worden ist, wird Satz 2 durch folgende Sätze ersetzt:

"Der in den Rechtsverordnungen auf Grund des Satzes 1 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag von 5 dB(A) ist ab dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist. Von der Anwendung des in Satz 2 genannten Abschlags kann bereits vor dem nach Satz 2 maßgeblichen Zeitpunkt abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden." '

- b) Artikel 2 ist zu streichen.

Begründung:

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die gesetzliche Grundlage des Schienenbonus mit Wirkung zum 1. Januar 2015 für alle neuen Vorhaben gestrichen. Die Festlegung eines fixen Datums ist erforderlich, um Planungssicherheit für den Schienenbereich zu erreichen.

Seit Jahren steht der in § 43 Absatz 1 gesetzlich verankerte und in der 16. BImSchV konkretisierte Schienenbonus von 5 dB(A) in der Kritik, weil dabei die tatsächliche Wirkung des Bahnlärms auf die Gesundheit und das Belästigungsempfinden nicht realitätsnah erfasst wird. Die Bekämpfung von Schienenlärm ist eine große gesellschaftliche Herausforderung, um den Schutz der Anwohner zu gewährleisten und die Akzeptanz der Bevölkerung für zunehmenden Güterverkehr auf der Schiene zu sichern. Neben der Abschaffung des Schienenbonus und der analogen Absenkung des Auslösewertes für die Lärmsanierung sind die Anstrengungen für innovative Maßnahmen an der Lärmquelle zu verstärken, weitere Schritte für eine anspruchsvolle Weiterentwicklung der TSI Noise zu unternehmen und die schnelle Umrüstung der Güterwagen auf leisere Bremssohlen sicherzustellen. Auf europäischer Ebene müssen die Verhandlungen für ein europäisches lärmabhängiges Trassenpreissystem intensiviert und ein Umrüstprogramm für alle europäischen Güterwagen eingefordert werden.

Der gewählte Zeitpunkt dient dem fairen Interessenausgleich zwischen Lärmschutz und Planungssicherheit für laufende oder in der Planung weit fortgeschrittene Vorhaben.

Gemäß Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz hat der Bund zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit bei Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird. Entsprechend müssen auch die Kosten der Lärmvorsorge an eben diesen Schienenwegen vom Bund und nicht von Dritten getragen werden.

Da ein fixes Datum des Wegfalls des Schienenbonus in Artikel 1 festgelegt wird, kann die Ermächtigung in Artikel 2 entfallen.

2. Zu Artikel 1a - neu - (§ 47e Absatz 4 - neu - BImSchG)

Nach Artikel 1 ist folgender Artikel 1a einzufügen:

**'Artikel 1a**

**Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

Dem § 47e des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421) geändert worden ist, wird folgender Absatz 4 angefügt:

"(4) Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Aufstellung der Lärmaktionspläne nach § 47d für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen. Innerhalb von Ballungsräumen wirkt das Eisenbahnbundesamt an der Lärmaktionsplanung mit." '

Begründung:

Das Eisenbahnbundesamt ist nach § 47e Absatz 3 BImSchG für die Lärmkartierung für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zuständig.

Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung im Bereich der Haupteisenbahnstrecken liegt derzeit nach § 47e Absatz 1 BImSchG hingegen bei den Gemeinden bzw. den nach Landesrecht zuständigen Behörden.

Die kommunalen Behörden verfügen jedoch weder über den technischen Sachverstand zur Durchführung einer Lärmaktionsplanung für Schienenwege, noch besitzen sie ordnungsrechtliche Instrumente zur Durchsetzung von Maßnahmen.

Unterstützung erhalten sie lediglich durch die Regelung des § 47d Absatz 2a BImSchG, wonach die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr verpflichtet sind.

Um eine übergeordnete neutrale und fachlich kompetente Stelle mit der Durchführung der Lärmaktionsplanung für Eisenbahnstrecken zu beauftragen, sieht die Änderung vor, die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung im Bereich der Hauptschienenwege der Eisenbahnen des Bundes dem Eisenbahnbundesamt zuzuweisen. Bei der Lärmaktionsplanung für Ballungsräume wirkt das Eisenbahnbundesamt mit, sofern Eisenbahnen des Bundes dort verkehren.

Diese Regelung ergänzt die vorgeschlagene Änderung im Allgemeinen Eisenbahngesetz AEG, die eine Anordnungsbefugnis der Eisenbahnaufsichtsbehörden gegenüber den Eisenbahnen für Maßnahmen zum Schutz der Umwelt vorsieht.