



## Wortprotokoll der 12. Sitzung

**Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**  
Berlin, den 4. Juni 2014, 11:00 Uhr  
Sitzungsort: 10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Str. 1  
Sitzungssaal: Paul-Löbe-Haus, Europasaal 4.900

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

## Öffentliche Anhörung

Verordnung der Bundesregierung

**Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Ver-  
ordnung zur Durchführung des Bundes-Immissi-  
onsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung  
- 16. BImSchV)**

**BT-Drucksache 18/1280**

### Seite 3

**Federführend:**  
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Mitberatend:**  
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsi-  
cherheit

**Berichterstatter/in:**  
Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Schwarzer, Christina Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lay, Caren Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Rößner, Tabea



**Vorsitzender:** Meine Damen und Herren, ich darf Sie ganz herzlich zur 12. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, der öffentlichen Anhörung zu der Verordnung der Bundesregierung zur Änderung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, begrüßen. Normalerweise ist der Deutsche Bundestag beim Erlass von Rechtsverordnungen nicht einbezogen. Er ist aber mit der vorliegenden Rechtsverordnung gleichwohl befasst, weil § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorsieht, dass Rechtsverordnungen dieser Art dem Bundestag zuzuleiten sind und dass sie durch Beschluss des Bundestages geändert oder abgelehnt werden können. Hat sich der Bundestag nach Ablauf von vier Sitzungswochen seit Eingang der Rechtsverordnung nicht mit ihr befasst, wird die unveränderte Rechtsverordnung dem Bundesrat zugeleitet. Im Hinblick auf diese Frist müssen wir bis zur letzten Sitzungswoche im Juni eine Entscheidung treffen. Deswegen werden wir am 24. Juni 2014 – das ist der Dienstag in der Haushaltswoche – um 9.00 Uhr eine weitere Sitzung durchführen.

Als Sachverständige begrüße ich heute ganz herzlich Herrn Dr. Jens Böhlke vom Eisenbahn-Bundesamt, Herrn Dr. Wolfgang Herrmann von der Obermeyer Planen und Beraten GmbH, Herrn Michael Jäcker-Cüppers vom Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik, Herrn Gerd Kirchhoff von der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm, Herrn Dr. Wolf Maire vom Ingenieurbüro Bonk-Maire-Hoppmann, und Herrn Dr. Wolfgang Probst von der DataKustik GmbH. Ihnen allen ein herzliches Willkommen!

Den Sachverständigen darf ich für die schriftlichen Stellungnahmen danken, die bei uns eingegangen sind. Diese liegen heute aus und sind auch im Internet abrufbar.

Wir haben in unserem Ausschuss heute die erste Anhörung in dieser Legislaturperiode. Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Wir beginnen, um die Zeit zu nutzen, ohne Stellungnahmen gleich mit der ersten Fragerunde, der sich

dann in Abhängigkeit von der verfügbaren Zeit bis maximal 13.00 Uhr mehrere Fragerunden anschließen werden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, jeweils bis zu zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige stellen. Die angesprochenen Sachverständigen antworten unmittelbar, und anschließend kommt der nächste Fragesteller. Wir haben uns verständigt, dass sich - wie in der regulären Ausschusssitzung - immer Koalition und Opposition abwechseln.

Ich gehe davon aus, dass der Ausschuss damit einverstanden ist, dass auch die Mitglieder der mitberatenden Ausschüsse – soweit sie anwesend sind – nach einer Runde, bei der jeweils ein Vertreter jeder Fraktion zu Wort gekommen ist, Fragen stellen können. Dagegen sehe ich keinen Widerspruch.

Von der öffentlichen Anhörung werden wir, wie üblich bei dieser Art von Anhörungen, ein Wortprotokoll erstellen, welches den Sachverständigen und allen Interessierten zugänglich sein wird und welches dann auch im Internet eingestellt wird. Wir haben heute zwar keine Live-Fernsehübertragung, aber nach der Sitzung wird alles öffentlich.

Über die Verordnung zur Änderung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes werden wir dann, wie gesagt, am 24. Juni 2014 abschließend beraten und beschließen. Nun wollen wir beginnen, und ich darf als erstes der Fraktion der CDU/CSU das Wort geben, soweit gewünscht. Der Kollege Lach hat das Wort!

Abg. **Günter Lach** (CDU/CSU): Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Herren Sachverständigen. Sie wissen ja, dass die CDU auch ohne diese Anhörung gut ausgekommen wäre. Dennoch habe ich zwei Fragen an Herrn Dr. Böhlke vom Eisenbahn-Bundesamt.

Meine Frage lautet: Welche Bedeutung hat die vorliegende Neufassung der Verordnung für die Arbeit des Eisenbahnbundesamtes? Und welche wesentlichen Verbesserungen ergeben sich – Ihrer Meinung nach – aus der Neufassung der „Schall 03“?



**Dr. Jens Böhlke** (Eisenbahn-Bundesamt): Für uns als operativer nachgeordneter Bereich des Verkehrsministeriums ist die Verordnung enorm wichtig. Warum, aus welchem Grund? Wir haben erstmalig die Möglichkeit, eine höhere Rechtsicherheit im Planfeststellungsverfahren herzustellen. Wir haben die Möglichkeit, innovative Schallschutzmaßnahmen, die im Rahmen des Konjunkturpakets II erarbeitet worden sind – und das darf nicht vergebens gewesen sein – endlich in belastbarer Form einzubringen. Wir haben einige Planfeststellungsverfahren, wo betroffene Bürger auf innovative Schallschutzmaßnahmen aus sind und sagen: „Bringt die doch rein, damit können wir bessere Lösungen erzielen, bessere Lösungen als mit den alten, vier Meter hohen Schallschutzwänden“. Die vorliegende Verordnung ist sicherlich, was die Rechenverfahren angeht, anspruchsvoller. Aber wenn man ihnen nachgeht glaube ich, erhöht das die Transparenz und die Nachvollziehbarkeit. Es ist sicherlich anspruchsvoll, wir hätten uns eine auch für uns leichtere Vorgehensweise oder Berechnung gewünscht. Aber der Vorhabenträger DB Netz AG bzw. die beauftragte Planungsgesellschaft Projektbau werden sicherlich einen Kreis von routinierten Experten schaffen, die auch mit diesen Rechnungen die Anträge auf Planfeststellung, die sie dann bei uns stellen, gut untermauern. Wir werden – das ist unsere Aufgabe und unsere Pflicht – uns auch kompetent machen. Es ist sicherlich anspruchsvoll, dort einzusteigen. Wir sind dort ganz gut aufgestellt. Wir haben auch Schallexperten, sowohl vom Fachtechnischen wie auch vom Rechtlichen, so dass ich sage: Diese Verordnung wird uns das Leben nicht vereinfachen, zumindest nicht in der Anfangsphase. Aber sie macht das Verwaltungshandeln sicherer und erweitert die Möglichkeiten, Schallschutz zum Nutzen der Betroffenen anzuordnen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Dann für die Fraktion DIE LINKE. der Kollege Behrens!

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Eine kurze Vorbemerkung: Für unsere Fraktion DIE LINKE.

war es eben nicht so selbstverständlich, dass wir ohne weitere Kenntnisse der Details hätten darüber entscheiden können. Darum war es unsere Intention, dass wir uns – nicht zuletzt nach Gesprächen mit entsprechenden Lärminitiativen – mit dieser Frage nochmal ausführlich befassen. Ich freue mich sehr, dass wir hier eine sehr kompetente Gruppe von Sachverständigen haben, die uns vielleicht in die Lage versetzen, etwas kundiger über diese Verordnung zu beschließen. Ich denke, in so einer Frage, wo es um Lärm und Lärmbelastung geht, sollten wir es uns nicht zu leicht machen und sagen: Das wird schon seine Richtigkeit haben, was dort gerechnet worden ist. Wir sind der Meinung, dass man darauf genauer gucken muss. Es geht ja im Kern darum, dass wir eine Verordnung aus dem Jahr 1990 modernisieren wollen und dass dazu das Berechnungsverfahren den neueren Erkenntnissen angepasst werden muss und es den Stand der Technik dann auch erreicht.

Nun haben wir aber die Situation, dass dieses Verfahren inzwischen seit acht Jahren läuft. Stand der Technik ist dann zumindest nicht der Stand der Technik, der jetzt gefunden worden ist. Wir haben es da schon wieder mit einem relativ alten Stand zu tun, wenn wir über die neue Verordnung „Schall 03“ reden.

Es ist klar – wir haben es auch manchmal in der Diskussion erfahren, wenn wir darauf hingewiesen haben: Man muss die realen Empfindungen der Bürgerinnen und Bürger, die von Lärm betroffen sind, wahrnehmen, weil nicht gerechnete Lärmbelastungen, sondern tatsächliche Lärmbelastungen Menschen krank machen. Uns ist bewusst, dass bei Neubaumaßnahmen natürlich nicht gemessen werden kann. Es muss eine Berechnungsmethode geben, um vernünftige Prognosen zu ermitteln, um entsprechende Lärmschutzmaßnahmen schon im Bau zu berücksichtigen. Von daher geht es uns darum, dass diese Prognosen, die angestellt worden sind, und Lärmbelastungen, die berechnet worden sind, auch überprüft werden müssen. Nicht weil wir den Rechnenden misstrauen, sondern weil es



Realitäten gibt, die möglicherweise abweichen von den Prognosen, weil sich natürlich Verkehrsprojekte dynamisch entwickeln, aber auch Verkehrsbelastungen dynamisch entwickeln. Für uns ist wichtig, dass diese Fragen zu einem späteren Zeitpunkt nochmal aufgegriffen werden, um dann nach unseren Vorstellungen zumindest in der Lage zu sein nachzujustieren. Das wird immer bestritten, dass das so möglich ist. Man hält sich immer daran fest, dass ausschließlich gerechnet wird und dann nicht die reale Belastung zugrunde gelegt wird.

Wenn keine Evaluierung vorgenommen wird, dann spielt natürlich die Frage der Lärmmessung eine ganz wichtige Rolle im Zuge der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie. Die Bundesregierung weist uns darauf hin, dass es eine EU-weit harmonisierte Berechnung geben wird, die aber erst ab 2017 gelten soll. Nun reden wir hier über eine dem Stand der Technik angepasste „Schall 03“. Würden diese Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung nachträglich Auflagen möglich machen – oder würden EBA und Bahn dann behaupten, dass man Äpfel mit Birnen vergleicht? Darum meine Frage an das EBA: Müsste die „Schall 03“ nach Inkrafttreten der EU-Regelungen neu angepasst werden? Oder würden diese beiden Methoden dann parallel nebeneinander existieren? Und wenn angepasst wird, wie würde sich diese Veränderung darstellen? Wie würde es rechtlich zu machen sein, das Ganze wieder in Übereinstimmung zu bringen?

Meine zweite Frage geht an die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm: Herr Kirchhoff, können Sie uns Ihre Kritik nochmal erläutern, dass es keine verkehrsträgerübergreifende Gesamtlärbetrachtung gibt. Ich wäre froh, wenn Sie uns das nochmal erläutern würden, um uns in die Lage zu versetzen, dort gut zu argumentieren.

**Vorsitzender:** Dankeschön! Ich will nochmal darauf hinweisen, Kollege Behrens, wir haben für die politische Stellungnahme nochmal eine Extrasitzung. Ich glaube, heute sollten wir auf Koreferate und politische Einschätzungen verzichten und uns

auf Fragen beschränken, weil wir die Sachverständigen da haben. Jetzt hat Herr Dr. Böhlke zuerst das Wort und dann Herr Kirchhoff!

**Dr. Jens Böhlke** (Eisenbahn-Bundesamt): Also ich bin Bauingenieur und ich weiß, dass bei jeder Art von Prognosen – wenn man eine Brücke berechnet – hinterher Probelastungen stattfinden, um zu verifizieren, kurz nach der Erstellung des Bauwerkes, ob unsere Prognosewerte erreicht werden. Dass es dann noch Langzeitbetrachtungen gibt, das sehen Sie an der Diskussion im Moment über den Zustand von Straßen- und Schienenbrücken. Aber das ist hier nicht Thema. Ich weiß nicht, ob der Ansatz, der 2017/2019 aus Europa kommt, sich so leicht auf die jetzt aktuelle „Schall 03“ übertragen lässt. Nach meinen Kenntnissen ist das nicht vergleichbar, weil es hierbei um Lärmkartierungen geht. Sie wissen, dass wir auch Lärmkartierungen machen, in einer eigenen Organisationseinheit, und dass wir daraus eine Lärmaktionsplanung entwickeln bzw. betreuen. Ich befürchte, dass dieses aus Europa auf uns zukommende Verfahren nicht geeignet ist, die „Schall 03“ zu ersetzen. Wie sich das auswirkt auf den deutschen Umgang mit dem Schall, das sei mal dahin gestellt. Das kann ich Ihnen heute nicht beantworten. Im Moment wird viel Lärm gemacht, teilweise auch um nichts. Der Ansatz, der jetzt da ist, verbessert die Situation. Und wir sind angetreten, um insbesondere im Rahmen der Planfeststellung eine faire Abwägung zwischen den Interessen des Bundes für das Herstellen neuer Infrastruktur und den nicht abzuweisenden Interessen der Betroffenen herzustellen. Unsere Beschlüsse stehen grundsätzlich unter der Beobachtung von Verwaltungsgerichten. Jedem betroffenen Bürger, der meint, er sei nicht richtig berücksichtigt worden oder seine Interessen seien „hinten runtergefallen“, steht der Weg vor Gericht frei. Das heißt, wir unterliegen noch einer gerichtlichen Kontrolle. Wie das mit Europa werden wird, kann ich nicht sagen.

**Gerd Kirchhoff** (Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.): Zunächst zur Frage der Gesamtlärm-



betrachtung: Wir von der Bundesvereinigung fordern, dass die Gesamtlärbetrachtung zum Tragen kommt, denn das ist ja das, was auf die Menschen wirkt, und nicht zum Beispiel der Mittelungspegel. Die Gesamtlärbetrachtung ist auch im aktuellen Koalitionsvertrag gefordert worden. Wenn Sie erlauben, darf ich mal zitieren: „Wir werden deshalb den Schutz vor Verkehrslärm deutlich verbessern und Regelungen für verkehrsübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen treffen. Der Gesamtlärm von Straße und Schiene muss als Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden“.

Ich darf Ihnen dazu auch eine Entschließung des Bundesrates vom 16. März 1990 zitieren: „Der Bundesrat verbindet seine Zustimmung zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) mit der dringlichen Bitte, die Bundesregierung möge rasch weitere Regelungen zu einem umfassenden Lärmschutz in Angriff nehmen. Für die gesundheitliche Bewertung einer Lärmexposition sind grundsätzlich alle Lärmemittenten zu erfassen. Zu solch umfassender Darstellung einer Lärmimmissionssituation müssen Verfahren einer zusammenfassenden Bewertung verschiedener Lärmquellen und -qualitäten erarbeitet werden. Aus Gründen des Gesundheitsschutzes sind emittentenunabhängige Immissionsgrenz- oder zumindest -richtwerte festzusetzen“. Meine Damen und Herren, dies ist ein Beschluss des Bundesrats vom 16. März 1990 – also vor 24 Jahren! Die Novelle berücksichtigt auch das nicht.

Wir müssen nicht auf Europa warten; diese Forderung an die Bundesregierung besteht ja schon seit 1990. Und auch in allen Stellungnahmen des Bundesrates im vergangenen Jahr wurde immer wieder auf diesen Punkt hingewiesen. Die „Schall 03“ berücksichtigt das eben nicht.

**Vorsitzender:** Dankeschön. Dann für die SPD-Fraktion die Kollegin Sawade!

Abg. **Annette Sawade** (SPD): Uns als SPD war wichtig, nochmal die Experten zu hören, um eine

Meinung zu bekommen, was sie jetzt zu der Veränderung der Verordnung sagen. Ich habe zwei Fragen, jeweils an Herrn Jäcker-Cüppers und Herrn Dr. Wolfgang Probst.

Die erste Frage: Es gab verschiedene Stellungnahmen, was die Wirksamkeit der Verordnung angeht. Welche Verbesserung bringt der aktuell vorliegende Entwurf der „Schall 03“ für die Bürgerinnen und Bürger unter dem Aspekt eines verbesserten Lärmschutzes?

Frage zwei: Es gab immer wieder Kritik bezüglich der Abgrenzung zwischen der „Schall 03“ und der TA-Lärm. Wie bewerten Sie im vorliegenden Entwurf die Abgrenzung zur TA-Lärm im Vergleich zum Entwurf von 2012? Welche Vorteile bringt das für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger? Welche Anforderung kommt jetzt neu für den Schienenverkehr?

**Vorsitzender:** Danke. Zwei deutliche Fragen. Herr Jäcker-Cüppers!

**Michael Jäcker-Cüppers** (Arbeitsring Lärm der DEGA): Erstens zur Frage der Verbesserung. Herr Böhlke hat ja schon gesagt, was die Vorteile des Neuentwurfes der „Schall 03“ sind. Es gibt allerdings einige Punkte, die risikobehaftet sind, und da ist nach wie vor die ungelöste Definition des Schienenzustandes für das durchschnittliche Gleis. Es gibt keine präzise Definition für das Hochgeschwindigkeitsschleifen. Und es gibt auch keine genügende Definition für den Schienenzustand bei den Nahverkehrsbahnen. Der zweite Punkt ist, dass die Emissionen für den Nahverkehr oder für die Straßenbahnen nach Auffassung des Umweltbundesamtes deutlich zu niedrig angesetzt sind. Hier müsste also eine Verbesserung gemacht werden.

Der zweite Punkt, Abgrenzung TA-Lärm. Das ist inzwischen durch den Neuentwurf – glaube ich – korrigiert worden. All die Dinge, die spezifisch für die Lärmquellen sind, sind inzwischen rausgenommen worden. In diesem Punkt ist eine Verbesserung des aktuellen Entwurfes festzustellen.



**Dr. Wolfgang Probst** (DataKustik GmbH): Auch aus meiner Sicht bringt die neue „Schall 03“ sicher Verbesserungen, schon allein durch die Integration des innovativen Schallschutzes: Man kann Schallschutzmaßnahmen jetzt besser in das Berechnungsverfahren integrieren, wenn hier Wirksamkeit nachgewiesen ist. Ich muss allerdings ein kleines bisschen Salz in die Suppe streuen. Nach meiner Auffassung spiegelt sich der Komplexitätsgrad nachher nicht unbedingt in einer Verbesserung der Genauigkeit wider. Es ist wesentlich komplexer, schwerer auszuführen. Ich beschäftige mich vorwiegend mit der Integration von solchen Verfahren in Software, denn man muss die Verfahren ja heute mit Rechnertechnik umsetzen. Das Berechnungsverfahren ist sehr schwer nachvollziehbar, das heißt Bürgerinitiativen werden sich schwerer tun, Ansätze nachzuprüfen und zu checken, was da eigentlich genau gerechnet worden ist. Die Neigung ist groß, alles immer differenzierter zu rechnen, immer noch detaillierter, was aber im Endeffekt die Präzision und die Transparenz eigentlich schwächt.

Zur Frage der Verbesserung: Für die Betroffenen wird es mit Sicherheit besser. Dazu gehört gleich die zweite Frage, die Abgrenzung zur TA Lärm. Nur der rollende Verkehr wird nach „Schall 03“ gerechnet und vor allen Dingen beurteilt. Man muss immer unterscheiden, wie man etwas rechnet und wie man es dann beurteilt. Man vergleicht ja den errechneten Wert mit Grenzwerten oder Immissionsrichtwerten. Diese Quellen, die jetzt rausgenommen sind, zum Beispiel Containerverladungen und was Anwohner stören kann, werden jetzt ganz klar nach TA-Lärm beurteilt. Und die TA-Lärm hat andere Immissionsrichtwerte, niedrigere Werte in der Regel. Das heißt, es gibt einen besseren Schallschutz für die Betroffenen, einen klar geregelten besseren Schutz.

Ich möchte noch einen zweiten Punkt erwähnen, den ich sehr bedauere. Die Beschreibung der Quellen, der Züge, ist jetzt sehr differenziert gemacht

worden, die werden sehr detailliert in die Rechnung einbezogen: Man muss genau wissen, wie viele Achsen der Zug hat, und es werden sehr viele verschiedene Typen unterschieden. Das Andere ist, wie man die Schallausbreitung rechnet, von der Quelle, von dem Schienenweg zu den Betroffenen. Diese Ausbreitungsrechnung hat nichts mit der Quelle zu tun. Die könnten wir gleich machen für die Straßen, für die Schiene, für Industrieanlagen. Da haben wir leider den Fall, dass auch diese Ausbreitung für die Schiene anders gerechnet wird als für den Straßenlärm. Das heißt, es kann passieren, wenn eine Tram-Bahn in einer Straße mit dichter Bebauung fährt, dass der errechnete Pegel von einer Tram-Bahn einen bestimmten Wert hat, und wenn diese Schallquelle dem Straßenverkehr zuzurechnen wäre, käme rechnerisch ein anderer Pegel heraus. Messen würden wir den gleichen. Das ist ein Unding. Das ist ein rein rechnerischer Defekt. Wir sollten für alle Lärmarten das gleiche Verfahren anwenden. Es geht hier zwar nur um die „Schall 03“, aber ich möchte es einmal ganz klar sagen, wir haben auch einen Beiratsbeschluss im NALS (Normenausschuss Akustik, Lärminderung und Schwingungstechnik) in dieser Richtung: Es ist ein Unding, dass für verschiedene Lärmarten jeder sozusagen seine eigene Ausbreitungsrichtlinie bastelt. Da sollte ein Konsens der Fachleute dahinter stehen und es sollte *ein* Verfahren da sein, es sollte transparent sein, in der Fachwelt diskutiert werden. Und es sollte dann generell akzeptiert sein, und dann nur mehr referenziert in der „Schall 03“ und in der RLS 90 (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen) oder in welcher Richtlinie auch immer. Das ist nur kleiner Appell nebenbei, und damit möchte ich es auch schon bewenden lassen. Das ist für mich ein Nachteil dieser Vorgehensweise.

**Vorsitzender:** Danke. Jetzt für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Kollege Gastel!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir sind der Meinung, dass wir diese Anhörung heute brauchen, und wir nutzen sie deswegen gerne, um Fragen zu stellen. Beispielsweise um zu



klären, ob diese Verordnung tatsächlich den lärmgeplagten Menschen entlang der Eisenbahnstrecken hilft und ob nicht sozusagen durch die Hintertür wieder der Schienenbonus eingeführt werden soll. Das gilt es zu hinterfragen. Wir wollen schließlich genau wissen, was dann Ende des Monats abgestimmt und entschieden werden soll.

Meine ersten zwei Fragen richten sich an die Bundesregierung. Zunächst die Frage, weshalb das Umweltbundesamt hier heute nicht mit einem Sachverständigen vertreten ist. Es ist eine Behörde des Bundes. Ich habe dann gleich eine Frage an die Behörde, die da ist. Aber das Umweltbundesamt ist nicht da, dann möchte ich von der Bundesregierung wissen, weshalb auch eine Stellungnahme dieser Behörde fehlt. Wir wissen, dass es da eine kritische Positionierung gibt. Die hätten wir sehr gerne gehört.

Die zweite Frage an die Bundesregierung ist: Was drängt Sie dazu, jetzt diese „Schall 03“ über eine nur teilüberarbeitete 16. BImSchV vorzulegen und sie nicht zusammenzuführen mit den EU-Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen. Das schließt sich letztlich an die Aussage des Sachverständigen, der zuletzt gesprochen hat, an. Weshalb jetzt, und weshalb nicht zusammen mit der Problematik des Straßenlärms?

Das Eisenbahnbundesamt ist da, und ich nutze die Gelegenheit, zwei Fragen zu stellen. Die erste Frage: Ist aus Ihrer Sicht die Umrüstquote für Güterwaggons mit den LL-Sohlen, also mit den leiseren Bremssohlen – 80 Prozent bis 2020 und vollständige Umrüstung bis 2030 – ist dieses Ziel tatsächlich realistisch? Wie sieht die Umrüstungsquote heute aus? Und welche Kosten ergeben sich damit?

Die zweite Frage: In einer der Stellungnahmen, die wir zu der Anhörung heute bekommen haben, wird ja angesprochen, dass eine Reihe von Änderungen im Berechnungsverfahren Verschlechterungsbeiträge von bis zu mehreren Dezibel liefern. Und deswegen die Frage dazu: Sind bei dieser schwachen

Datenbasis, die wir mit der neuen Fassung der „Schall 03“ haben, wirklich belastbare und gerichtsfeste Schallpegelwerte ermittelbar?

**Vorsitzender:** Danke, Kollege Gastel. Für die Bundesregierung Herr Staatssekretär Ferlemann!

PSs **Enak Ferlemann** (BMVI): Wir sind für das Umweltbundesamt nicht verantwortlich, wie Sie wissen. Wir haben das Umweltbundesamt davon informiert, dass die heutige Anhörung stattfindet. Ob dann ein Kollege oder eine Kollegin erscheint, entscheidet das Umweltbundesamt selber. Sie haben sich scheinbar dafür entschieden, dass das so gut ausgearbeitet ist, dass sie heute nicht erschienen sind. Für die Anhörung hat allerdings keine Fraktion das Umweltbundesamt gebeten, hier als Sachverständige teilzunehmen. Wir haben jedenfalls den Kollegen Bescheid gegeben, dass die Anhörung stattfindet, und dann entscheiden die eigenständig, ob sie teilnehmen oder nicht. Das wäre sicherlich anders, wenn sie richtig als Beteiligte eingeladen gewesen wären. Dann gibt es ja eine Verpflichtung gegenüber den Gremien zu erscheinen. Das war aber nicht der Fall.

Die „Schall 03“ ist für uns sehr wichtig. Ich hatte mich sehr dafür engagiert, dass wir die „Schall 03“ sogar noch in der vergangenen Legislaturperiode in die Verordnung bekommen. Das resultiert daraus, dass wir mit dem Konjunkturprogramm innovative Lärmschutzmaßnahmen ausprobiert haben. Sie kennen die Schienenstegdämpfer, die Brückenentdröhnung. Da ist auch ein Lieblingsprojekt von mir dabei, die so genannte kleine Schallschutzwand, die sehr nah an den Gleisen liegt. Das geht Ihnen, liebe Kollegen, sicherlich genauso, dass Sie bei Ausbauprojekten des Schienenverkehrs sehr häufig vor Ort angesprochen werden, ob jetzt eine „neue Berliner Mauer“ durch irgendeinen Ort gezogen werden muss, weil da die Eisenbahn ausgebaut wird. Da gibt es sehr häufig die Kritik der Bürger, die sagen: Wir akzeptieren das, aber nicht mit dieser Wand, wo wir die Nachbarn, die wir seit 100 Jahren sehen, nicht mehr sehen können, weil da



Lärmschutzwände erstellt werden. Da gibt es regelrecht erschreckende Beispiele. Eine mögliche Lösung, die ich sehr favorisiere, kann in relativ vielen Bereichen die kleine Schallschutzwand sein. Häufig wird man von Bürgern angesprochen: Macht lieber das als diese großen Schallschutzwände. Um nur ein Beispiel zu geben. Diese innovativen Lärmschutzmaßnahmen darf das Eisenbahnbundesamt in die Planfeststellungsbeschlüsse nur aufnehmen, wenn wir diese „Schall 03“ verabschieden. Es gibt eine Reihe von Planfeststellungsverfahren, wo uns die Bürger vor Ort bitten, wendet die kleine Schallschutzwand an. Da muss das Eisenbahnbundesamt, das sehr korrekt arbeitet, sagen: Das würden wir gerne machen, das können wir aber nicht. Wir müssen erst die Verabschiedung der „Schall 03“ abwarten. Deswegen legt die Bundesregierung allergrößten Wert darauf, so schnell wie möglich diese „Schall 03“ - 2012 zu verabschieden, um die innovativen Lärmschutzmöglichkeiten in das System einbringen zu können. Es gibt eine Reihe weiterer Gründe, modernere Berechnungsmethoden. Der Kollege hat vorhin gesagt: Es ist etwas komplizierter geworden. Das mag sein, ich bin kein Physiker, ich kann das nicht ausrechnen. Fragen Sie mich auch nicht, wie die Formeln zustande kommen. Aber in jedem Fall ist es so, dass das auf dem Stand der Technik sehr gut gemacht ist. Zur Frage, ob wir die EU-Vorgaben abwarten sollen oder nicht, haben wir uns ganz bewusst entschieden, nicht darauf zu warten. Sonst könnten wir bis dahin die innovativen, von uns allen doch gewünschten und bereits mit dem Konjunkturprogramm ausprobierten Schallschutzmaßnahmen nicht anwenden. Deswegen haben wir gesagt: Egal was die EU macht – ob es dann anwendbar ist oder nicht, ob es wieder zu Veränderungen führt – wir müssen darauf drängen, möglichst schnell die „Schall 03“ zu verabschieden. Das ist in der letzten Legislaturperiode deshalb unterblieben, weil es ziemlich zum Ende der Legislatur zu diesem Verfahren gekommen wäre. Da hat man damals gezweifelt, auch im Einverständnis mit den Kollegen, ob es sinnvoll ist, ein so technisches Vorhaben in einer Vorwahl-

kampfphase einzubringen, in der das Thema Lärmschutz ja sowieso eine große Rolle spielt. Deshalb hat man davon abgesehen. Deswegen legen wir das jetzt neu auf und haben die herzliche Bitte, dass das so schnell wie möglich verabschiedet wird und zum 1. Januar 2015 kommt. Es korreliert also mit der Abschaffung des Schienenbonus‘ und bildet dann im Lärmschutzpaket eine Einheit. Deswegen legen wir großen Wert darauf, dass diese „Schall 03“ verabschiedet wird.

**Vorsitzender:** Danke. Bevor Herr Dr. Böhlke kommt, um den Punkt abzuschließen, die Kollegin Lühmann!

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Herr Kollege Gastel, ich wundere mich ein wenig über Ihre Frage nach dem UBA. Ich kann mich erinnern, dass wir alle Sachverständige benannt haben und gebeten haben ob sie kommen können. Es gab zwei Fraktionen, deren Sachverständige konnten das nicht, und das waren BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die SPD. Und dann haben wir uns geeinigt, dass wir neue Sachverständige benennen können. Ihrer konnte auch nicht, und ich danke Herrn Dr. Probst, dass er kurzfristig Zeit gefunden hat, unserer Bitte hier nachzukommen. Insofern halte ich das für einen völlig normalen Zustand, der hier nicht in irgendeiner Art und Weise mit einem Unterton thematisiert werden sollte. Wenn Sachverständige nicht können, passiert das. Wir haben recht kurzfristig eingeladen. Ich bin froh um alle Sachverständigen, die da sind. Dankeschön!

**Vorsitzender:** Danke. Soweit zur Klarstellung. Jetzt Herr Dr. Böhlke!

**Dr. Jens Böhlke** (Eisenbahn-Bundesamt): Herr Vorsitzender, es ist mir vielleicht noch gestattet, etwas zur Frage der Granularität der Formeln zu sagen. Ich weiß, dass hier ein Spagat zu machen ist zwischen dem Versuch, mit sehr detaillierten Ansätzen alles zu berücksichtigen, was nach den Erkenntnissen berücksichtigungswürdig ist. Ich kenne das aus den statischen Berechnungen - es gibt dort Einflusslinien und Eigenwerte. Da ist es manchmal so,



dass Sie Dinge haben, die im Promillebereich Einfluss haben. Aber wenn die Ansätze sich dann etwas verändern, werden das mit einem Mal dominante Beiträge. Der Versuch, es einfach und übersichtlich zu machen, läuft natürlich dem Wunsch entgegen, es sehr detailliert zu erfassen. Das ist also ein Spagat, den wir machen müssen.

Jetzt zu den Fragen des Abg. Gastel. Wenn ich in die Zukunft gucken könnte, was 2020 und 2030 angeht, dann würde ich sicherlich ein sehr erfolgreicher Lottospieler sein. Die Bundesregierung hat ein Lärmsanierungsprogramm aufgelegt, danach sollen bis zu 152 Millionen Euro für die Umrüstung von Güterwagen ausgegeben werden. Sie können das in den Förderrichtlinien nachlesen: Es gibt da Grenzwerte von höchstens 211 Euro pro Achse. Die jährliche Zahlung der Förderhöhe wird ermittelt aus Anzahl der Achsen und der Laufleistung. Es ist die Multiplikation kleiner Werte, es geht nämlich hier um fünf Cent Förderhöhe je Achskilometer. Wenn sie dann mit dem Wagen viel fahren, kommen bis zur Förderobergrenze Zuwendungen dazu. Die jetzige Prognose bis zum Jahr 2020 sagt, dass der größte Schienennutzer Schenker Rail knapp 60.000 Güterwagen umgerüstet haben wird. Es gibt noch einige andere Güterwageneinsteller, die sich am Umrüstungsprogramm beteiligen, aber zu der Zahl der insgesamt umzurüstenden Fahrzeuge nur einen kleinen Beitrag leisten. Auf jeden Fall sollen bis 2020 gut 61.000 Güterwagen umgerüstet sein. Die Schwierigkeit auf dem Netz ist, dass wir einen freien Netzzugang haben. Wir haben ausländische Güterwagen dabei. Die Verkehrsunternehmen, die die Traktion sicherstellen, kommen nicht alle von dem Güterverkehrsbetreiber der Deutschen Bahn, sondern das sind bis zu 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen. Wie sich das einspielt, wird sich zeigen. Sinnvoll ist die Sache, weil festzustellen ist, dass alleine das Umrüsten auf die K- oder die LL-Sohle die Emission des einzelnen Güterwagens reduziert. Aber wenn Sie dann in einem Zug mit 60 Wagen zwei – ich will jetzt nicht diskriminieren – bulgarische, polnische oder beispielsweise auch

italienische Wagen drin haben, die diese Umrüstung noch nicht haben, dann hören Sie diesen Peak bei der Vorbeifahrt des Zuges. Ich vermute, dass das Ziel, alle Güterwagen bis zum Jahr 2020 umzurüsten, auf keinen Fall erreicht wird.

Jetzt die zweite Frage zur Änderung des Berechnungsverfahrens. Dazu hatte ich zu Beginn einen kleinen Ausflug gemacht. Wir stehen sicherlich vor der Problematik, dass diese Rechenverfahren zwar von Hand ermittelt und durchgerechnet sind. Wenn die dann aber in Software umgesetzt werden, dann ist die EDV eine Black Box. Dann können sie der nur vertrauen oder nicht. Wir haben einige Erfahrung mit Prüfstatik-Software: Da können wir nur noch gucken, ob die Eingangsparameter richtig eingegeben sind. Ansonsten können wir der Black Box nur noch vertrauen und müssen mit den Ergebnissen leben. Das ist eine Unwägbarkeit, wo sicherlich der Programmierprozess qualitätsgesichert sein muss. Sie müssen dort Prüfkriterien ansetzen, so dass die Berechnungsverfahren auch dann, wenn sie in der Verordnung momentan sehr komplex dargestellt sind, zum Schluss in der Anwendung einfach sind, damit auch diejenigen, die sich für die Verminderung des Schienenlärms einsetzen, sich dann darauf stützen können.

**Vorsitzender:** Danke. Dann haben wir die erste Runde abgeschlossen. Für die Union Herr Kollege Lach!

Abg. **Günter Lach** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, ich bitte noch um die Zulassung zweier Fragen an Herrn Dr. Herrmann. Sehr geschätzter Herr Dr. Herrmann, Sie teilen mit, dass Sie bereits erste praktische Erfahrungen mit der geplanten Richtlinie sammeln konnten. Wie sahen diese aus? Und wie bewerten Sie vor diesem Hintergrund die Neufassung der „Schall 03“? Die neue Berechnungsvorschrift wird mitunter sehr stark kritisiert. Wie schätzen Sie das ein?

**Dr. Wolfgang Herrmann** (Obermeyer Planen und Beraten GmbH): Es gibt in der Tat schon ein Vorha-



ben, das in unserem Hause auf Wunsch des Auftraggebers nach dem neuen Berechnungsverfahren gerechnet wird. Deswegen haben wir schon erste Erfahrungen sammeln können. Das, was Herr Dr. Probst gesagt hat – es ist schwer umzusetzen – das liegt natürlich auf der Seite der Software. Für den Anwender sieht man davon nicht mehr so viel. Was man allerdings sieht, ist, dass es noch mehr auf die Eingangsdaten ankommt. Das ist auch schon beschrieben worden, die sind sehr komplex. Sie müssen eigentlich genau vorhersagen, wie viele Fahrzeuge mit wie vielen Achsen und welchen Detaileigenschaften kommen werden. Das stellt also hohe Anforderungen an die Betriebsprognose, wo wir uns als Gutachter dann zurücklehnen und sagen: Das ist nicht unser Fachgebiet. Das hat jemand anderes da reingesteckt. Das ist das Gebiet, auf das sich dann zum großen Teil die Unsicherheiten verlagern werden. Also es ist in der Anwendung praktikabel. Wir sehen auch gerade in dem Projekt einen großen Vorteil darin, dass alte Stahlbrücken, auf die die Schwellen direkt montiert sind – jeder hat vielleicht schon mal die Erfahrung gemacht, das ist eine besonders laute Lärmquelle – jetzt sehr deutlich abgebildet werden, im Gegensatz zu vorher. Das heißt, hier wird die Notwendigkeit, die Brücke akustisch zu sanieren, im Verfahren sehr deutlich. Das ist auch ein Punkt, wo es eine starke Verbesserung für die Betroffenen gibt.

Zu den Kritiken: Da ist einmal das Thema der Black-Box. Es war auch bisher schon dem Normalverbraucher kaum möglich, das nachzuprüfen. Es gibt natürlich immer Plausibilitätsprüfungen anhand der Ergebnisse. Man sieht Unstetigkeiten: Die Bürger decken sehr schnell auf, wenn es irgendwelche Widersprüche gibt, dass der Nachbar ein anderes Ergebnis hat als er. Dann müssen die Gründe benannt werden. Das ist aus unserer Praxis eigentlich auch nicht komplexer als beispielsweise die Berechnung von Industrieanlagen. Das ist also tägliche Beratungspraxis auch für Genehmigungsverfahren. Die Pegel werden nicht unbedingt immer höher als in der alten „Schall 03“ oder nicht immer

niedriger – es gibt beide Richtungen. Aber das Bestreben ist eigentlich, es sozusagen realitätsnäher abzubilden. Das sehen wir insbesondere bei der Abschirmwirkung von dichter Bebauung. Das ist bisher praktisch – wenn man es buchstabengetreu nach der alten „Schall 03“ rechnet – nicht vernünftig abzubilden gewesen, weil man das vor 25 Jahren auch rechnerisch nicht hätte durchführen können. Da werden jetzt also Abschirmeffekte berücksichtigt, die man vorher nicht berücksichtigt hat, die aber tatsächlich existieren.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Dr. Herrmann. Für die Fraktion DIE LINKE. jetzt die Kollegin Leidig!

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich würde gerne zu zwei Punkten fragen. Das eine betrifft den Fahrflächenzustand, der mit dem „Besonders überwachten Gleis“ in die Verordnung eingeht und einen Abschlag von bis zu 5 Dezibel rechtfertigt. Der Arbeitsring Lärm stellt fest, dass der Bezugspunkt nicht ausreichend definiert wird. Was rechtfertigt diesen Abschlag und wie wird dieses „Besonders überwachte Gleis“ kontrolliert? Immerhin sind 70% des Rollgeräuschs vom Gleis verursacht. Man hört schon jetzt immer wieder Kritik daran, dass „Besonders überwachte Gleise“, die es bereits gibt, nicht regelmäßig überwacht werden. Das ist zumindest das, was in den Bürgerinitiativen immer wieder thematisiert wird. Deshalb meine Frage an Herrn Jäcker-Cüppers, wie man diese realen Gleisparameter in die „Schall 03“ integrieren könnte? Was müsste vorausgesetzt sein, damit man diese Abschlüsse vornehmen kann? Ist Ihnen bekannt – das kann ich jetzt nicht einschätzen, ob Sie der entsprechende Fachmann dafür sind – wie eigentlich das „Besonders überwachte Gleis“ in der Realität umgesetzt ist, wie viele Gleisstrecken „besonders überwacht“ sind und wie gut sie überwacht sind?

Die zweite, eher grundsätzliche Frage geht an Herrn Kirchhoff. Es ist in Ihrer Stellungnahme so, dass es eine sehr grundlegende Kritik an dieser Verordnung gibt. Nach meiner Wahrnehmung ist einer der wesentlichen Kritikpunkte, dass es praktisch keine Pegelspitzenbegrenzung gibt, so dass der Lärm



nicht, wie bei Fluglärm, als Einzelschallereignis wahrgenommen und gedeckelt wird, sondern dass Mittelwerte einfließen. Das bedeutet, dass insbesondere dort, wo nachts in unregelmäßigen Abständen Züge fahren, im Durchschnitt alles okay ist, aber die Leute trotzdem dreimal aus dem Tiefschlaf hochschrecken – ich sage es jetzt ein bisschen drastisch. Wir haben ein interessantes Gutachten von Herrn Rechtsanwalt Armin Frühauf, der sogar in Frage stellt, ob es mit dem Grundgesetz vereinbar ist, eine solche Mittelung vorzunehmen. Meine Frage an Sie, auch im Verein der Bürgerinitiativen: Wie bedeutsam ist diese Maximalpegelfrage – ist es für Sie eine Kernfrage? Wäre es aus Ihrer Sicht gerechtfertigt – was wir als Fraktion durchaus in Erwägung ziehen – diese Verordnung abzulehnen? Oder würden Sie sagen: Es ist zwar nicht das, was wir eigentlich brauchen, aber es ist besser als nichts? Was wäre aus Ihrer Sicht das Notwendige, was in einer solchen Verordnung mindestens geregelt werden müsste oder was mindestens an diesem Vorschlag verändert werden müsste?

**Michael Jäcker-Cüppers** (Arbeitsring Lärm der DEGA): Man muss verstehen, dass wir in der „Schall 03“ im Neuentwurf zwei Schienen- oder Fahrflächenzustände haben. Das eine ist das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG), und das andere ist der durchschnittliche Fahrflächenzustand. Das „Besonders überwachte Gleis“ ist ein hervorragendes Instrument, den Bürgerinnen oder den Bürgern einen Rechtsanspruch auf einen gesicherten, garantierten Zustand der Fahrfläche zu bringen. Das „Besonders überwachte Gleis“ sieht eine laufende Kontrolle der Emission, also der Rauheit der Schiene vor. Wenn die Rauheit einen bestimmten Pegel überschritten hat, dann muss neu geschliffen werden. Wir bekommen also eine Sägezahnkurve. Das ist genau festgelegt und bringt für die Betroffenen ein relativ hohes Schutzniveau. Das Problem ist, dass wir diese Regelungen für den anderen Zustand, also den durchschnittlichen Fahrflächenzustand, nicht haben. Das heißt, implizit wird für die Emission angenommen, dass wir auch dort einen

Sägezahnrhythmus haben. Aber dieser Sägezahnrhythmus ist nicht garantiert, d. h. es kann passieren, dass auf einer planfestgestellten Strecke ein Emissionspegel angesetzt worden ist, der dann – wir haben Beispiele dafür – bis zu 10 dB überschritten wird. Das kann eigentlich nicht sein. Die Bürgerinnen und Bürger müssten eine Gewährleistung haben, dass entsprechend dem BüG auch für das durchschnittliche Gleis diese Garantie besteht.

Die zweite Frage war nach der Praxis des BüG. Ich habe dazu keine konkreten Unterlagen. Ich weiß nur aus meiner Erfahrung, dass dieser Prozess des BüG, die Darstellung der Ergebnisse und die Information für die Öffentlichkeit eher nicht besonders gut gelaufen sind. Es gab vielfach Bürger, die ihre Daten haben wollten und große Schwierigkeiten hatten, diese zu bekommen. Im Ergebnis gibt es sicherlich erheblichen Verbesserungsbedarf bei der Durchführung auf Seiten der DB Netz und auch des Eisenbahnbundesamtes.

**Gerd Kirchhoff** (Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e. V.): Vielen Dank. Für uns ist grundsätzlich der Mittelungspegel eine Berechnungsmethode. Aber was die Bürger stört, ist der Vorbeifahrpegel. Mittelungspegel, das ist wie mit der heißen und kalten Herdplatte: Wenn sie sich da draufsetzen, ist das im Schnitt noch erträglich, aber der Vorbeifahrpegel ist eben nicht mehr erträglich. Die Leute wachen durch den vorbeifahrenden Güterzug auf, und das nicht nur ein- oder zweimal in der Stunde, sondern – wenn ich jetzt nur mal das Rheintal nehme, das im Augenblick ertüchtigt wird in dem Korridor von Genua nach Rotterdam und umgekehrt – dort erwarten wir nachts dann Güterzüge alle drei, vier Minuten. Das ist einfach nicht erträglich. Die Leute wachen von dem einen Wagen auf, der eine Flachstelle hat, oder von der einen Diesellok, die mit 90 dB vorbeirattert, oder von den zwei Güterwagen, die noch mit Graugussbremsen ausgestattet sind. Selbst wenn der Zug zu 80 % mit K-Sohlen oder LL-Sohlen ausgerüstet wäre: Man kann das hören, wenn die vorbeifahren, aber Aufwachen tun Sie dann durch den einen Wagen, der



so laut ist. Dass das in den Berechnungen nicht berücksichtigt werden kann, ist mir klar. Aber wir müssen auch für die normalen Gleise eine Begrenzung haben, einen Rechtsanspruch auf Spitzenlärmbegrenzung. Das ist das Allerwichtigste und das wird hier in der „Schall 03“ überhaupt nicht abgebildet. Das ist für uns inakzeptabel. Und das zweite ist die Gesamtlärmbelastung, die politisch immer wieder gefordert wird, die uns auch versprochen wird und trotzdem in dieser „Schall 03“ so nicht abgebildet wird und nicht zum Tragen kommt. Ja, der Maximalpegel müsste eingebaut werden. Das aber, glaube ich, ist in diesem Verfahren nicht mehr möglich. Deswegen kann ich nur sagen: Wenn sie nicht verbessert wird, dann lieber keine Verordnung. Das, was notwendig ist für den Bundesverkehrswegeplan 2015, kann unserer Ansicht nach auch durch das EBA verordnet werden. Es ist in den letzten zehn Jahren so viel vom EBA gemacht worden, ohne dass die „Schall 03“ verändert worden ist. Da eilt es aus unserer Sicht nicht, das jetzt übers Knie zu brechen. Nehmen Sie die Umgebungslärmrichtlinie, die dann von der EU kommt, und machen Sie eine Verordnung aus einem Guss, mit vergleichbaren Werten und mit einem Rechtsanspruch der Menschen an der Bahn, damit sie vor diesen Vorbeifahrpegeln entsprechend geschützt sind. Das ist unsere Forderung.

**Dr. Jens Böhlke** (Eisenbahn-Bundesamt): Ich möchte eine Ergänzung machen zu dem Beitrag von Herrn Jäcker-Cüppers, was die Überwachungstätigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes angeht. „Besonders überwachtes Gleis“ wird im Rahmen der Planfeststellung angeordnet mit der Auflage, kontinuierlich zu melden. Kontinuierlich heißt zweimal im Jahr – im ersten Jahr reicht es nach zwölf Monaten, und dann jedes halbe Jahr. Das ist eine Bringschuld des Betreibers: Er muss einen Nachweis liefern, dass die angeordneten Schallwerte eingehalten werden. Wenn sie nicht eingehalten werden – wir hatten gerade diese Sägezahnendarstellung zur Kenntnis genommen – dann muss geschliffen werden. Das ist der Knackpunkt. Die Bahn hat nach meinen Kenntnissen einen Schallmesswagen, der für das

ganze Netz zuständig ist. Wenn sie keine entsprechenden Trassen haben, keine entsprechenden Messfahrten gemacht haben, dann kann es schon mal sein, dass die vorgegebene Frist zur Überprüfung nicht eingehalten wird. Wenn dann festgestellt worden ist, es ist Schleifbedarf, dann ist nicht auszuschließen, dass dann keine Schleifkapazitäten zur Verfügung stehen. Ja, ich kann bestätigen, dass wir nach Einführung dieses Verfahrens Fälle hatten, wo die vorgegebenen Spitzenwerte überschritten wurden. Wir haben, wenn das in der Planfeststellung enthalten ist, die Möglichkeit, verwaltemäßig dagegen vorzugehen. Aber vom Grundsatz her ist das Verfahren geeignet. Die ganze rechtliche Grundlage ist ja relativ schwach, weil es nicht auf einer Verordnung fußt. Das ist der große Vorteil, dass in dem jetzt vorliegenden Entwurf der „Schall 03“ dieses Verfahren auf eine rechtlich stabile Grundlage gestellt wird. Alles andere ist entstanden auf einer Übereinkunft zwischen den beiden Ministerien, den nachgeordneten Behörden und den üblicherweise Sachkundigen in dem Bereich. Wir haben unsere internen Verfügungen, wie wir mit der Bahn umzugehen haben, nach der ersten Festsetzung mehrfach nachgearbeitet und geschärft. Das Verfahren funktioniert mehr schlecht als recht. In dem Moment, wo es in der Verordnung festgeschrieben ist, haben wir eine höhere Verfahrenssicherheit.

**Vorsitzender:** Dankeschön. Dann für die SPD-Fraktion die Kollegin Sawade!

Abg. **Annette Sawade** (SPD): Ich habe noch einmal zwei Fragen an Herrn Jäcker-Cüppers und Herrn Dr. Probst. Es wurde ja schon über Spitzen- und Mittelungspegel geredet. Das war eigentlich der Grund, dass man sagt: Aufgrund der Komplexität ist die Berechnung recht schwierig, und deshalb ist es da noch nicht eingeflossen. Können Sie Angaben machen, was es in etwa heißt, wenn man das vernünftig berücksichtigt? Ich will ja nach vorne schauen, wir wollen das besser machen: Was ist das für ein Aufwand, diese Sache in so einer Form einzubringen, dass wir diesen Faktor einfach noch



mit berücksichtigen können?

Zum anderen kamen wir auch schon mal zum Fahrflächenzustand. Auch da geht es darum: Welche Verfahren kann man da verwenden, um das System zu verbessern und diese Definition einzubringen?

**Michael Jäcker-Cüppers** (Arbeitsring Lärm der DEGA): Zur Frage des Spitzenpegels oder Maximalpegels: Ich denke, das ist grundsätzlich lös- und machbar. Es ist ein gewisser Aufwand, aber die Physiker können das tun. Man kann den Maximalpegel definieren. Das Problem ist, dass wir zurzeit noch kein Bewertungsverfahren haben. Wenn wir den Maximalpegel dann ermittelt haben – was heißt das dann für die Bewertung? Führen wir da einen Grenzwert ein, oder ein Maximalpegel-Häufigkeitskriterium wie beim Fluglärm, oder wie machen wir das? Das heißt also, wenn wir den Maximalpegel einführen, müssen wir das parallel tun mit einem Bewertungsverfahren oder mit Verfahren für die Begrenzung oder mit Kriterien, wie wir mit dem Maximalpegel umgehen.

Die zweite Frage war nach dem Fahrflächenzustand. Das lässt sich relativ einfach lösen. Wir haben ja in unserem Papier einen Vorschlag gemacht, dass man für den durchschnittlichen Fahrflächenzustand quasi dieselbe Vorgehensweise, dasselbe Pflegeregime anwendet wie für das „Besonders überwachte Gleis“, nur mit höheren Emissionen. Im Grunde genommen lässt sich das mit wenigen Sätzen umsetzen; es ist überhaupt kein Problem, das einzuführen. Etwas schwieriger wird es beim Nahverkehr, weil wir beim Nahverkehr nicht diese Pflegesystematik haben und diese Nachweisverfahren. Wir haben zwar auch dort einen Vorschlag gemacht, wie man das machen könnte, aber das ist etwas komplizierter.

**Dr. Wolfgang Probst** (DataKustik GmbH): Ich möchte auch kurz zur ersten Frage Stellung nehmen, inwieweit ein Spitzenpegel berücksichtigt werden kann. Ich nehme an, man meint damit den Maximalpegel. Sie müssen wissen: Was wir jetzt

beurteilen, das ist der Mittelungspegel. Gerade die Nachtzeit ist kritisch zwischen 22:00 und 6:00 Uhr früh. Wenn da 100 Züge durchfahren, dann gibt es einen gewissen Mittelungspegel. Fährt bloß ein Zug durch, dann kann der, um den gleichen Mittelungspegel zu erzeugen, natürlich wahnsinnig laut sein. Sie würden aus dem Bett fallen, das ist ganz klar. Die Nachtstörung ist eben vorwiegend durch die Aufweckwahrscheinlichkeit definiert. Man macht das in anderen Ländern, das ist gar kein Problem, es technisch auszudrücken. Gerade bei Zügen ist das ähnlich wie bei Fluglärm: Der Pegel schwillt an, hat einen Maximalwert, sinkt wieder ab. Ich integriere nicht über die ganze Zeit, sondern schaue nur, was der höchste Wert ist. Das heißt, rein rechen-technisch wäre es natürlich gar kein Problem, diesen Maximalwert auszuweisen. Beim Fluglärm haben wir das Kriterium, dass nachts nicht öfter als sechsmal ein bestimmter Pegel überschritten werden soll. Da zählt nicht nur der Mittelungspegel, sondern auch dieses Kriterium, und das schärfere von beiden wird dann praktisch verwendet. Es wäre durchaus machbar zu sagen, es wird ein Bereich definiert, der meinetwegen 49 dB(A) als Mittelungspegel hat und nicht mehr als sechsmal einen Pegel von 65 oder 70 dB(A). Beim Fluglärm hat man nachts sechsmal 53 dB(A). Rechnerisch geht das. Man muss natürlich unterscheiden: Die Einzelpegel sind auch bei der Rechnung klar nachweisbar. Wenn ich aber vergleiche Rechnung-Messung, dann wird es bei den Einzelpegeln mehr streuen als bei dem Mittelungspegel. Der ist stabiler, weil ich mehr Vorgänge mittle, und damit ist es natürlich auch präziser, den Mittelungspegel zu kontrollieren. Aber wie gesagt, es ist technisch überhaupt kein Problem, auch softwaretechnisch nicht. Das ist genauso nachzuweisen, wie oft in der Nacht mit dieser Zugfolge ein gewisser Pegel überschritten wurde. Aber das geht tiefer in die Beurteilungsthe- matik und hat eigentlich nichts mehr mit der „Schall 03“ zu tun, sondern geht in die 16. BIm- SchV und in die Beurteilung. Das wäre bei Straßen- verkehrslärm wesentlich schwieriger, aber bei Zü- gen sehe ich da technisch kein Problem.



**Vorsitzender:** Dankeschön. Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN jetzt die Kollegin Dr. Wilms!

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Dr. Probst, das war eben eine interessante Aussage. Herzlichen Dank dafür. Ich sehe das genauso, dass das technisch alles lösbar ist, aber wir müssen uns in der Politik unterhalten, mit welchen Grenzwerten wir dann rangehen, mit welchen Beurteilungskriterien. Das wird das Entscheidende werden. Das nur kurz als Randbemerkung zu Ihrer Aussage. Ich weiß, dass das auch im Arbeitsschutz, aus dem ich ja komme, gelöst worden ist, aber es war auch da nicht ganz einfach. Das ging nicht von heute auf morgen.

Ich habe zwei Fragen an Herrn Jäcker-Cüppers. Wir haben von Herrn Dr. Probst auch schon vor einiger Zeit gehört, dass einer der entscheidenden Punkte dieses Rechenverfahren ist, diese Ausbreitungsrechnung. Wie hoch der Pegel an der Quelle ist, das dürfte sicherlich noch regelbar sein. Aber dann kommt diese Ausbreitungsrechnung, und da gibt es verschiedenste Rechenverfahren. Wir haben hier dieses Verfahren nach „Schall 03“. Dann haben wir das Verfahren nach den RLS 90, die in Arbeit sind. Dann kommt irgendwann für die Umgebungslärmrichtlinie noch CNOSSOS-EU (Common Noise Assessment Methods in Europe), und wir haben auf einmal drei Verfahren. Und dann taucht hier noch bei Ihrem Verfahren, das Sie in der „Schall 03“ haben, ein Bezug zur Berechnungsvorschrift ISO 9613 Teil 2 auf. Da sind auch ein paar schöne Faktoren drin. Und wenn man Parameter hat, dann kann man auch immer daran „rumstricken“ und kann sich das entsprechend schönrechnen. Da sind Werte angesetzt worden für einen Abschirmfaktor von 40 anstelle von 20. Was hat das eigentlich für Auswirkungen auf die Ergebnisse, Herr Jäcker-Cüppers? Laufen wir da nicht latent Gefahr, dass wir einen zu niedrigen Pegel errechnen und damit suggerieren, dass der Schienenlärm leiser wird, obwohl das tatsächlich gar nicht der Fall ist, wenn wir das nach anderen Verfahren berechnen würden. Wie sehen Sie die Frage? Haben Sie das mal gemacht,

ist das bekannt, was dabei herauskommt, wenn wir diese anderen Verfahren danebenstellen?

Die zweite Frage geht an Herrn Dr. Probst. Da möchte ich ein bisschen tiefer einsteigen in die Fragestellung nach diesen neuem Berechnungsverfahren. Gibt es Vergleichsrechnungen zwischen alter und neuer „Schall 03“, und inwieweit weicht diese „Schall 03“ von der EU-CNOSSOS-Berechnung ab, die jetzt in der Vorbereitung ist, und was hat das für Auswirkungen? Laufen wir da nicht Gefahr, dass uns die Planungszeiten und –kosten aus dem Ruder laufen, wenn der Rechenaufwand sich maximal erhöht? Wir alle wünschen uns, dass wir mehr Lärmschutz an die Gleise bekommen. Aber laufen wir da nicht Gefahr, dass wir das wieder dadurch konterkarieren, dass für die tatsächliche Ausführung der Lärmschutzmaßnahmen nachher doch das Geld nicht zur Verfügung steht?

**Michael Jäcker-Cüppers** (Arbeitsring Lärm der DEGA): Zum Verfahren für die Ausbreitungsrechnung: Es ist so, dass grundsätzlich die Verwendung der ISO 9613 Teil 2 die richtige Wahl ist. Das ist eine internationale Norm, die für alle Quellen angewandt werden kann. Deshalb finde ich es gut, dass wir bei der „Schall 03“ diese Norm verwandt haben. Es gibt da konkret nur einen Kritikpunkt, den Abg. Wilms angesprochen hat, eine Abweichung von dieser ISO 9613-2, die für uns nicht nachvollziehbar war. Diese Abweichung in der Abschirmwirkung führt dazu, dass wir Pegelerniedrigungen, also zu geringe Emissionen von immerhin etwa 3 dB erreichen. Das ist schon ein relevanter Betrag, und wir können nicht ganz nachvollziehen, warum man bei diesem Wert  $C_2 = 40$  geblieben ist.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): 3 dB ist ungefähr eine Halbierung des Lärmeindrucks, oder nicht?

**Michael Jäcker-Cüppers** (Arbeitsring Lärm der DEGA): Da muss man sich immer unterhalten, was das Kriterium für die Wahrnehmung ist. Nach Lautheit ist es ein bisschen anders als eine Halbierung. Wir würden immer sagen, das ist eine Halbierung



der Schallenergie. Das ist das, was man sagen kann.

**Dr. Wolfgang Probst** (DataKustik GmbH): Zum Letzteren nochmal: 3 dB ist die Schwelle, wo Sie merken, es wird leiser. Es ist keine Verdopplung, Verdopplung ist grob etwa 10 dB. Also wenn Straßenverkehr um 3 dB abnimmt, dann hören Sie es, das merkt man. Weniger als 3 dB sind kaum wahrnehmbar.

Zu der Frage nach ISO 9613-2 bzw. Verfahren generell: Es ist tatsächlich so, wir haben etwas Wildwuchs. Bei der Umgebungslärmrichtlinie gab es lange Diskussionen, über lange Jahre hinweg. Man hat sehr viel Geld investiert in Forschung, ob man ein besseres Verfahren entwickeln kann, das mehr berücksichtigt – auch für die Betroffenen, das die Meteorologie einbezieht usw. Das Verfahren war sehr komplex. Ich selber war delegiert als Sachverständiger im technischen Ausschuss zu CNOSSOS und habe sehr dafür gekämpft, dass dieses komplexe Verfahren bei der Lärmkartierung für die Umgebungslärmrichtlinie eben nicht umgesetzt wird. Diese Komplexität klingt im ersten Moment sehr gut, sie klingt so, als ob alles berücksichtigt wäre in dem Rechenverfahren. Das Endergebnis wird aber nicht besser, nicht genauer, denn wir haben so viele Unbestimmtheiten, die wir sowieso nicht kennen. Sie müssen sich vorstellen, wenn ich den Schall berechne, der von einer Quelle an einem Zug hier drüben am Hauptbahnhof entsteht, dann müssen wir berechnen, wie der Schall sich über diese Gebäude ausbreitet, wie er hindurchläuft. Das ist geometrisch äußerst komplex. Und wir vereinfachen das Ganze sowieso brutal: Wir rechnen ein paar Strahlen, von denen wir denken, dass das die wichtigsten sind, und die werden genommen. Man muss schon wissen, wir haben Näherungen in den Verfahren, und es macht keinen Sinn, es auf der einen Seite immer noch komplexer zu machen und auf der anderen Seite grob zu bleiben. Das muss balanciert sein, um dann irgendwo im Endergebnis die Genauigkeit zu optimieren für ein bestimmtes Budget, was ich habe. Um nochmal darauf zurückzukommen: Emissionen und Ausbreitung kann

man trennen. Wenn man die Emissionen genauer berücksichtigen kann, dann hat das sicher Vorteile in Bezug auf die Einbeziehung von Lärminderungsmaßnahmen und solche Dinge. Das ist sicher von Vorteil. Beim Schallausbreitungsverfahren gibt es den Standard in der ISO 9613-2, der angeklungen ist. Das ist eine internationale Norm, die im Übrigen auch von Deutschland beeinflusst worden ist, als sie damals kreiert wurde, und die auch ihre Schwächen hat.

Dann kommen wir zur Qualitätssicherung. Wir haben einen ganz starken Trend inzwischen, Qualitätssicherung einzubeziehen. Ich bin Obmann des ISO-Ausschusses für Qualitätssicherung der Implementierung von Rechenverfahren in Software, Rechenverfahren zur Schallausbreitung. Wir kämpfen stark dafür, dass diese Verfahren unbedingt qualitätsgesichert werden müssen. Bei der Anwendung im gesetzlich geregelten Bereich kann der Einzelne nicht mehr nachrechnen, was da genau gelaufen ist. Er muss sich darauf verlassen, dass die Rechnung stimmt. Darum haben wir gewisse Werkzeuge genormt, die man unbedingt umsetzen sollte. Das ist ein großer Satz von Testaufgaben, um all die Festlegungen zu treffen, damit alle das Gleiche machen. Wenn solche Dinge unbestimmt sind, wenn die in der Richtlinie nicht drinstehen – und da steht in der ISO eine ganze Menge nicht drin –, dann ist das hier bei der „Schall 03“ noch zu leisten, das muss ich ganz klar sagen. Die ISO 9613-2 ist sicher zwar integriert, aber in vielen Punkten noch unbestimmt. Das heißt auch hier, dieses Verfahren, wenn es denn jetzt so verabschiedet und umgesetzt wird, sollte unbedingt der Qualitätssicherung durch ein unabhängiges Gremium unterworfen werden. Damit dann diese Festlegungen getroffen werden, wie bei den unbestimmten Fällen alle zu rechnen haben, und damit Testaufgaben da sind und jeder prüfen kann, ob er so rechnet.

Im Übrigen noch zu den anderen Verfahren: Es steht noch das französische Verfahren NMPB zur Debatte, welches evtl. auch bei CNOSSOS, also für die europäische Kartierung, verwendet wird. Ich



sehe da generell kein Problem. Die grobe Berechnung bei der Lärmkartierung wird das Gleiche liefern. Wenn dann Maßnahmen geplant werden, dann werden die immer abgestimmt werden im national festgelegten Verfahren. Das ist ganz klar, man wird das national machen. Europa legt nicht fest, dass die Aktionspläne zwingend umzusetzen sind. Sie sind nur aufzustellen. Aber dass das dann mit den Verfahren umgesetzt wird, die wir hier implementiert haben – das ist klar. Insofern ist der Weg der Richtige. Aber ich plädiere für Qualitätssicherung und Verbesserung des Verfahrens in der „Schall 03“.

**Vorsitzender:** Danke. Dann Herr Kollege Lach!

Abg. **Günter Lach** (CDU/CSU): Ich hätte an Herrn Dr. Maire die Frage: Welche Veränderungen ergeben sich durch die Neufassung der „Schall 03“ für die Praxis der Schallgutachter? Und wie beurteilen Sie die Ermittlung der Lärmwerte und die vorliegenden Berechnungsverfahren?

**Dr. Wolf Maire** (Bonk-Maire-Hoppmann GbR): Prinzipiell bin ich absolut dafür, dass die „Schall 03“ so schnell wie möglich verabschiedet wird, aus dem einen Grund: Wir haben seit 1990 ein Berechnungsverfahren, das absolute Fehler beinhaltet in Bezug auf andere Richtlinien und Normen. Als Beispiel ist von Herrn Herrmann die Brücke genannt worden, die im Realfall wesentlich lauter ist. Die „Schall 03“ von 1990, das muss man ganz klar sagen, bezieht sich von der Intention her nur auf Neubaustrecken und nicht auf bestehende Strecken mit entsprechenden Brücken usw. Das ist die erste Sache. Die zweite Sache, wo wir absolute Probleme haben, ist die Ausbreitung. Nach der „Schall 03“ von 1990 ist nur die erste Bebauungsreihe zu berücksichtigen, andere Bebauung nicht. Das steht im Widerspruch zu den Berechnungen nach der TA Lärm, im Widerspruch zu Berechnungen nach RLS 90, und im Widerspruch zu den Forderungen des Bundesverwaltungsgerichtes, einen abgewogenen Schallschutz zu definieren, indem wir für sämtliche betroffenen Immissionsorte vom Voll-

schallschutz ausgehen, anschließend die Wandhöhen reduzieren z.B. von fünf auf vier auf drei Meter, und dann eine Kosten-Nutzen-Analyse mit dem zusätzlich erforderlichen Passiv-Schallschutz machen, um den optimalen Schallschutz zu realisieren. Das heißt, ohne Bebauung ist diese Forderung des Bundesverwaltungsgerichtes nicht zu realisieren.

Noch zwei Anmerkungen zur „Schall 03“, zum „Besonders überwachten Gleis“: Ich maße mir hier nicht an, das rechtlich darzustellen. Aber wenn ich mir vorstelle, ein Anwohner klagt beim Bundesverwaltungsgericht bezüglich der Festlegung des Grundwertes der „Schall 03“, der für mich vergleichbar ist mit dem Grundwert beim BÜG, dann wird dieser Grundwert auch nachgeprüft werden. Das nur als Anmerkung meinerseits. Es ist wesentlich, dass die „Schall 03“ übernommen wird – auch Änderungen in den Parametern der „Schall 03“ –, dass innovative Bahntechnik auch zum Negativen berücksichtigt werden kann. Ich weise auf das hin, was hier allgemein klar ist, das tiefliegenden Rasengleis bei Straßenbahnen: Die Daten, die hier in der „Schall 03“ drin sind, sind falsch, ganz klar gesagt. Solche Sachen müssen verbessert werden, und die Richtlinie der 16. BImSchV ergibt die Möglichkeit, diese Daten zu verbessern. Es muss also auch negative Werte geben, nicht nur positive Werte.

**Vorsitzender:** Danke, Herr Dr. Maire. Dann für die Fraktion DIE LINKE. der Kollege Behrens!

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Böhlke. Wir hatten vorhin von Staatssekretär Ferlemann gehört, wir brauchen auf jeden Fall die „Schall 03“, damit wir innovative Lärmschutzmaßnahmen einsetzen können. Dem widersprach Herr Kirchhoff mit dem Hinweis, dass Veränderungen immer stattgefunden haben. Ist es so, dass Sie in der Lage wären, auch mit der jetzt gültigen „Schall 03“ innovative Lärmschutzmaßnahmen auf den Weg zu bringen?

Eine zweite Frage habe ich an Herrn Kirchhoff. Es



geht um die Frage des Lärms und der Geschwindigkeit. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme, dass zwar ausgewiesen wird, dass die Schallemissionen bis zu Geschwindigkeiten von 100 km/h abgesenkt werden. Sie weisen aber darauf hin – und das denke ich auch –, wenn wir hier über Neubau sprechen, sprechen wir über Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h, und machen darauf aufmerksam, dass dort eben nicht von einer Verbesserung sondern eher von einer Verschlechterung gesprochen werden muss. Ich bitte da nochmal um eine kurze Erläuterung von Ihnen.

**Dr. Jens Böhlke** (Eisenbahn-Bundesamt): Herr Behrens, wir haben natürlich die Möglichkeit zu versuchen, uns außerhalb des Rechtsrahmens etwas einfallen zu lassen. Aber wenn die Rechtsgrundlage fehlt und dadurch vielleicht ein Planfeststellungsbeschluss insgesamt gekippt wird im Verwaltungsgerichtsverfahren, das ist uns zu heiß. Ich sage nur, auf solche „Testballone“ wollen wir uns nicht einlassen. Ich warne davor. Wir haben uns vor kurzem ein Gerichtsverfahren anlässlich einer Planfeststellung im Abschnitt von Igel nach Igel-West eingefangen, wo uns der Vorsitzende Richter des Oberverwaltungsgerichts in Koblenz neben seiner Entscheidung zwei Seiten Erwägungen mitgeteilt hat, wie wir doch auch über die Rechtsgrundlagen hinaus vorgehen könnten. Ich unterstelle mal, dass der Herr sich angesichts der Altersstruktur im Bundesverwaltungsgericht empfehlen will. Aber wenn wir jetzt an verschiedenen Stellen im Bundesgebiet uns der jeweiligen Entscheidung der Verwaltungsgerichte unterwerfen wollen, dann ist die Frage des einheitlichen Verwaltungshandelns sehr wacklig. Wir plädieren nicht dafür, jetzt mal auszuprobieren, wo wir noch was machen können. Wir haben zwar Erkenntnisse aus dem Konjunkturpaket-II über das, was an innovativen Schallschutzmaßnahmen schalltechnisch-reduktiv geleistet werden kann. Aber wir haben keine Festlegung, die der Gesetzgeber, der Verordnungsgeber rechtlich-konensual abgestimmt hat, auf die wir uns dann stützen könnten. Ich empfehle nicht zu experimentieren, sondern lieber die Erkenntnisse, die wir haben,

einzubringen und uns Sicherheit in den Planfeststellungsverfahren zu geben.

**Vorsitzender:** Danke. Dann für die SPD-Fraktion die Kollegin Lühmann!

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Ich hatte eine Frage nach besserer Transparenz, die ist im Prinzip beantwortet, sie wurde von Herrn Dr. Probst und auch von Herrn Jäcker-Cüppers ein wenig beantwortet. Ich frage aber nochmal, ob ich das richtig verstanden habe. Zum Thema „bessere Transparenz“ haben Sie gesagt: Bei den Immissionen, bei den Werten für einzelne Immissionen, da könnte man genauer werden. Bei der Frage der Schallausbreitung ist die „Schall 03“ sehr dezidiert, im Prinzip schon fast zu dezidiert. Da wäre es wesentlich wichtiger, wir würden eine vernünftige Qualitätssicherung machen, dann könnten wir auch mit weniger komplizierten Näherungsverfahren arbeiten. Wenn ich das so richtig verstanden habe, bräuchten Sie nur zu nicken. Wenn nein, wäre ich dankbar für eine Klarstellung.

Meine zweite Frage ist: Herr Jäcker-Cüppers, Sie haben in Ihrer Stellungnahme von streckenseitigen Messstationen gesprochen. Könnten Sie das vielleicht noch ausführen? Meinten Sie damit, anschließend zu überprüfen, ob unsere Annahmen richtig sind? Das haben Sie nur einmal kurz angerissen. Ich hätte gern dazu Näheres.

**Vorsitzender:** Bevor Sie das Wort bekommen, Herr Jäcker-Cüppers: Herr Kollege Behrens hatte an Herrn Kirchhoff noch eine Frage gestellt.

**Gerd Kirchhoff** (Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.): Es ging um die Frage, wie die Differenz der Schallausbreitung der Immissionen zwischen der „Schall 03“ und der neuen Version ist, bei Geschwindigkeiten unter oder über 100 km/h. Natürlich ist das für uns relevant, denn die Züge fahren einfach schneller. Die Güterzüge fahren eben auch 100 km/h und sollen auch in Zukunft schneller fahren. Dann sind die Messwerte und die Immissionskriterien, die hier in der „Schall 03“



aufgeführt werden, wesentlich schlechter als das, was wir vorher hatten.

**Michael Jäcker-Cüppers** (Arbeitsring Lärm der DEGA): Zu den streckenseitigen Messstationen: Das Problem ist ja, dass die Emissionsdaten zu dem aktuellen Entwurf aus dem Jahre 2000 oder früher stammen. Die Emissionsdaten sind damals, was die Beschreibung der Fahrflächen anbelangt, nicht nach dem Stand der Technik geordnet und klassifiziert worden. Man hat die Fahrflächen in Augenschein genommen, meistens nur optisch, und wir haben keine konkreten Unterlagen darüber, wie denn jeweils die Fahrflächenzustände waren. Das heißt also, die Emissionsdaten – obwohl sie sehr umfangreich sind – sind bezogen auf die realen Emissionen nicht sehr präzise. Wir wissen auch nicht, inwieweit Flachstellenwagen rausgenommen worden sind bei den Messungen. Im realen Verkehr haben wir ja auch immer Emissionen von Flachstellenwagen dabei. Wichtig wäre es, aktuelle, reale Emissionen für die Fahrzeuge zu haben. Und das kann man nur machen mit streckenseitigen Messstationen. Der zweite Effekt dieser streckenseitigen Messstationen wäre, dass wir ein Instrument hätten, um das Umrüstprogramm der Bundesregierung transparent kontrollieren zu können, also den Bürgern zu sagen: Es ist feststellbar, dass der Mittelungspegel um zwei, drei dB gesunken ist, dass die Anzahl der umgerüsteten Wagen inzwischen 40 % beträgt usw. Das wäre eine wichtige Forderung, und andere Länder machen das ja, die Schweiz macht das. In ihrem Lärmsanierungsprogramm für die Schiene hat sie diese Messstationen. Ich denke, das ist ein ganz wichtiger Schritt, den man tun sollte. Wichtig für die Akzeptanz der Bürger und Bürgerinnen wäre, dass diese Messstationen nicht unter der Obhut der DB laufen, sondern sie müssten am besten von dritter Stelle so geführt werden, dass die Daten wirklich transparent und einsehbar sind.

**Dr. Wolfgang Probst** (DataKustik GmbH): Es ist immer schwierig, technische Inhalte zu diskutieren, weil sie doch tief gehen und wahrscheinlich nicht

auf großes Interesse stoßen. Ich möchte nur sagen, dass diese ISO 9613-2, wie sie jetzt in der „Schall 03“ verankert ist, nicht genau die ISO 9613-2 ist, sondern es ist ein bisschen wie ISO 9613-2. Es sind Dinge geändert worden. Was Sie angesprochen haben, der Faktor 40 bzw. 20, der moniert worden ist, das ist tatsächlich eine Änderung. Ich weiß nicht, wie sie reinkam. Ich hoffe, dass es messtechnisch irgendwie untersucht worden und begründet ist. Die 40 war ursprünglich dafür da, wenn man die Bodenreflexion separat rechnet. So könnte man viele Punkte anklingen lassen, und ich muss auch sagen: Die Teilstückaufteilung – wie ein Schienenweg dann aufgeteilt wird in Teile und wie weit man unterteilen muss –, das ist unbedingt verbesserungsbedürftig. Das kann man so nicht umsetzen, das kostet dreifache Rechenzeit und ist nicht viel genauer. Das ist schade um den Aufwand, den man treibt. Ich meine jetzt nicht Aufwand für den, der die Software macht, sondern für den, der die Rechnung macht. Der kann weniger Varianten rechnen, wenn es zu aufwändig wird. Die ISO 9613-2 muss also in Teilen noch präzisiert werden. Das meinte ich mit Qualitätssicherung. Es müssten noch zusätzliche Festlegungen getroffen werden, die jetzt nicht drinstehen. Viele Dinge für die Schallausbreitung um Gebäude herum sind nicht klar geregelt, das muss ich so sagen: Wie viele Strahlen Sie rechnen zum Empfangsort. Seitenbeugung ist erwähnt, aber nicht präzise. Man kann sie nicht so umsetzen, das ich sagen kann: Wenn fünf verschiedene Softwarepakete die „Schall 03“, so wie sie beschrieben ist, integrieren, dann kommt immer das Gleiche raus. Aber das wollen wir haben, das muss unbedingt sein im gesetzlich geregelten Bereich. Hier muss etwas getan werden.

**Vorsitzender:** Dankeschön. Dann die Kollegin Dr. Wilms!

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Probst, diese letzte Aussage ist für mich ganz entscheidend. Wenn drei verschiedene Ingenieurbüros etwas rechnen, und jeder wendet ein anderes Paket an, und es kommen unterschiedliche



Ergebnisse raus – Entschuldigung, Herr Böhlke, wenn ich da mal direkt das Eisenbahn-Bundesamt anspreche, dann ist ihnen damit überhaupt nicht geholfen. Das wird irgendwann im Verwaltungsgerichtsverfahren richtig auseinandergenommen, und damit sind wir keinen Schritt weiter. Da sehe ich dann wirklich erheblichen Nachbesserungsbedarf an diesem Entwurf der „Schall 03“. Jetzt zu den Fragen die ich noch habe. Herr Jäcker-Cüppers, da gibt es von der SSB, wenn ich das richtig mitgekriegt habe, eine Untersuchung zur Wirkung von Schienenstegdämpfern. Die haben wohl auch festgestellt, dass da Pegelerhöhungen auftauchen. Wie haben wir denn das derzeit in der „Schall 03“ verankert? Ist da davon ausgegangen, dass Schienenstegdämpfer immer eine Pegelminderung bringen? Führt uns das nicht doch wieder in die Irre? Ist da wirklich der aktuelle Stand der Technik in dem derzeitigen Entwurf der „Schall 03“ drin? Das wäre die erste Frage. Die Frage, die ich nochmal an Herrn Probst habe: Sie haben ja das Thema einheitliche Lärmbetrachtung angesprochen. Das ist ja hier schon Thema gewesen. Wäre es nicht deutlich sinnvoller, wenn wir uns in der Politik mal damit auseinandersetzen, dass wir diese Zweigleisigkeit zwischen der 16. BImSchV und der 34. BImSchV haben, also der Verkehrslärmschutzverordnung und der Umgebungslärmschutzrichtlinie, und wir das auf ein einheitliches Niveau bringen und einheitlich vorgehen? Was sind da Ihre Erfahrungen als Praktiker? Ich tue mich immer schwer, wenn ich argumentieren muss: Da kriegst du jetzt zwischen der Autobahn und der Schienenstrecke, weil da was neugebaut wird, eine Lärmschutzwand dazugesetzt, so dass das, was von der Autobahn an Lärm kommt, überhaupt nicht mehr zu berücksichtigen ist. Aber wenn dann die Umgebungslärmschutzrichtlinie vor Ort angewendet wird und in den Kommunalparlamenten Maßnahmen diskutiert werden, dann müssen wir es gesamt betrachten. Irgendwo ist ein „Gesamtwurm“ in dem System drin.

**Michael Jäcker-Cüppers** (Arbeitsring Lärm der DEGA): Bei der Untersuchung der Wirkung von Schienenstegdämpfern hat man ja festgestellt, dass

wir eine bestimmte Streuung haben. Auch die Hersteller sagen manchmal, unsere Schienenstegabsorber haben eine Minderungswirkung von -1 bis -4 dB(A). Das hängt ein bisschen davon ab, was für Fahrzeugtypen es betrifft und wie die Schiene an die Schwellen angebettet ist. Ist sie sehr starr angebettet, haben die Absorber eine relativ geringe Wirkung. Ist sie weich angebettet, haben sie eine bessere Wirkung. Besser wäre es sicherlich gewesen, wenn man die Wirkung der Schienenstegabsorber fahrzeugspezifisch und steifigkeitsabhängig nach der Zwischenlage definiert hätte. Man hat das anders gemacht, man hat einen Durchschnittswert genommen. Das ist das Ergebnis der Untersuchung, darüber kann man diskutieren. Besser wäre sicherlich eine differenzierte Form gewesen. Aber man kann das natürlich, wenn man es relativ einfach halten will, so machen. Ich würde sagen, mit -2 dB im Mittel kann man leben.

**Dr. Wolfgang Probst** (DataKustik GmbH): Ich weiß nicht, ob ich das richtig verstanden habe mit der Gesamtlärmbewertung. Ist das so gemeint, dass verschiedene Lärmarten zusammen gesehen werden? Das Eine ist, ob man sie zusammen betrachtet und prüft, wie laut ist es für die Betroffenen. Das Andere ist, ob das Maßnahmen auslöst, ob wir Richtwerte dafür haben. Momentan ist unser System so aufgebaut, dass wir jede Lärmart getrennt Richtwerten unterwerfen, und nach dem Verursacherprinzip eben auch Maßnahmen getroffen werden müssen. Das hat sich auch bewährt. Es ist eine sehr praktische Vorgehensweise, wenn eine Neuplanung für ein Stück Straße oder für einen Schienenweg stattfindet, dass man diese Neuplanung separat prüft und dann auch an Immissionsrichtwerten den Maßstab anlegt, welche Maßnahmen zu treffen sind. Das Andere ist natürlich die Gesamtlärmbewertung im Sinne einer „hot spot“-Betrachtung, was man in der EU auch macht mit der Lärmkartierung, dass man fragt: „Wo sind denn die Brennpunkte, wo die Leute besonders betroffen sind?“ Immer, wenn da Maßnahmen getroffen werden, geht man dann doch wieder auf die einzelne Lärmart zurück und fragt, wer ist der Verursacher



und was muss da getan werden. Also ich persönlich – und das ist keine Gutachtermeinung und keine Aussage, die ich sachverständig machen könnte – finde aufgrund meiner langen Erfahrung seit 30, 40 Jahren im Lärmschutz schon, dass die getrennte Betrachtung auch in Bezug auf die Maßnahmenplanung sich sehr bewährt hat, die Prüfung an Richtwerten, die lärmartenspezifisch sind. Aber dass natürlich – mit den Möglichkeiten, die wir haben, und um den Betroffenen auch Rechnung zu tragen – immer mehr mit einbezogen wird, ob andere Lärmarten auch noch einwirken. Wir machen das zum Beispiel im Rahmen des Verfahrens der VDI-Richtlinie 3722. Sie können heute den Lärm berechnen für die Gegend hier zum Beispiel, sowohl von Schienenwegen als auch von Verkehrswegen, und dann eine Gesamtgewichtung machen. Da werden dB's gegeneinander aufgerechnet und ein Endwert erzielt. Das heißt, man kann schon Gesamtbetrachtungen machen und danach dann auch die Maßnahmen planen. Aber wie gesagt, im gesetzlich geregelten Bereich denke ich – und das ist wieder eine persönliche Meinung – ist das System, das wir haben, bewährt und gut.

**Vorsitzender:** Dankeschön. Das waren drei Runden. Gibt es noch Fragen? Die Kollegin Leidig, und dann die Kollegin Wilms!

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich habe nur eine Frage an Herrn Dr. Maire. Sie haben vorhin in Ihren Ausführungen gesagt, dass die „Schall 03“ von 1990 unbedingt überarbeitungsbedürftig sei, weil sie nur für Neubaustrecken gelte. Jetzt war aber meine Auffassung, dass die überarbeitete „Schall 03“, über die wir jetzt reden, auch nur für Neubau gilt. Deshalb meine Frage: Täusche ich mich da völlig? Und was ist mit den Bestandsstrecken? Sie haben in einem Nebensatz angedeutet, dass um den Lärmschutz, praktisch bezogen auf die Einzelschallereignisse, geklagt werden müsse. Habe ich das richtig verstanden, habe ich es richtig gehört? Wir haben hier auch ein Gutachten von einem Rechtsanwalt, der genau dies prognostiziert, dass es Kla-

gen geben wird, weil in der jetzt vorgelegten Verordnung dieser Schutz nicht gewährleistet ist. Da würde ich Sie noch einmal um Ihre Einschätzung bitten!

**Dr. Wolf Maire** (Bonk-Maire-Hoppmann GbR): Um nicht missverstanden zu werden: Die „Schall 03“ von 1990 war eine Richtlinie primär zur Berechnung von Neubaustrecken. Deswegen wurde auch nicht differenziert zwischen unterschiedlichen Brücken, unterschiedlichen Fahrbahnen und ähnlichen Sachen. Und deswegen musste die „Schall 03“ überarbeitet werden, weil die „Schall 03“ natürlich auch sämtliche Strecken mit entsprechenden anderen Parametern, wie Brücken und Ähnlichem, neu berechnen musste. Das ist die eine Sache. Die „Schall 03“ von 1990 war primär ausgerichtet auf Neubaustrecken, deswegen wurde nicht differenziert. Neubaustrecken haben zum Beispiel Betonbrücken. Deswegen wurde nicht differenziert zwischen unterschiedlichen Brückenarten und anderen Konstruktionen. Bezüglich der Einzelschallereignisse bin ich etwas missverstanden worden: Ich meinte hierbei den Grundwert für das normale Gleis. Ich bin der Meinung – ich habe viel mit dem Bundesverwaltungsgericht zu tun gehabt, auch mit Richterakademien – dass es durchaus möglich ist, auch den Grundwert für das normale Gleis zu garantieren. Wir haben einen Grundwert für das BüG, beim BüG ist ein Wert von 48 dB für 100 km/h und 100 m Zuglänge garantiert. Wir haben einen Planfeststellungsbeschluss ohne BüG mit einem Grundwert für das mittlere Gleis von 51 dB. Da ist für mich die prinzipielle Frage, ob in einem Rechtsverfahren, wo jemand für das normale Gleis klagen würde, dass die 51 dB einzuhalten wären, er nicht Recht bekommen würde, weil parallel dazu das BüG mit 48 dB(A) in anderen Verfahren garantiert ist.

**Vorsitzender:** Danke. Dann die Kollegin Wilms!

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe nochmal eine Frage an Herrn Kirchhoff. Wir haben ja jetzt hier die „Schall 03“ neu, da



geht ja auch die „Akustik 04“, die alte Rechenvorschrift wegen der Rangierbahnhöfe, mit ein. Was hat das denn für Auswirkungen? Ducken wir uns da nicht – sind wir da nicht dabei, das systematisch niedriger zu berechnen? Gerade an den Rangierbahnhöfen treten Kuppelvorgänge, also stark impulshaltige Geräusche auf. Sind wir damit nicht auf dem falschen Weg? Wären wir damit nicht noch unglaubwürdiger als jetzt schon mit den Berechnungsverfahren? Und eine letzte Frage an Herrn Böhlke vom Eisenbahn-Bundesamt: Wir haben ja eben sehr deutlich gehört, dass ein Qualitätssicherungsverfahren für das Berechnungsverfahren in der „Schall 03“ fehlt. Wie wollen Sie das heilen?

**Gerd Kirchhoff** (Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.): Ich kann das eigentlich nur bestätigen, was Sie gesagt haben. Das ist eben so, dass die ganze Problematik der Rangierbahnhöfe und des stehenden Verkehrs hier nicht richtig abgedeckt wird.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wissen Sie um welchen Faktor? Ist da etwas bekannt?

**Gerd Kirchhoff** (Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.): Mir jetzt nicht!

**Vorsitzender:** Dankeschön. Kurz und bündig!

**Dr. Wolfgang Probst** (DataKustik GmbH): Ich habe bloß eine Anmerkung dazu. Diese Bereiche, die in den Regelungsbereich der TA Lärm mit hineingenommen werden, da muss man immer die Richtwerte dazu sehen. Die Grenzwerte sind in der TA Lärm niedriger. In einem allgemeinen Wohngebiet haben sie einen niedrigeren Pegel einzuhalten. Bei einer Containerverladung irgendwo in der Nähe eines allgemeinen Wohngebiets, da muss man die niedrigeren Richtwerte einhalten, während man bei der „Schall 03“ höhere hätte. Der andere Punkt, den man beachten muss: Das kommt zum Regelungsbereich von Industrielärm dazu. Das heißt also, der fahrende Zug, der durchfährt, und der

Container, die müssen getrennt ihre Richtwerte einhalten. Das sind also zwei verschiedene Systeme. Es sind also Unterschiede da. Aber ich glaube, im Mittel kommt für die Betroffenen etwas Positives dabei heraus.

**Dr. Jens Böhlke** (Eisenbahn-Bundesamt): Wenn die Verordnung verabschiedet ist, dann sind wir als nachgeordnete Behörde gehalten, sie anzuwenden. Ich glaube, es steht uns nicht an, im Nachhinein in einem Verwaltungsverfahren nachzubessern und zu sagen, da ist aber bei der Verordnung was veräumt worden. Wir werden es machen nach bestem Wissen und Gewissen, so wie die Parlamentarier es, nach entsprechender Beratung hier, beschließen.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also liegt der Ball in unserem Spielfeld; wir müssen ein Qualitätssicherungsverfahren noch mit rein verhandeln.

**Vorsitzender:** So kann man das auch sehen! Dann sehe ich keine weiteren Fragen. Ich glaube, die erste Anhörung in der neuen Legislaturperiode hat einen tiefgreifenden Einblick gegeben. Wir werden uns in der Haushaltswoche in einer weiteren Sitzung damit zu befassen haben. Somit haben die Fraktionen ausreichend Zeit, das auch gegebenenfalls nochmal nachzulesen. Wir werden versuchen, entsprechend schnell das Wortprotokoll zu erstellen. Ich bedanke mich ausdrücklich bei Ihnen, dass sie kurzfristig zu uns gekommen sind und auch noch schriftliche Stellungnahmen abgegeben haben. Ich wünsche Ihnen und allen Zuhörern einen guten Nachhauseweg, und allen Kolleginnen und Kollegen einen guten Verlauf der Woche. Vielen Dank!

Schluss der Sitzung: 12.35 Uhr

Martin Burkert, MdB  
**Vorsitzender**