

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

der Abgeordneten Ursula Weisser-Roelle (LINKE), eingegangen am 07.04.2009

Lärmschutz an Eisenbahnen

Bei neuen Verkehrsprojekten bzw. deren Ausbau erfolgt im Regelfall eine erhöhte Lärmemission. Oft werden vor allem aus diesem Grund Neu- und Ausbaumaßnahmen von weiten Teilen der davon betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner abgelehnt. Aktuell zeigt sich das in Niedersachsen entlang der Strecken der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE), die für den zunehmenden Seehafen-Hinterland-Verkehr „ertüchtigt“ werden sollen. Auch wenn auf bestehender Bahninfrastruktur ohne weitere Lärmschutzmaßnahmen gefahren werden darf, sollte die Lärmimmission - also die Lärmbelastung der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner - möglichst gering gehalten werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Welchen Stellenwert misst sie dem Lärmschutz im Rahmen von Projekten für den Ausbau der Bahninfrastruktur bei?
2. Welche laufenden Maßnahmen im Bereich der Bahninfrastruktur in Niedersachsen bestehen, um die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner zu reduzieren?
3. Was kosten diese Maßnahmen je Kilometer im Vergleich zum „Standardausbau“ der Bahninfrastruktur?
4. Wer trägt die Kosten für den Lärmschutz beim Ausbau der Bahninfrastruktur, und aus welchen „Fördertöpfen“ können Finanzhilfen beantragt werden?
5. Welche Möglichkeiten hat die Landesregierung, um zu verhindern, dass entlang von bestehenden oder geplanten Verkehrswegen neue Wohngebiete in zu geringem Abstand zu den Bahnstrecken geplant oder errichtet werden?

(An die Staatskanzlei übersandt am 14.04.2009 - II/721 - 286)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/286 (44) -

Hannover, den 14.05.2009

Beim Lärmschutz an Schienenwegen ist zu unterscheiden zwischen der **Lärmvorsorge** als Lärmschutz beim Bau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen und der **Lärmsanierung** als Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden, baulich nicht zu verändernden Schienenwegen.

Lärmvorsorge ist gemäß § 41 BImSchG beim Neubau oder wesentlichen baulichen Änderung eines Schienenweges sicherzustellen. Durch den Neubau oder eine wesentliche bauliche Änderung eines Schienenweges dürfen keine schädlichen Umwelteinwirkungen oder Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Eine wesentliche Änderung liegt gemäß § 1 der 16. BImSchV vor, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise erweitert wird, oder der Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Keine wesentliche Änderung in diesem Sinne ist die Erhöhung von Zugzahlen oder in der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit.

Gemäß § 42 BImSchG hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage einen Anspruch auf Entschädigung gegen den jeweiligen Baulasträger sofern die in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte dennoch überschritten werden.

Die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen ist nicht in die Regelungen des BImSchG einbezogen. Eine anderweitige gesetzliche Regelung, die den Anwohnern einen Anspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gewährt ist nicht vorhanden.

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes erfolgt seit 1999 aufgrund des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes. Hierfür stehen im Bundeshaushalt seit 2007 jährlich 100 Millionen Euro zur Verfügung. Die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms erfolgt im Rahmen eines in Zusammenarbeit von BMVBS und der DB AG erstellten Gesamtkonzeptes, welches sämtliche sanierungsbedürftigen Strecken und Streckenabschnitte des Bundes listet und streckengenau einen Überblick über die Lärmemissionen gibt und damit eine Vergleichsbasis für eine Priorisierung der zu sanierenden Abschnitte gibt. Aktuell erfasst das Programm rund 3 500 km sanierungsbedürftiger Strecken.

Nach der Konzeption des BMVBS sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Wirkung der Maßnahme besonders hoch ist. Dabei wird angeknüpft an die erreichbare Lärminderung und die Anzahl der Anwohner, die Lärmbelastungen oberhalb bestimmter Lärmgrenzwerte ausgesetzt sind.

Zuwendungen werden nach Maßgabe der „Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes vom 07.03.2005“ gewährt. Zuwendungsberechtigt sind Eisenbahnen des Bundes. Diese haben ein streckenbezogenes Lärmsanierungsprogramm zu erstellen, das alle fünf Jahre zu aktualisieren ist. Der Förderbedarf ergibt sich aus den aus der Betriebsbelastung der Strecke resultierenden Emissionspegeln.

In der praktischen Umsetzung kann Lärmschutz zum einen durch aktiven Schallschutz, d. h. durch Maßnahmen am Entstehungsort des Schalls durch Schallschutzwände oder sofern baulich möglich durch Lärmschutzwälle erfolgen. Zum anderen kann passiver Schallschutz, also Schallschutz am Einwirkungsort des Schalls z. B. durch den Einbau von Schallschutzfenstern in Verbindung mit schalldämmenden Lüftern erfolgen.

Dieses vorausgeschickt, werden die Fragen namens der Landesregierung wie folgt beantwortet:

Zu 1:

Die Landesregierung misst dem Lärmschutz im Rahmen von Projekten für den Ausbau der Bahninfrastruktur einen hohen Stellenwert bei.

Zu 2:

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Zu 3:

Da Lärmschutzmaßnahmen je nach Einzelfall und den örtlichen Gegebenheiten sehr unterschiedlich ausfallen, können Durchschnittskosten nicht angegeben werden.

Zu 4:

Die Kosten für Lärmschutz beim Ausbau der Bahninfrastruktur hat der Vorhabenträger zu übernehmen. Wenn das jeweilige Ausbauprojekt gefördert wird und Lärmschutz erforderlich ist, kann eine Finanzierung der Lärmschutzmaßnahmen aus den zur Verfügung stehenden Fördermitteln (Entflechtungsgesetz, Regionalisierungsgesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz) erfolgen.

Zu 5:

Keine. Dies liegt in der Zuständigkeit der kommunalen Planungsbehörden und der regionalen Raumordnungsbehörden.

Dr. Philipp Rösler