

**Amtierende Präsidentin Christine Lieberknecht**

(A) **Tagesordnungspunkt 40:**  
Grünbuch der Kommission: **Bestmögliche Nutzung des traditionellen Wissens Europas:** Mögliche Ausdehnung des Schutzes der geografischen Angaben der Europäischen Union auf nichtlandwirtschaftliche Erzeugnisse COM(2014) 469 final (Drucksache 320/14)

Wortmeldungen liegen nicht vor.

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

Ziffer 4! – Mehrheit.

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

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

Wir kommen zu **Tagesordnungspunkt 41:**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 604/2013 in Bezug auf die **Bestimmung des Mitgliedstaats, der für die Prüfung eines Antrags auf internationalen Schutz von unbegleiteten Minderjährigen zuständig ist**, die keine Familienangehörigen, Geschwister oder Verwandten mit rechtmäßigem Aufenthalt in einem Mitgliedstaat haben COM(2014) 382 final (Drucksache 278/14, zu Drucksache 278/14)

Wortmeldungen liegen nicht vor.

(B) Wir stimmen über die Ausschussempfehlungen ab. Ich rufe auf:

Ziffern 1 und 2 gemeinsam! – Minderheit.

Ziffern 3 und 4 gemeinsam! – Minderheit.

Ziffer 5, auf Wunsch eines Landes zunächst ohne den letzten Satz! – Minderheit.

Nun bitte das Handzeichen für den letzten Satz der Ziffer 5! – Minderheit.

Ziffern 6, 7 und 10 gemeinsam! – Minderheit.

Ziffer 8! – Minderheit.

Ziffer 9! – Minderheit.

Damit stelle ich fest, dass der Bundesrat gemäß Ziffer 11 von der Vorlage **Kenntnis genommen** hat.

Wir kommen zu **Tagesordnungspunkt 44:**

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Die städtische Dimension der EU-Politikfelder – **Kernpunkte einer EU-Städteagenda** COM(2014) 490 final (Drucksache 327/14)

Wortmeldungen liegen nicht vor.

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

Ziffer 8! – Mehrheit.

Ziffer 9! – Mehrheit.

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

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

Wir kommen zu **Tagesordnungspunkt 48:**

Fünfte Verordnung zur Änderung der **Mineral- und Tafelwasser-Verordnung** (Drucksache 310/14)

Wortmeldungen liegen nicht vor.

Zur Abstimmung liegen Ihnen die Ausschussempfehlungen vor. Ich rufe auf:

Ziffer 1! – Mehrheit.

Damit hat der Bundesrat der **Verordnung** entsprechend **zugestimmt.**

Es bleibt noch abzustimmen über die unter Ziffer 3 empfohlene EntschlieÙung.

Auf Wunsch stimmen wir über diese Ziffer getrennt nach Buchstaben ab. Ich rufe auf:

Buchstabe a! – Mehrheit.

Buchstabe b! – Mehrheit.

Buchstabe c! – Mehrheit.

Damit hat der Bundesrat diese **EntschlieÙung gefasst.**

(Lucia Puttrich [Hessen]: Frau Präsidentin, ich bitte Sie, die Abstimmung über Buchstabe b zu wiederholen! Da gab es eine Unsicherheit, ob es wirklich die Mehrheit war!)

– Okay!

Dann zurück zu Ziffer 3 Buchstabe b! Wer für den Buchstaben b ist, den bitte ich, sich noch einmal zu melden. – Das sind mehr als 35 Stimmen; Mehrheit.

Wir hatten Mehrheit festgestellt. Das Ergebnis ist bestätigt. Die EntschlieÙung ist so gefasst.

**Tagesordnungspunkt 55:**

**Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)** (Drucksache 319/14)

Es liegt keine Wortmeldung mehr vor; die Zeit macht es möglich. **Staatsminister Lewentz** (Rheinland-Pfalz) hat eine **Erklärung zu Protokoll\*** abgegeben.

Wir kommen zur Abstimmung. Es liegen Ihnen hierzu die Ausschussempfehlungen sowie ein EntschlieÙungsantrag Nordrhein-Westfalens vor.

\* ) Anlage 10

(C)

(D)

**Amtierende Präsidentin Christine Lieberknecht**

(A) Ich beginne mit Ziffer 1 der Ausschussempfehlungen. Wer stimmt zu? – Minderheit.

Ziffer 2! – Minderheit.

Ziffer 3! – Minderheit.

Ziffer 4! – Mehrheit.

Ziffer 5! – Minderheit.

Ziffer 6! – Minderheit.

Ziffer 7! – Minderheit.

Ziffer 8! – Minderheit.

Ziffer 9! – Minderheit.

Ziffer 10! – Minderheit.

Ziffer 11! – Minderheit.

Wer der **Verordnung in der soeben geänderten Fassung** zustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. – Mehrheit.

Dann ist so **beschlossen**.

Es bleibt abzustimmen über eine EntschlieÙung.

Aus den Ausschussempfehlungen rufe ich auf:

Ziffer 12! Wer ist dafür? – Mehrheit.

Ziffer 13! – Mehrheit.

Ziffer 14! – Mehrheit.

Weiter mit dem Antrag Nordrhein-Westfalens! Wer ist dafür? – Minderheit.

(B) Ich rufe Ziffer 15 der Ausschussempfehlungen auf. – Minderheit.

Ziffer 16! – Minderheit.

Ziffer 17! – Minderheit.

Ziffer 18! – Minderheit.

Ziffer 19! – Minderheit.

Ziffer 20! – Mehrheit.

Damit hat der Bundesrat eine **EntschlieÙung gefasst**.

Wir kommen zu **Tagesordnungspunkt 56**:

(C)

Zweite Verordnung zur Änderung der **Fahrzeug-Zulassungsverordnung** und anderer strassenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Drucksache 335/14)

Wortmeldungen liegen nicht vor. – Eine **Erklärung zu Protokoll\***) gibt **Minister Dr. Habeck** (Schleswig-Holstein) ab.

Zur Abstimmung liegen Ihnen die Ausschussempfehlungen vor. Ich rufe auf:

Ziffern 1, 3 und 11 gemeinsam! Wer ist dafür? – Mehrheit.

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

Wir kommen zur Schlussabstimmung: Wer der **Verordnung in der soeben geänderten Fassung** zustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. – Mehrheit.

Dann ist so **beschlossen**.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir haben die Tagesordnung der heutigen Sitzung erledigt.

Die **nächste Sitzung** des Bundesrates wird einberufen auf Freitag, den 10. Oktober 2014, 9.30 Uhr.

Bevor ich die Sitzung schlieÙe, möchte ich noch daran erinnern, dass am 2. und 3. Oktober 2014 in Hannover die zentralen Feierlichkeiten zum Tag der Deutschen Einheit stattfinden. Es soll ein großes Fest für alle Bürgerinnen und Bürger werden, zu dem ich Sie im Namen von Herrn Bundesratspräsidenten Weil herzlich einlade.

(D)

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluss: 12.31 Uhr)

\*) Anlage 11

(A) wir eine rechtssichere Grundlage. Diese Grundlage stellt das Übereinkommen dar.

Bei Unterzeichnung des Übereinkommens hat Deutschland, gemeinsam mit weiteren Vertragsparteien, eine Auslegungserklärung abgegeben. Diese bekräftigt, dass das Übereinkommen zu keiner gemeinsamen Haftung der Vertragsparteien, zu keiner Änderung des ESM-Vertrags und insbesondere nicht zu öffentlicher finanzieller Unterstützung oder zu Maßnahmen verpflichtet, die sich auf die Haushalts-souveränität oder finanzielle Verpflichtungen der Vertragsparteien auswirken.

Zu c) und d): ESM-Gesetze

Mit den Gesetzen zum Europäischen Stabilitätsmechanismus, die wir als Maßnahmenpaket zur Bankenunion eingebracht haben, setzen wir als verlässliche Partner in Europa Beschlüsse um, die auf europäischer Ebene mit dem Ziel der Bewältigung der Finanzkrise getroffen wurden. Sie haben ihren Ursprung in der Gipfelerklärung der Staats- und Regierungschefs der Euro-Staaten vom 29. Juni 2012, in der beschlossen worden war, dass der ESM in Zukunft die Möglichkeit haben soll, Banken direkt zu rekapitalisieren, sobald unter Einbeziehung der EZB ein wirksamer einheitlicher Aufsichtsmechanismus für Banken des Euro-Währungsgebiets eingerichtet worden ist.

Mit dem Instrument der direkten Bankenrekapitalisierung, das heißt der Gewährung von Finanzhilfen des ESM direkt an Finanzinstitute, wollen wir erreichen, dass eine Krise im Bankensektor eines Mitgliedstaats im Einzelfall stärker von einer Krise seiner öffentlichen Haushalte entkoppelt werden kann.

(B) Mittlerweile sind mehr als zwei Jahre vergangen, in denen wir über die Ausgestaltung des Instruments der direkten Bankenrekapitalisierung sowie der Bankenunion verhandelt haben.

Dabei kann ich Ihnen bestätigen, dass wir in den Verhandlungen zur Ausgestaltung des Instruments der direkten Bankenrekapitalisierung auf europäischer Ebene wesentliche deutsche Positionen durchsetzen konnten. Damit ist sichergestellt, dass dieses Instrument nur als Ultima Ratio am Ende einer Haftungskaskade nachrangig zur indirekten Bankenrekapitalisierung und wie jede Finanzhilfe des ESM nur gegen strenge Auflagen zur Verfügung steht.

Wie für jede ESM-Finanzhilfe ist auch weiterhin ein Antrag eines ESM-Mitgliedstaates notwendig. Finanzinstitute können die direkte Bankenrekapitalisierung selbst nicht beantragen.

Wichtig ist außerdem, dass das Ausmaß der Haftung Deutschlands durch die Einrichtung des neuen Instruments der direkten Bankenrekapitalisierung nicht geändert wird. Es ist auch weiterhin unter allen Umständen auf unseren Anteil am genehmigten Stammkapital des ESM begrenzt.

Und schließlich wird durch einen gesonderten Beschluss des Gouverneursrates sichergestellt, dass für das neue Finanzhilfelinstrument der direkten Bankenrekapitalisierung nur ein begrenztes Volumen

(C) von höchstens 60 Milliarden Euro zur Verfügung steht. So wird gewährleistet, dass der ESM weiterhin ein ausreichendes Ausleihvolumen hat, um seiner primären Aufgabe als Brandmauer für die Euro-Staaten nachkommen zu können.

## Anlage 10

### Erklärung

von Staatsminister **Roger Lewentz**  
(Rheinland-Pfalz)  
zu **Punkt 55** der Tagesordnung

Der von den Kraftfahrzeugen, Zügen und Flugzeugen ausgehende Lärm verursacht nicht nur Störungen und Belästigungen; er kann auch zu Gesundheitsrisiken führen. Dies wird inzwischen nicht mehr bestritten. Deshalb stellt der Verkehrslärm ein gravierendes, lange Zeit unterschätztes Umweltproblem dar.

Trotz besserer Lärmvorschriften ist der Verkehrslärm in den letzten Jahren auf hohem Niveau geblieben. Hauptgrund dafür ist das anhaltende Verkehrswachstum, das sich nach allen Prognosen auch in Zukunft fortsetzen wird. Der Verkehrslärm wird deshalb immer weniger von der Bevölkerung akzeptiert.

(D) Die Bundesregierung hat eine Verordnung zur Änderung der **Verkehrslärmschutzverordnung** vorgelegt, die sich auf eine Neufassung der Berechnungsvorschriften für Schienenlärm – die sogenannte Schall 03 – beschränkt. Dass die Schall 03 aus dem Jahre 1990 in die Jahre gekommen und aus verschiedenen Gründen überarbeitungsbedürftig ist, wird wohl niemand bestreiten wollen. Die Verkehrslärmschutzverordnung regelt aber weit mehr als nur die Berechnung von Schienenlärm. Sie regelt insbesondere, wie Verkehrslärm von Neubaustrecken und wesentlich geänderten Strecken zu bewerten und zu begrenzen ist. Gerade hier sehen wir dringenden Korrekturbedarf, der von der Bundesregierung jedoch wieder nicht angepackt wurde.

Bei der Prüfung, ob Lärmgrenzwerte eingehalten sind, soll nach wie vor jeder Verkehrsweg – jeder Schienenweg, jede Straße – alleine betrachtet werden, als gäbe es die anderen gar nicht. Im Mittelrheintal haben wir beispielsweise auf beiden Rheinseiten jeweils eine Schienenstrecke und eine Bundesstraße. Die Summe des Lärms ist doch das, was am Ende bei den Menschen ankommt.

Ich zitiere aus dem Koalitionsvertrag der Regierungsparteien. Auf Seite 30 heißt es dort:

Die Akzeptanz für Mobilität und die weitere Modernisierung der Infrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastung reduziert wird. Wir werden deshalb den Schutz vor Verkehrslärm deutlich verbessern und Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienen-

(A) wegen treffen. Der Gesamtlärm von Straße und Schiene muss als Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden.

Der Bundesrat hatte seine Zustimmung zu der Verkehrslärmschutzverordnung im Jahre 1990 übrigens mit der dringlichen Bitte verbunden, dass der Bund weitere Regelungen schafft, mit denen eine Betrachtung über alle Lärmemittenten erfolgt. 24 Jahre ist das nun her. Trotz unterschiedlicher Standpunkte von Verkehrs- und Umweltseite bedarf es bei dem verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz einer rechtlichen Regelung.

Nach wie vor fehlt auch eine Beurteilung von Lärmspitzen, insbesondere für nächtlichen Schienen-güterverkehr. Wir wissen aus der Lärmwirkungsforschung, dass die Gesundheitsgefährdung durch Schienenverkehr – in noch höherem Maße als bei Fluglärm – durch Geräuschspitzen und deren Häufigkeiten und den damit in Verbindung stehenden Aufwachreaktionen ausgelöst wird. Wir messen mit unserer Lärmmessstation im Mittelrheintal in der Nacht Spitzenpegel bis zu 106 dB(A), bei bis zu 100 Güterzügen pro Nacht!

Die Beurteilung rein über Mittelungspegel schützt hier nicht ausreichend. Ich möchte Ihnen das an einem einfachen Rechenbeispiel erläutern:

Sie wissen vielleicht, dass eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens, egal ob bei Straße oder Schiene, nach den Rechenvorschriften der 16. BImSchV den Mittelungspegel um exakt 3 dB(A) erhöht. Wenn also im Mittelrheintal nachts zukünftig 200 anstatt 100 Güterzüge fahren würden, würde sich der Lärmpegel nach den Vorgaben der 16. BImSchV gerade einmal um 3 dB(A) erhöhen, von vielleicht 80 dB(A) – die wir zeitweise messen – auf 83 dB(A). Bis zu 3 dB(A) Lärminderung bringt der Einbau von Dämpfungselementen an den Schienen, sogenannten Schienenstegdämpfern. Sie können also rein rechnerisch eine Verdoppelung nächtlicher Zugzahlen mit Spitzenpegeln bis zu 106 dB(A) durch den Einbau von Schienenstegdämpfern kompensieren.

Dass hier etwas nicht stimmen kann, weil es für die Menschen nicht das Gleiche ist, ob sie nachts 200 Zugvorbeifahrten mit Schienenstegdämpfern oder 100 ohne erleben, liegt doch auf der Hand. Sie wachen doppelt so oft auf, Dämpfer hin oder her! Wir brauchen daher dringend eine Beurteilung und Begrenzung von Einzelschallereignissen, wie wir sie im Fluglärmschutzgesetz seit 2007 haben und wie sie bei Gewerbe- und Industrieanlagen aus gutem Grund selbstverständlich sind.

Die Auslösewerte der 16. BImSchV bei wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen müssen darüber hinaus abgesenkt werden. Die Weltgesundheitsorganisation – WHO – ist wie der Sachverständigenrat für Umweltfragen zum Ergebnis gekommen, dass bereits bei nächtlichen Pegeln von 55 Dezibel zunehmend Gesundheitsbeeinträchtigungen auftreten. Dementsprechend hat das Bundesverkehrsministerium dankenswerterweise längst reagiert und die Grenzwerte für die Lärmsanierung zwar nicht auf 55 Dezibel, immerhin aber in diese Richtung abge-

senkt. Zieht man hier in der 16. BImSchV nicht nach, führt das im Einzelfall dazu, dass heute oder morgen geänderte Verkehrswege direkt zu Fällen der Lärmsanierung werden. Das ist widersinnig und zudem teuer. Das kann niemand wollen.

Aber selbst wenn man nur das eine Ziel der Änderungsverordnung betrachtet – die Überarbeitung der Berechnungsvorschrift für Schienenlärm Schall 03 –, muss man leider feststellen, dass hier dringend nachgebessert werden muss. Baden-Württemberg hat in Zusammenarbeit mit Rheinland-Pfalz ein Gutachten beauftragt, mit dem handwerkliche Mängel an der Rechenvorschrift und konkreter Änderungs- beziehungsweise Ergänzungsbedarf nachgewiesen wurden. So wird beispielsweise bei einer wesentlichen Kenngröße für die Schallausbreitung, dem Abschirmfaktor, von international anerkannten Normen abgewichen, obwohl die Schallausbreitung immer den gleichen physikalischen Gesetzmäßigkeiten folgt, egal von welcher Quelle der Schall stammt. Unter anderem hat dies dann zur Folge, dass von der Abschaffung des Schienenbonus, die die Betroffenen eigentlich um 5 Dezibel besserstellen würde, nur etwa die Hälfte ankommt.

Es gibt weitere Mängel:

Es fehlen wesentliche Elemente zur Qualitätssicherung, die verhindern, dass verschiedene Rechenprogramme zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen können.

Auch werden feste Umrüstquoten für laute Güterwagen unterstellt, die weder durch Prognosen belegt noch durch gesetzliche Vorgaben abgesichert sind. Durch einen fiktiven hohen Anteil von leisen Güterwagen darf der Lärm nicht heruntergerechnet werden.

Ich habe vorhin aus dem Koalitionsvertrag zitiert. Die Regierungskoalition stellt selbst fest, dass die Akzeptanz des weiteren Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur und eine Steigerung der Nutzung nur unter Beachtung des Schutzes der Bevölkerung vor Verkehrslärm herzustellen sind. Diese Auffassung teilen wir uneingeschränkt. Wir haben den Flughafen Frankfurt vor der Tür und den europaweit im negativen Sinne einzigartigen Bahnlärmhotspot Mittelrheintal im Land, wir wissen, wovon wir reden. Es verwundert daher, dass die vorliegende Änderungsverordnung nur die Berechnungsvorschrift für Schienenlärm, die Schall 03, überarbeitet und dringende, viel grundlegendere Verbesserungen – ich habe sie aufgezeigt – außen vor bleiben. Die Neufassung der Schall 03 weist zudem Mängel auf, die eine dringende Überarbeitung erfordern.

Rheinland-Pfalz wird der Verordnung in der vorliegenden Fassung daher nicht zustimmen.

Auch wenn sich die Diskussion im Zusammenhang mit der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung derzeit auf den Bahnlärm konzentriert, bleibt auch der Straßenverkehrslärm ein zentrales Problem. Von ihm gehen entlang der Hauptverkehrsachsen und in den Ortsdurchfahrten wachsende Belastungen aus. Erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung

(B)

(C)

(D)

(A) der Situation sind daher auch beim Straßenlärm dringend notwendig.

Ich will in diesem Zusammenhang noch einen Punkt ansprechen: die lärmtechnische Behandlung der Nutzung von Seitenstreifen.

Ganz abgesehen davon, dass insbesondere durch die temporäre Nutzung von Seitenstreifen in vielen Fällen kostengünstige Lösungen für die Abdeckung von Verkehrsspitzen auf Autobahnen möglich sind, muss hier eine andere Beurteilung der Lärmschutzfragen Platz greifen. Es ist den Anwohnern an Autobahnen nicht zu vermitteln, dass eine temporäre Nutzung von Seitenstreifen nicht zu verbessertem Lärmschutz führt, dies aber der Fall sein soll, wenn der Seitenstreifen dauerhaft als dritte Fahrspur genutzt wird. Die Verkehrsmengen dürften in beiden Fällen wohl gleich sein. Hier brauchen wir dringend eine Änderung der 16. BImSchV, für die wir uns einsetzen.

Ich fasse zusammen: Lärmschutz ist bundesweit weiterhin eine politische Schwerpunktaufgabe – und dies bei allen Verkehrsträgern. Wir wollen, dass die

(C) für den Wohlstand und die Lebensqualität der Bevölkerung unabdingbare Mobilität so umweltfreundlich wie möglich stattfindet.

## Anlage 11

### Erklärung

von Minister **Dr. Robert Habeck**  
(Schleswig-Holstein)  
zu **Punkt 56** der Tagesordnung

Das Land Schleswig-Holstein stimmt der Zielsetzung der Verordnung ausdrücklich zu. Allerdings sind geeignete Maßnahmen zur Kompensation der Einnahmeverluste bei den Kommunen, zum Beispiel durch Gebührenerhöhungen im Verkehrsbereich, erforderlich. Schleswig-Holstein geht davon aus, dass der Bund zeitnah entsprechende Maßnahmen ergreift.