

Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom 26.11.2009

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

TOP 2

Aus- und Neubau der Rheintalbahn (Schienenbonus)

hier: Projekt „Evaluierung der gesundheitlichen Wirkungen bei Exposition gegenüber Schienenlärm unter besonderer Berücksichtigung der DB-Trasse Basel - Offenburg (und der Haltbarkeit des Schienenbonus)“ des Universitätsklinikums Freiburg im Auftrag des Regionalverbands Südlicher Oberrhein

- *beschließend* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, Verbandsdirektor Dr. Karlin, Prof. Dr. Mersch-Sundermann (Direktor Institut für Umweltmedizin und Krankenhaushygiene, Universitätsklinik Freiburg),
Fraktionsvorsitzender Mungenast, Fraktionsvorsitzender Götz, Fraktionsvorsitzender Sandfort, VM Guderjan, Fraktionsvorsitzender Friebis, VM D. Benz, VM Schilling, VM Dr. Mellert

Verbandsvorsitzender Neideck begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt Herrn Prof. Dr. Mersch-Sundermann, Direktor des Instituts für Umweltmedizin und Krankenhaushygiene der Universitätsklinik Freiburg und bedankt sich nochmals bei der IHK Südlicher Oberrhein sowie den Städten und Gemeinden Offenburg, Lahr, Ringsheim, Herbolzheim, Kenzingen, Freiburg und Bad Krozingen für die Kofinanzierung der Studie.

Verbandsdirektor Dr. Karlin gibt einen kurzen zeitlichen Abriss der Hintergründe für die Beauftragung des Gutachtens. Die Darstellung über die Zeitschiene (**Anlage 1**) sowie die Botschaft der Region am Oberrhein und Hochrhein an die Bundesregierung aus dem Jahre 2005 (**Anlage 2**) sind diesem Protokoll beigelegt.

Anlage 1

Anlage 2

Es folgt der Vortrag über die vorläufigen Ergebnisse der Studie von **Prof. Dr. Mersch-Sundermann**. Die Powerpointpräsentation ist diesem Protokoll als **Anlage 3** beigelegt. Die schriftliche Fassung der Studie wird voraussichtlich im März 2010 vorliegen.

Anlage 3

Fraktionsvorsitzender Mungenast bedankt sich für die Ausführungen. Die Studie sei seinerzeit in Auftrag gegeben worden, um eine Argumentationshilfe zu haben, wie man den Schienenbonus auch tatsächlich wegbekommen könne. Wichtig sei es nun, die Studienerkenntnisse frühzeitig in die laufenden Planfeststellungsverfahren und in den Projektausschuss einzuspeisen, bevor

vollendete Tatsachen in Form von Planfeststellungsbeschlüssen ergehen. Weitere Themen neben dem Schienenbonus seien Lärmorientierte Trassenpreise und der Lärmschutz an bestehenden Strecken. Dies alles erfordere, dass man mit dem Thema weiter vorgehe und die Bundespolitik mit Informationen „füttere“, denn es nützte nichts, dass man schöne Studien habe, der Schienenbonus als Rechtsverordnung aber weiterhin geltendes Recht in den Planfeststellungsverfahren sei. Er wolle daher die Verbandsgeschäftsstelle bitten, den Weg aufzuzeigen, wie sie mit der Studie konkret umgehen wolle.

Nach Auffassung von **Fraktionsvorsitzenden Götz** bestätigt der Vortrag von Herrn Prof. Mersch-Sundermann dem Grunde nach, dass die bisherige politische Forderung zur Abschaffung des Schienenbonus gerechtigt ist. Er erinnere sich noch gut, dass es anfänglich unterschiedliche Meinungen zu diesem Thema in den Fraktionen gegeben habe. Die Freien Wähler seien immer der Meinung gewesen, dass der Schienenbonus, auch im Hinblick auf die Neuplanungen im Rheintal - unabhängig von der Streckenführung der Trasse, abgeschafft werden müsse. Egal, wo man Trassen neu entwickeln könne es nur vernünftig sein, wenn der Schutz aller Menschen vor Lärm im Vordergrund stehe. Man setze sich dafür ein, dass der einstmals gesetzlich eingeführte Schienenbonus wieder aufgehoben werde. Dem Beschlussvorschlag könne daher zugestimmt werden.

Fraktionsvorsitzender Sandfort findet den Bericht aus der Wissenschaft sehr interessant. Man könne hier zu der Einschätzung gelangen, dass eher ein Malus statt eines Bonus eingeführt werden müsste. Bevor man jedoch zu dieser Aussage komme, benötige man sicher valide Grundlagen. Von Prof. Mersch-Sundermann hätte er gerne gewusst, ob es vergleichbare Bewertungsgrundlagen wie bei dem Jansenkriterium im Flugverkehr gebe. Dort gebe es 6 Aufwachereignisse mit 60 dB(A). Außerdem wolle er wissen, ob es valide Studien gebe, die auch rechtlich haltbar seien. Nur das, was man juristisch erschüttern könne, sei letztendlich auch umsetzbar. Dem Beschlussvorschlag unter Ziffer 1. 2 könne die SPD-Fraktion zustimmen. Allerdings sollte entschieden die Umsetzung der Koalitionsvereinbarung und die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise im Projektbeirat eingefordert werden. Man stelle den Antrag auf eine entsprechende Formulierung des Beschlussvorschlages.

VM Guderjan bedankt sich beim Regionalverband für die Initiative. Herr Dr. Karlin habe bereits ergänzt, dass auch kommunale Gelder in das Gutachten eingeflossen seien. Das Ergebnis der Studie zeige, dass der Verkehrslärm auf der Schiene die eigentliche Umweltbelastung sei und dass man hier eindämmend wirken sollte.

Fraktionsvorsitzende Friebis führt aus, dass die entscheidende Frage sei, ob diese Erkenntnisse ausreichen, um den Schienenbonus zumindest in Frage stellen oder gar kippen zu können. Wahrscheinlich müsse diese Frage gerichtlich geklärt werden. Das Ergebnis sei für ihn noch völlig offen. Von den Gutachtern wolle er wissen, was nach deren Einschätzung notwendig wäre, um die aufgezeigte Tendenz der überholten Erkenntnisse aus den 70er und 80er Jahren zu untermauern und auch möglichst gerichtsfest zu machen. Auch stelle sich ihm die Frage, ob jetzt neue empirische Studien erforderlich seien und wer ggf. solche Daten bereitstellen könnte. Ferner interessiere ihn die Einschätzung der anwesenden Juristen, ob die erarbeiteten Grundlagen ausreichend seien, um ggf. vor Gericht entscheidend weiterzukommen.

VM D. Benz erklärt, dass er den Vortrag mit Interesse zur Kenntnis genommen habe. Prof. Mersch-Sundermann habe neuere Studien zu Hochgeschwindigkeitszügen angeführt, die eine stärkere Lärmbelastung aufzeigen. Beim Ausbau der Rheintalbahn habe man das Problem der zunehmenden Güterzugzahlen. Ihm stelle sich die Frage, ob es auch Aussagen zur Güterzuglärmbelastung gebe. Außerdem interessiere ihn, wie die erwähnten Schlaflaborstudien ablaufen und ob es hier Probanden gebe, die diesen Geräuschen ausgesetzt werden. Ferner sei ausgeführt worden, dass weitere Untersuchungen zur Erhärtung erfolgen müssten. Ihn interessiere, wie diese Untersuchungen aussehen könnten. Von der Verwaltung wolle er wissen, ob die heute vorgestellten Grundlagen verwendet werden können, um den politischen Druck zu erhöhen damit ggf. eine weitere Studie zur Erhärtung dieser Fakten bei den Ministerien in Auftrag gegeben werde. Die Frage sei letztendlich, wer die Kosten dieser weiteren Untersuchung tragen werde.

Zu dem Thema, welche Studien herangezogen wurden führt **Prof. Dr. Mersch-Sundermann** aus, dass man, was die Studienlage angehe, beim Schienenverkehr längst nicht so weit sei, wie beim Straßen- oder Flugverkehr. Allerdings habe man qualitativ hochwertige Studien von hochausgebildeten Fachleuten ausgewertet, die relativ deutliche Ergebnisse zeigen würden. Dies treffe zum Beispiel auch für die Schlaflaboruntersuchung zu, wo in der Tat „verkabelte“ Probanden in einem Schlaflabor schlafen und unterschiedlichen Geräuschen ausgesetzt worden seien. Entsprechende Untersuchungen seien insbesondere von Frau Prof. Griefahn durchgeführt worden. Sie habe mehrere Studien zu diesem Thema publiziert und sei eine ausgewiesene Expertin auf diesem Gebiet. Die Studien seien untereinander gut vergleichbar, so dass man hier schon relativ genaue Erkenntnisse habe. Nichtsdestotrotz sei die Studienlage, insbesondere was die Bewertungskriterien angehe, relativ schwach, insbesondere gegenüber dem, was man zum Flugverkehr oder normalen Kfz- und Straßenverkehr habe. Dies gelte insbesondere für physiologische Reaktionen oder objektivierbare Überreaktionen, beispielsweise im Bereich Herz-Kreislauf, Bluthochdruck und ähnlichen Dingen, die wirklich harte Argumente schaffen würden. Man habe subjektive Belästigungsreaktionen und statistische Modelle hierzu, mittels denen man herausrechnen könne, was wirklich signifikant sei oder nicht. Auf der anderen Seite habe man natürlich auch harte Parameter, die man messen könne. Hierzu würden entsprechende Messungen des Schlafverhaltens über Tiefschlafphasen, Remphasen und Aufwachreaktion, aber vor allem auch eine Reihe von physiologischen Parametern im Schlaflabor zählen. Hier würden in der Tat noch eine Reihe von Studien fehlen. In der Gesamtschau der betrachteten Studien sei jedoch eine relativ belastbare und eindeutige Tendenz erkennbar. Auch im Hinblick auf die Tatsache, dass der Schienenbonus aus reinen subjektiven Belästigungsstudien herausgerechnet worden sei, könne er auf der Basis der jetzt vorliegenden Studien nicht mehr aufrechterhalten werden. Die Basis, die man jetzt habe sei relativ belastbar.

Die Frage, ob es spezielle Gutachten zu Güterbahnzügen gebe, wird von **Prof. Dr. Mersch-Sundermann** verneint. Auf der Rheintalbahn habe man Hochgeschwindigkeitsgüterzüge. Während die Güterzüge früher 30 bis 40 Stundenkilometer gefahren seien, würden sie heute bis zu 160 Stundenkilometer fahren. Dies seien natürlich große Unterschiede. Die hierbei entstehenden Lärmpegel seien gewaltig und höher, als wenn ein ICE mit 250 durchfahre. Es sei deshalb erforderlich, Feldstudien durchzuführen und Messungen anzustellen. Man wisse, dass viele Studien darauf beruhen, dass Lärmpegel aufgrund von

Ereignissen errechnet werden. Diese Rechnungen müssten „gegengemessen“ werden, um zu sehen, wie die Realität mit den Modellen korreliere.

Verbandsvorsitzender Neideck merkt an, dass man im Prinzip immer über Durchschnittswerte diskutiere. Die Frage sei jedoch, ob es nicht gerade die Spitzenwerte seien, die diese Lärmstörungen verursachen. Man weise zu Recht immer wieder darauf hin, dass man in den ganzen Bahnplänen immer gerechnete und nicht gemessene Werte, vor allen Dingen aber keine Spitzenwerte darstelle.

VM Schilling bekräftigt, dass die Städte und Gemeinden zu Recht die Gelder für das Gutachten in die Hand genommen hätten. Man werde künftig Güterzügen mit einer Länge von 1.000 bis 1.500 Metern auf den Schienenstrecken haben. Dies gelte es zukünftig zu berücksichtigen. Bei den jüngsten Planungsabschnitten hätte beispielsweise der VGH Baden-Württemberg den Bau abgekröpfter Lärmschutzwände unter dem Gesichtspunkt verworfen, dass diese noch nicht Stand der Technik seien, obwohl dies in der Schweiz und in anderen Regionen umgesetzt werde. Zentrale Frage sei für ihn, ob die heute aufgezeigten gutachterlichen Ergebnisse der gerichtlichen Prüfung Stand halten.

VM Schwarz-Marstaller ist unklar, warum die Geschwindigkeit bei der Lärmbetrachtung immer völlig ausgeblendet wird. Ihres Erachtens müsste beispielsweise ein Vergleich zwischen einem 1 ½ km langen Güterzug, der mit 160 km/h fahre mit 100 Lkw's, die 160 km/h fahren angestellt werden. Ihr komme der Straßenverkehr bei den bisherigen Lärmbetrachtungen immer „zu gut weg“. Sie stelle sich auch die Frage, welche Geschwindigkeit noch zulässig wäre, damit der Bahnbonus aufrechterhalten werden könnte und wer eigentlich bestimme, dass Güterzüge mit 160 km/h fahren müssen.

Verbandsvorsitzender Neideck weist darauf hin, dass die Zuggeschwindigkeiten Bestandteil des Betriebskonzeptes der Bahn seien. Man habe in diesem Gremium bereits oft diskutiert, dass man die Offenlegung dieses Betriebskonzeptes begrüßen würde. Angeblich habe die Bahn jedoch überhaupt kein entsprechendes Konzept. Der Bahn gehe es natürlich darum, auf einer bestimmten Strecke so viele Züge wie möglich optimal unterzubringen.

Prof. Mersch-Sundermann erläutert, dass er oft das Argument höre, die Straße käme bei der Lärmbetrachtung zu gut weg. Die Bewertung des Schienenlärms habe zunächst nichts mit der Bewertung des Straßenlärms zu tun. Man habe festgestellt, dass der Schienenlärm physiologische, adversativ negative Wirkungen auf die menschliche Gesundheit habe und es gehe jetzt darum, diesen Lärm irgendwie zu reduzieren und vom Menschen fernzuhalten. Dies habe nichts mit dem antiökologischen Argument zu tun, den Verkehr und damit den Lärm wieder auf die Straße zu setzen. Es sei auch niemals Gegenstand der Studie gewesen, hierzu eine Aussage zu machen. Letztendlich sei dies eine rein politische Entscheidung. Persönlich sehe er es so, dass der Verkehr auf der Schiene belassen werden und man bloß den Lärm von den Menschen wegbringen sollte.

Verbandsvorsitzender Neideck fasst zusammen, dass die Studien, die in den 70er und 80er Jahre zur Einführung des Schienenbonus geführt hätten, aufgrund neuerer Studien nicht mehr haltbar seien. Im Klartext bedeute dies, dass es nach den ersten Erkenntnissen aus Sicht der Wissenschaft keine Begründung mehr für einen Schienenbonus gebe. Vielmehr müsste man sogar darüber nachdenken, ob dies nicht zu einem Malus führe. Die Studie „unterfüttere“ die Willensbekundung

der Koalitionsvereinbarung zur Abschaffung des Schienenbonus. Herr Friebe habe allerdings zu Recht die Frage aufgeworfen, ob die Studie ausreichend sei um beispielsweise in einem Klageverfahren bestehen zu können.

Laut **Prof. Mersch-Sundermann** gibt es Indikatoren dafür, dass sich die objektive Lärmwirkung geändert hat. Die subjektive Lärmwirkung sei natürlich ein „weicher“ Parameter. Außerdem würden viele psychologische Faktoren mitwirken. Heute habe man zum Beispiel andere Anschauungen über die Bahn als noch vor 20 Jahren. Es gebe viele Negativschlagzeilen und viele würden in der Bahn nicht mehr das sehen, was sie vor 20 Jahren darin gesehen haben. Seines Erachtens sei schon ein Bedarf an weiteren Studien zu sehen. Allerdings gebe es auch Indikatoren dafür, dass die Belästigung in den 90er Jahren mit anderen Parametern dargestellt wurde, die heute nicht mehr haltbar seien.

Fraktionsvorsitzender Mungenast verdeutlicht, dass die wissenschaftliche Arbeit, bzw. die Auswertung der vielen Studien nur den Teil darstellen könne, den man für die politisch-juristische Argumentation benötige. Nachdem es auch Beratungsaufträge an Verwaltungsrechtler gegeben habe interessiere ihn, wie es jetzt konkret weitergehe. Die Studie bekomme man im März 2010, anschließend müsse wohl die juristische Bewertung erfolgen und dann fange man voraussichtlich im Herbst 2010 an, dies in die politischen Kanäle zu geben. Gleichzeitig seien die Planfeststellungsverfahren - man hoffe auf ein Moratorium - schon sehr weit. Für ihn sei in diesem Zusammenhang sehr wichtig, wie man mit dem Thema politisch weiter umgehe.

Verbandsvorsitzender Neideck erklärt, dass man natürlich nicht erst jetzt anfangen, politisch zu arbeiten. Teil des Ergebnisses der Arbeit des Regionalverbandes sei es, dass es überhaupt Aussagen zur Abschaffung des Schienenbonus in der Koalitionsvereinbarung gebe.

Zur Frage, was man jetzt mit der Studie mache, erklärt **Verbandsdirektor Dr. Karlin**, dass sowohl eine politische als auch eine juristische Ebene tangiert sei. Zur politischen Ebene könne er sagen, dass man bereits mit Schreiben vom 30. 10.2009 Herrn Staatssekretär Burgbacher zu seiner Ernennung zum parlamentarischen Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium beglückwünscht und sich gleichzeitig für sein Engagement zur Verankerung der Abschaffung des Schienenbonus in der Koalitionsvereinbarung bedankt habe. Ferner habe man auf den Abschluss der heute vorgestellten Studie hingewiesen und angeboten, die Untersuchungsergebnisse im Bundeswirtschafts- und im Bundesverkehrsministerium vorzustellen und gemeinsam mit Prof. Dr. Mersch-Sundermann zu erläutern. Dies sei insbesondere vor dem Hintergrund zu sehen, dass das Bundeswirtschaftsministerium (und nicht das Bundesverkehrsministerium) eine Studie mit dem Titel „Noise Effects“ – Lärmwirkung für Schienenverkehr - speziell in der Nacht, in Auftrag gegeben habe. Die Studie solle ausweislich deren Angaben von 2008 im Jahr 2009 abgeschlossen werden. Es sei naheliegend gewesen, anzubieten, dass die Wissenschaftler beider Studien ihre Erkenntnisse austauschen. Er sei sicher, dass infolge dessen der ein oder andere Politiker initiativ werde. Darüber hinaus habe sich auch Umweltministerin Gönner intensiver des Themas angenommen, indem Sie Bundesverkehrsminister Tiefensee in der Sache angeschrieben und darauf hingewiesen habe, dass die Umweltministerkonferenz bereits im Jahre 2005 eine Überarbeitung der sog. Schall 03 (Rechenwerk entsprechender Schallrestriktionen) angemahnt habe. Außerdem sei in der heutigen Sitzung ein

leitender Beamter der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (LUBW) anwesend, weil sich auch diese Institution in Zukunft mit dem Thema Lärm des Schienenverkehrs intensiv befassen werde. Klar, sei ebenfalls, dass das Thema Schienenbonus im Projektbeirat Rheintalbahnhof vertieft diskutiert werden müsse. Natürlich werde vom Regionalverband der Wunsch artikuliert werden, sich in einer Projektbeiratsitzung mit den wissenschaftlichen Ergebnissen zu beschäftigen. Nur so könne sich der neue Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium überhaupt selber einen Eindruck verschaffen, wie der wissenschaftliche Stand der Erkenntnisse zu diesem Thema sei. Schienenlärm sei in der Zwischenzeit für viele Menschen ein ganz wichtiges Thema, deshalb müsse sich die Politik auch bürgernah mit dem Thema beschäftigen.

Zur juristischen Seite führt **Verbandsdirektor Dr. Karlin** aus, dass es immer Teil der Strategie gewesen sei, sich für eine mögliche Klage - mit der man immer noch rechnen müsse - zu wappnen. Die Projektbeiratsmitglieder hätten sich darauf verständigt, dass Planfeststellungsbeschlüsse seitens des Eisenbahnbundesamtes erst erlassen werden dürfen, wenn die Überlegungen des jeweiligen Planfeststellungsabschnittes im Projektbeirat erörtert seien. Wenn diese Zusage eingehalten werde, habe man natürlich auch die Chance das Thema Schienenbonus zu thematisieren. Wenn dennoch irgendwann ein Planfeststellungsbeschluss erlassen werden sollte, müsse eben Klage erhoben werden. Erste und einzige Instanz sei das Bundesverwaltungsgericht. Aus diesem Grund habe man im letzten Jahr den Senatspräsident, Herrn Dr. Storost als Referenten zum Schienenlärmkongress eingeladen. Leider sei er nun zwischenzeitlich im Ruhestand. Dr. Storost habe in seinem Vortrag die Rechtssprechung der letzten 10 Jahre dargestellt und insbesondere vor dem Hintergrund der Ausführungen von Frau Prof. Griefahn zum Thema Lärmwirkungen ausdrücklich dazu ermuntert, zu klagen. Man habe seitens des Bundesverwaltungsgerichtes großes Interesse, sich mit dem Thema zu beschäftigen. Auf Nachfrage habe er außerdem erklärt, dass man die Erkenntnisse von Frau Dr. Griefahn, also quasi den sogenannten allgemein anerkannten Stand der Wissenschaft, darlegen müsse. Sofern dies gelinge, werde das Bundesverwaltungsgericht die Verordnung in eigener Zuständigkeit aufheben. Dies sei ein wichtiger Aspekt der Rechtsqualität. Die Verordnung sei kein formelles, etwa vom Bundestag beschlossenes Gesetz. Die 16. BImSchV sei eine Verordnung, die von der Bundesregierung erlassen worden sei. Die jeweilige Bundesregierung könne sie auch wieder ändern. Hierzu benötige man kein Parlament. Aufgrund dessen sei auch das Bundesverwaltungsgericht in der Lage die Verordnung und damit auch einen möglichen Planfeststellungsbeschluss aufzuheben, wenn es rechtliche Zweifel an der Haltbarkeit des Schienenbonus habe. Die Frage sei, ob das Bundesverwaltungsgericht im Rahmen der Beweisaufnahme zu dem Ergebnis komme, dass die vorgetragenen wissenschaftlichen Erkenntnisse den allgemein anerkannten Stand der Wissenschaft darstellen. Des weiteren könnte der Fall eintreten, dass das Verwaltungsgericht den einen oder anderen Planfeststellungsbeschluss mit dem Hinweis passieren lässt, dass der Ordnungsgeber, sprich die Bundesregierung, sowieso die Rechtspflicht habe, den Erkenntnisstand zu beobachten. Eventuell mache das Bundesverwaltungsgericht auch von der Möglichkeit Gebrauch zu sagen, der Ordnungsgeber habe seiner Überwachungspflicht der fortlaufenden wissenschaftlichen Erkenntnisse nicht hinreichend Rechnung getragen. Schon aus diesem Grund könnte der Schienenbonus dann nicht mehr angewendet werden. Man könne feststellen,

dass es für kundige Juristen viele Anknüpfungspunkte für eine Auseinandersetzung mit dem Bundesverwaltungsgericht gibt. Er sei jedoch davon überzeugt, dass man in den nächsten 2 bis 3 Jahren auf der politischen Ebene zu einem Ergebnis kommt. In diesem Kontext wolle er auch Herrn Kraft, Vorstandsmitglied der DB zitieren, der anlässlich der Projektbeiratssitzung Anfang Oktober erklärt habe, dass man für den Planfeststellungsabschnitt Offenburg – Riegel alle Zeit der Welt habe. Dies bitte er einfach zu bedenken. Es herrsche kein Zeitdruck, obwohl dies von der DB immer wieder behauptet werde. Diesen könne es auch vor dem Hintergrund der finanziellen Ausstattung der Eisenbahnneubauprojekte überhaupt nicht geben. Laut Stuttgarter Zeitung bekomme Baden-Württemberg pro Jahr für alle vier großen Eisenbahn-Infrastruktur-Neubauvorhaben (Stuttgart 21, Rheintalbahn, Gäubahn, Abschnitt Mannheim – Frankfurt) nicht mehr als 200 Mio. Euro.

VM D. Benz möchte wissen, ob die im Vortrag von Prof. Mersch-Sundermann angesprochene differenzierte Überprüfung der Lärmauswirkungen auf Kinder in der Studie mit betrachtet wurde. Außerdem habe er in den letzten Wochen in den Erörterungsterminen immer wieder gehört, dass das Recht auf körperliche Unversehrtheit verletzt werde. Es stelle sich ihm hieraus die Frage, ob man nicht auch auf der verfassungsrechtlichen Schiene vorgehen sollte.

VM Dr. Mellert fragt an, ob es in anderen Ländern auch so etwas Ähnliches wie einen Schienenbonus gebe und wie dieser ggf. angewendet wird.

Prof. Mersch-Sundermann erläutert, dass die Auswirkungen auf Kinder in die Studie miteingeflossen seien. Allerdings gebe es nur wenige Studien, die sich mit Kindern befasst hätten. Diese seien darüber hinaus sehr heterogen, je nach dem, welchen Bereich man behandle. Beim Schlaf sei bei der Studie herausgekommen, dass Erwachsene stärker belastet seien durch Schienenlärm als Kinder, wohingegen bei der Betrachtung der Leistung oder der Aufmerksamkeit, Kinder stärker beeinträchtigt seien.

Auf die Frage, ob es einen Schienenbonus auch in anderen Ländern gebe erklärt **Verbandsdirektor Dr. Karlin**, dass es fast in jedem europäischen Land eine andere Regelung gibt. Dies helfe aber nur indirekt weiter, weil die Situation in den einzelnen Staaten sehr unterschiedlich sei. Dies hänge in erster Linie mit der Bevölkerungsdichte zusammen. Viele Vorschläge aus Deutschland würden auf EU-Ebene einfach nicht durchkommen, weil Länder wie Schweden mangels eines entsprechenden Problembewusstseins kein Interesse daran hätten, in dem Bereich Regelungen zu treffen. Bei der von VM D. Benz angesprochenen körperlichen Unversehrtheit gelange man zu einem spannenden Punkt. Der Schienenbonus insgesamt betreffe nicht unbedingt die Frage der körperlichen Unversehrtheit. Diese beginne im verfassungsrechtlichen Sinne erst mit der Gesundheitsgefahr. Deshalb müsse man auch die Frage nach dem Spitzenpegel statt des Mittelungspegels stellen. Dieser Ansatzpunkt sei jedoch noch völlig offen. Falls Ansatzpunkte für einzelne betroffene Anwohner von Neubaustrecken bestehen, dass aufgrund deutlich überschrittener Spitzenpegel die körperliche Unversehrtheit tangiert ist, müsse das Bundesverwaltungsgericht dies bereits prüfen. Komme das Bundesverwaltungsgericht zu dem Ergebnis, dass die Grundrechtsnorm nicht tangiert ist, werde die Klage abgewiesen und die Bahn bekomme Recht. Ein unterlegener Kläger müsse dann prüfen, ob er Verfassungsbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht einlegt.

Fraktionsvorsitzender Sandfort erklärt im Hinblick auf die Koalitionsvereinbarung, dass er sich nicht vorstellen könne, wie eine schrittweise Reduzierung des Schienenbonus aussehen soll. Er habe den Eindruck, dass hier vielleicht zu wenig physikalische Kenntnisse vorhanden gewesen sein könnten, denn eigentlich könne es nur darum gehen, ihn grundsätzlich abzuschaffen. Er empfehle, Frau Prof. Griefahn, die wohl die Einzige sei, die valide Kenntnisse habe, zu Rate zu ziehen. Damit sei aus seiner Sicht eine ausreichende Grundlage da, auf die man sich beziehen könne.

Verbandsvorsitzender Neideck führt aus, dass man jetzt erst einmal schauen müsse, was die Bundesregierung konkret umsetze. Wie man gehört habe, sei dies kein Thema des Bundestages, sondern ein Thema der Bundesregierung.

Unter Ziff. 1.3 wird auf Antrag von Fraktionsvorsitzenden Sandfort die Formulierung „zu thematisieren“ geändert in „einzufordern“. Außerdem wird die Einforderung lärmabhängiger Trassenpreise aufgenommen.

Beschluss des Planungsausschusses

1. Der Planungsausschuss nimmt die vorgestellten Ergebnisse des Projekts zur Kenntnis.
2. Der Planungsausschuss beauftragt die Verbandsgeschäftsstelle die gewonnenen Erkenntnisse in die weitere bundespolitische Diskussion um die schrittweise Abschaffung des Schienenbonus einzubringen.
3. Der Planungsausschuss beauftragt den Verbandsvorsitzenden, die Abschaffung des Schienenbonus *und die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise* im Projektbeirat Rheintalbahn *einzufordern*.

(1 Stimmenthaltung)