



Gustav Herzog
Mitglied des Deutschen Bundestages

**Expertenanhörung zur Abschaffung
des Schienenbonus am 07.11.2012**

Stand: Dienstag, 6. November 2012

Begonnen am: Dienstag, 6. November 2012

Dokument2

Zeichen 114

br

Kurzinhalt:

Die Abschaffung des Schienenbonus ist im Grunde fraktionsübergreifend Konsens. Die rechtliche Entscheidungsgrundlage für den Schienenbonus basiert auf rein subjektiv empfundenen Störungen und nicht faktisch nachweisbaren Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen. Lärm mag also individuell unterschiedlich empfunden und eingestuft werden, die körperlichen Auswirkungen bleiben jedoch für alle Betroffenen negativ. Der Schienenbonus ist daher aus wissenschaftlicher Sicht nicht mehr haltbar.

In der Anhörung geht es daher um die Frage des richtigen Zeitpunktes. Hier ist eine Balance zu finden zwischen den Ansprüchen des Lärmschutzes auf der einen Seite und der Planungssicherheit und nicht zuletzt der Finanzierbarkeit auf der anderen. In fortgeschrittener Vorbereitung stehende oder bereits eröffnete Planfeststellungsverfahren sollen nicht zeit- und kostenintensiv umgeplant werden müssen. Lärmschutz soll aber auch nicht verzögert werden.

Der Vorschlag der Koalition geht jedoch genau in diese Richtung. Zunächst steht der Zeitpunkt nicht fest. Für das Inkrafttreten des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gibt es keinen festen Zeitpunkt. Zudem werden zu diesem Zeitpunkt laufende PFV ausgeschlossen. Jeder „schlaue“ Planer eröffnet kurz vor Inkrafttreten das Verfahren und hat dann u.U. viele Jahre Zeit bis zur Realisierung des Projektes. Möglich sind dann Projekte, die noch 2020 nach altem Recht mit Schienenbonus gebaut werden, Lärm wird regelrecht in Stein gemeißelt.

Der Zeitdruck, der durch die Koalition derzeit aufgebaut wird, ist nicht mit den Inhalten begründbar. Vielmehr gibt es in der Koalition Bedenkensträger, für die eine Abschaffung des Schienenbonus zu kostspielig wird. Klar ist, erhöhter Lärmschutz kostet mehr Geld und damit muss entweder der Haushaltsansatz überdacht oder weniger gebaut werden. Daneben sind die Ansätze der Lärmbekämpfung an der Quelle vielversprechend. Eine Umrüstung der Güterwagenflotte auf leisere Bremsanlagen würde die Abschaffung des Schienenbonus überkompensieren und wäre zugleich deutlich günstiger, zumal die Wirkung nicht ortsgebunden ist.

Sachverständige:

Dr. Roland Diehl, Sprecher der IG BOHR

Michael Jäcker-Cüppers, Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD)

Prof. Dr. Rainer Guski, Ruhr-Universität Bochum

Prof. Dr. Markus Hecht, Technische Universität Berlin

Ulrich Möhler, Möhler + Partner Ingenieure AG

Christian Popp, LÄRMKONTOR GmbH

Prof. Dr. Willy Spannowsky, Technische Universität Kaiserslautern

IG Bohr (Diehl):

Die IG Bohr setzt in ihrer Stellungnahme einen Fokus auf die Betroffenen. Anwohner hätten wenig Verständnis dafür, dass beim Schienenlärm seit Jahrzehnten nur auf die Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes geachtet wird. Gesundheit und Sicherheit der Anwohner werden aus wirtschaftlichen Erwägungen hinten an gestellt. Das gilt auch für die Umrüstung der Güterwagen, hier ist wenig Verständnis dafür, dass acht Jahre Zeit gelassen wird. Dennoch begrüßt sie den GE als ersten überfälligen und wichtigen Schritt in die richtige Richtung. Kritisch ist der Zeitpunkt, der zu weit in der Zukunft liegt, u.U. kann es 2025 werden, bis eine nach altem Recht bewilligte Strecke gebaut wird und in Betrieb geht. Positiv wird hervorgehoben, dass die Regelungen bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes wirksam werden können, sofern Dritte die Mehrkosten übernehmen. Sehr kritisch wird die Freiwilligkeit des Lärmsanierungsprogramms gesehen, die Unterscheidung zwischen Neubau und Bestand ist kaum zu vermitteln. Insgesamt werden einige Verbesserungsvorschläge gemacht.

DEGA (Jäcker-Cüppers):

Die DEGA begrüßt die Absicht der Koalition, den Schienenbonus abzuschaffen ausdrücklich, kritisiert jedoch die vorgeschlagene Stichtagsregelung und fordert, den grundgesetzlich garantierten Schutz auf Unversehrtheit zu gewährleisten. Die Lärmschutzpolitik hat noch immer nicht den Schutz der Betroffenen im Zentrum des Interesses. Er fordert ein Verkehrslärmschutzpaket III, betont Verbesserungen beim Lärmsanierungsprogramm, den lärmabhängigen Trassenpreisen und fordert eine anspruchsvolle Fortschreibung der TSI Noise. Insgesamt bewertet er die Situation für die Bestandssituation als unzureichend.

Ruhr Universität Bochum (Gusky):

Die Ruhr Universität betrachtet den GE aus sozialwissenschaftlicher Perspektive und stellt fest, dass der Schienenbonus eher politisch denn sozialwissenschaftlich begründet wurde. Die Abschaffung könnte ebenso als politischer Akt gesehen werden. Gusky kritisiert die Begründung zur Abschaffung des SB und nennt Untersuchungen aus der Lärmwirkungsforschung. Es scheint im angemessen, Verkehrsträger gleich zu behandeln und unterstützt die Abschaffung des SB.

TU Berlin (Hecht):

Die Abschaffung des Schienenbonus wird begrüßt, geht ihm aber nicht weit genug. Zudem könnte sich die Abschaffung als kontraproduktiv herausstellen, da Bestandsstrecken nicht berücksichtigt werden und durch die hohen Kosten Investitionen zurückgestellt werden. Stattdessen favorisiert er die Lärmbekämpfung an der Quelle. Hier läge ein enormes Potential brach, andere Länder, wie die Schweiz oder Japan würden zeigen, wie viel leiser die Bahn sein könnte. Damit hätte die Bahn mehr Akzeptanz, es gäbe keine Verbauung der Landschaft und dieser Lärmschutz würde überall wirken.

Möhler + Partner Ingenieure AG (Möhler):

Möhler führt aus, dass er die Notwendigkeit der Abschaffung des Schienenbonus nicht sehe, auch jüngste Untersuchungen würden zeigen, dass der generelle Wegfall des SB nicht begründbar sei. Er listet eine Vielzahl von Gründen auf, die gegen eine generelle Abschaffung des SB sprechen, insbesondere Kosten, Nachteile beim Ausbau des Personen- und Nahverkehrs, Beeinträchtigungen des Landschafts- und Stadtbildes und planungsrechtliche Folgen. Stattdessen sollen alternative Maßnahmen umgesetzt werden, Lärm zu mindern. Ferner schlägt er vor, den Schienenbonus nur für den problematischen

Güterverkehr abzuschaffen, also alle Strecken, die heute hoch belastet sind. Er bevorzugt also eine differenzierte Abschaffung des SB.

Lärmkontor (Popp):

Es liegt keine Stellungnahme vor.

TU Kaiserslautern (Spannowsky):

Es werden zunächst die Hintergründe beschrieben, die zur Vorlage des GE geführt haben, ferner wird auf den europäischen Kontext verwiesen. Zentrum der Beschreibung ist der Verweis darauf, dass die Abschaffung des Schienenbonus an Bedingungen geknüpft wird. Einmal an die Vorlage eines Bundesschienenwegeausbaugesetzes und daran, dass Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet wurde. Diese Vorgehensweise soll dem Interessensausgleich zwischen Lärmschutz und Interessen der Aufgabenträger dienen, doch besonders die Einschränkung für laufende PFV birgt Gefahren, dass Vorhabenträger aus Kostengründen PFV noch vor Ablauf der Übergangszeit eröffnen. Beispielhaft wird das Wirksamwerden der Verpflichtungen zur Durchführung einer Umweltprüfung im Rahmen der Bauleitplanverfahrens genannt. Er stellt verschiedene Möglichkeiten vor, wie eine Stichtagsregelung aussehen könnte.

Fragen:

Die Fragen werden sich auf den genauen Zeitpunkt zur Abschaffung und den daraus resultierenden Folgen für Projekte und den Lärmschutz konzentrieren.