



**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 17/2441**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses
Herrn Bernd Schröder MdL
Schleswig-Holsteinischer Landtag
Postfach 7121
24171 Kiel

Dr. Peter Ramsauer, MdB
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-0
FAX +49 (0)30 18-300-1920

poststelle@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

**Betreff: Lärmschutz im Schienenverkehr; Antrag der Fraktionen
von CDU und FDP, Drucksache 17/1274**

Bezug: Ihr Schreiben vom 18.04.2011 - L 21 -
Aktenzeichen: LA 18/5185.6/11/1414424
Datum: Berlin, 18. MAI 2011
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 18.04.2011, in dem Sie sich mit den Themen „Schrittweise Absenkung des Schienenbonus“ und „Entwicklung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems“ auseinandersetzen.

Der Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm ist ein zentrales Anliegen der Bundesregierung. Die Akzeptanz insbesondere des Schienengüterverkehrs hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastung reduziert wird. Mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II strebt die Bundesregierung an, die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr bezogen auf Lärmbrennpunkte in besiedelten Bereichen bis 2020 um 50 Prozent zu reduzieren. In der Bündelung der Lärminderung an Fahrzeugen und am Fahrweg liegt die Chance, die Lärmbelastung der Bevölkerung spürbar zu senken.

Der **Schienenbonus** von derzeit 5 dB(A) ist in den §§ 41-43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gesetzlich festgelegt. Die bestehenden gesetzlichen Regelungen zum Schienenbonus sind die verbindliche rechtliche Grundlage abgeschlossener und laufender Planfeststellungen.

Die Koalitionsvereinbarung sieht vor, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Die Bundesregie-





Seite 2 von 3

nung sieht es als ihre Aufgabe an, differenzierte Aspekte der Lärm-Charakteristik der konkreten schutzbedürftigen Situation und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Eine Reduzierung des Schienenbonus setzt voraus, dass die im Bundesrat zustimmungspflichtige Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) geändert wird. Diese regelt den Lärmschutz bei Neu- und Ausbautvorhaben und betrifft nicht nur Eisenbahnen des Bundes, sondern auch nicht bundeseigene Eisenbahnen und den Bau von Straßenbahnen. Derzeit bestehen hierfür bereits anspruchsvolle Grenzwerte.

Mit der gänzlichen Abschaffung des Schienenbonus würde die für den Aus- und Neubau vorgeschriebene Lärmvorsorge die Projekte so verteuern, dass bei gleichbleibender Haushaltslinie eine Realisierung vorrangiger Projekte kaum noch möglich wäre. Gleichzeitig könnte eine Erhöhung der Investitionskosten für Neu- und Ausbaustrecken deren Nutzen-Kosten-Verhältnis gefährden. Zusätzlicher Lärmschutz sollte nicht dazu führen, dass Schienenaus- und Neubaumaßnahmen kaum noch realisierungswürdig sind. Zudem ermöglicht der Ausbau von Schienenwegen oft erst umfassenden Lärmschutz. Durch die Abschaffung des Schienenbonus würde dieser Lärmschutz zwar qualitativ gestärkt, wäre aber nicht mehr in dem quantitativen Ausmaß zu erreichen, wie bisher geplant.

Für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen stellt der Bund im Rahmen einer haushaltsrechtlichen Regelung jährlich 100 Millionen Euro zur Verfügung. Das Programm soll auf diesem hohen Niveau verstetigt werden. Ergänzend werden innovative Maßnahmen zum Schallschutz am Fahrweg erprobt, um die Lärmsanierung zu intensivieren. Die Gesamtkonzeption der Lärmsanierung für bestehende Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ist als haushaltsrechtliche Regelung sowohl an der Wirkung auf die Anwohner als auch am finanziell Machbaren orientiert. Die Prüfung und Überarbeitung der einschlägigen rechtlichen Regelungen zum Schienenbonus ist auf Arbeitsebene bereits aufgenommen worden.

Eine eindeutige Aussage zur Terminierung der schrittweisen Reduktion des Schienenbonus kann zur Zeit nicht getroffen werden.

Entsprechend der Koalitionsvereinbarung ist eine lärmabhängige Differenzierung der **Trassenpreise** der Bahn vorgesehen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die DB Netz AG aufgefordert, die Einführung einer lärmabhängigen Trassenpreiskomponente für das Jahr 2012 vorzusehen und der Bundesnetzagentur zur Genehmigung vorzulegen. Die Einführung einer lärmabhängigen Trassenpreisdifferenzierung soll einen Anreiz zur Umrüstung von





Seite 3 von 3

Güterwagen auf leisere Technik schaffen und damit langfristig und bundesweit flächendeckend eine wirkungsvolle Lärminderung ermöglichen.

Mit freundlichen Grüßen

Herzlichen Gruß

Udo Anna