

Info zum Plenarprotokoll vom 2. 12. 2016, E-Mail vom 4.12.2016

Liebe Lärmgegner,

der Bundestag hat in seiner Sitzung vom 2. Dezember 2016 nach der 2. und 3. Beratung das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) beschlossen und damit einem massiven Netzausbau sowie einer erheblichen Zunahme des Schienenverkehrs und der einhergehenden Lärm + Erschütterungsbelastung der Anwohner den Weg bereitet.

Beiliegend das Plenarprotokoll zu dieser BT-Sitzung. Eine Kommentierung ersparen wir uns, lesen Sie einfach selbst.

Besonders interessant ist die Erklärung nach §31 GO, die der CSU-Abgeordnete Albert Rupprecht (Oberpfalz) abgegeben hat (siehe Anlage 3 im pdf, S. 73 von 76):

"Albert Rupprecht (CDU/CSU): Zu dem Dritten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gebe ich folgende Erklärung ab:

Ich stimme diesem Gesetz unter der Annahme zu, dass die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Abschnitt 2, Unterabschnitt 1) genannte Einzelmaßnahme mit der laufenden Nummer 16 ABS Hof-Marktredwitz-Regensburg-Obertraubling (Ostkorridor Süd) Lärmvorsorgemaßnahmen nach sich zieht.

Der Lärmschutz für die Anlieger muss durch den im Gesetz geregelten Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge oder eine für die betroffenen Anlieger adäquate Rechtsgrundlage und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden. Eine adäquate Rechtsgrundlage befindet sich im Beschluss des Deutschen Bundestages vom 26. Januar 2016 - Drucksache 18/7365 - mit dem Titel "Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze". Darin beschloss der Deutsche Bundestag, "bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen".

Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gewährt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Als sogenannte Lärmvorsorge ist beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist.

Die erwähnte Strecke ist Teil des TEN-Kernnetzes Güterverkehr.

In der Conclusio ist somit festgestellt, dass der Ausbau der TEN-Strecke Hof-Regensburg als Neubaustrecke behandelt wird und somit die im Bundes-Immissionsschutzgesetz genannten, strengeren Grenzwerte der Lärmvorsorge eingehalten werden müssen.

Darüber hinaus geht aus den TEN-Beschlüssen hervor, dass hier über das gesetzlich festgelegte rechtliche Schutzniveau ein höheres Schutzniveau im Sinne der Lärmvorsorge gefordert wird.

Ich gehe selbstverständlich davon aus, dass ein Beschluss des Deutschen Bundestages bindend ist und der erwähnte Beschluss im zugrundeliegenden Regelwerk Anwendung findet - zum Beispiel Regularien zum Immissionsschutz - und umgesetzt wird."

Unsere Anmerkung dazu:

Mit dieser Erklärung stellt sich der CSU-MdB in Widerspruch zu seinem Parteikollegen und Bundesverkehrsminister Dobrindt, der die Auffassung vertritt, dass der TEN-T-Beschluss unverbindlich und

ohne jede Rechtswirkung wäre, und der Bundestag in jedem Einzelfall einer TEN-T-Strecke zuvor gesondert beschließen müsste, dass ein Schutzniveau über das gesetzliche Maß hinaus gewährt werden soll, und zudem auch eine gesonderte Finanzierungszusage treffen müsste.

Rupprecht vertritt hingegen so wie wir die Auffassung, dass bereits der "TEN-T-Beschluss" als solches für alle Ausbaumaßnahmen an TEN-T-Strecken einen Rechtsanspruch auf einen über das gesetzlich festgelegte rechtliche Schutzniveau Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen begründet.

Dies wird auch eine unserer Kernforderungen an die Parteien zur anstehenden Bundestagswahl sein.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn Ludwig Steininger Riedlingerstr. 3

D-85614 Kirchseeon bei München

Tel. +49-8091-4753

eMail [info@infoline-bahnlaerm.de](mailto:info@info@infoline-bahnlaerm.de)

Spruch des Tages:

Witz des Jahres:

Hessischer Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) im Oktober 2016: "Tatsächlich ist es eine gute Idee, die in Deutschland zulässige Güterzuglänge besser auszunutzen. Die gleiche Gütermenge wäre mit weniger Zügen zu bewältigen. Diese Effizienzsteigerung hätte den schönen Nebeneffekt, dass wir auch eine Lärminderung erreichen: Statt viele kürzere Züge fahren weniger Züge in Standardlänge. Dieser Ansatz ist daher aus Sicht des Landes Hessen zu begrüßen", sagte Al-Wazir.