



Kleine Anfrage

des Abg. Wintermeyer (CDU) vom 18.09.2002

betreffend ICE-Neubautrasse

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Seit dem 1. August 2002 wird die neue ICE-Trasse zwischen Frankfurt und Köln im Zweistundentakt betrieben. Mit dem Wechsel zum Winterfahrplan sollen bis zu drei ICE-Züge pro Stunde in jeder Richtung auf der Neubaustrecke fahren. Die Anwohner der ICE-Strecke in Hofheim-Wallau, in Flörsheim-Weilbach und in Hattersheim-Eddersheim werden bereits jetzt durch vorbeifahrende Züge zum Teil erheblich belästigt.

Grund hierfür ist, dass es entlang der neuen Bahnstrecke in den betroffenen Orten bisher nicht überall ausreichende Lärmschutzmaßnahmen gibt. Den betroffenen Bürgern wurde seitens der DB AG während des Planfeststellungsverfahrens die Errichtung ausreichender Lärmschutzwände entlang der Strecke versprochen. Nun war zu erfahren, dass die Deutsche Bahn AG plant, statt der Lärmschutzwände ein so genanntes "lärmüberwachtes Gleis" einzurichten. Auf einer Anhörung am 13. August 2002 war zu vernehmen, dass ab der Fahrplanumstellung am 15. Dezember 2002 die nächtliche Zugfrequenz auf 10 Züge pro Richtung genehmigt werden soll.

Diese Vorbemerkung vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind an der Streckenführung entlang der Orte Hofheim-Wallau, Flörsheim-Weilbach und Hattersheim-Eddersheim von der Genehmigungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss vorgesehen worden?

Lärmschutzanlagen für die Neubaustrecke (NBS) Köln-Rhein/Main sind für den Ort Hofheim-Wallau im Planfeststellungsbeschluss für den NBS-Teilabschnitt 33.2 einschließlich der Ortsumgehung Wallau vom 22. Juli 1997, zuletzt geändert durch Planfeststellungsbeschluss vom 8. März 2002, des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) festgestellt.

In den oben angegebenen Planfeststellungsbeschlüssen sind unter anderem folgende Lärmschutzmaßnahmen aufgeführt:

- Bauwerksnummer (BW) 6; Neubau einer Raumgitterwand, Länge 190 m, Höhe 3,00 m über Schienenoberkante
- BW-Nr. 12; Neubau eines Erdwalles mit Schallschutzwirkung, Länge ca. 360 m, Höhe ca. 14,0 m über Fahrbahnoberkante BAB A 3,
- BW-Nr. 7; Neubau eines Erdwalles, Länge 785 m, Höhe ca. 2,50 m über Fahrbahnoberkante BAB A 3, und zusätzlicher Schallschutzwand, Länge 536 m, Höhe 3,50 m über Wallkrone,
- BW-Nr. 18; Neubau eines Erdwalles mit Schallschutzwirkung, Länge ca. 320 m, Höhe ca. 6,00 m über Schienenoberkante,
- BW-Nr. 21; Neubau eines Erdwalles mit Schallschutzwirkung, Länge ca. 310 m, Höhe ca. 6,00 m über Geländeoberkante,
- BW-Nr. 129; Neubau einer Schallschutzwand zwischen NBS und BAB A 3, Länge ca. 200 m, Höhe ca. 5,00 m über Schienenoberkante,
- BW-Nr. 46; Neubau eines Erdwalles mit Schallschutzwirkung westlich der BAB A 3, Länge ca. 775 m, Höhe 3,00 m bis 4,00 m über Fahrbahnoberkante BAB A 3,

- BW-Nr. 48; Neubau einer Schallschutzwand westlich der NBS, Länge ca. 225 m, Höhe ca. 5,00 m über Schienenoberkante im Abschnitt Richtung Frankfurt am Main,
- BW-Nr. 63; Neubau eines Erdwalles mit Schallschutzwirkung, Länge ca. 525 m, Höhe ca. 2,50 m über Fahrhahnoberkante BAB A 3,
- BW-Nr. 70; Neubau eines Erdwalles mit Schallschutzwirkung, Länge ca. 709 m zwischen Abschnitt Richtung Frankfurt am Main und BAB A 3 im Wiesbadener Kreuz,
- BW-Nr. 72; Feste Fahrhahh mit "besonders überwachtem Gleis" im Abschnitt Richtung Frankfurt auf einer Länge von 250 m bzw. 950 m in beiden Richtungen,
- BW-Nr. 128; wie vor, Abschnitt Richtung Wiesbaden, auf einer Länge von 300 m in beiden Richtungen.

Die vorgenannten Maßnahmen sind nach Auskunft der DB Bau GmbH inzwischen umgesetzt.

Im Bereich Hofheim-Wallau des NBS-Teilabschnittes 33.2 sind der Bau eines Standstreifens auf der Westseite der BAB A 3 (auf einer Länge von 1.520 m vor dem Autobahnkreuz Wiesbaden) und die Errichtung einer Lärmschutzwand (auf einer Länge von 1.276 m) unter Einbeziehung der von der Deutschen Bahn AG geschütteten Erdwälle (BW-Nr. 46 und 63) zulasten des Straßenbaulastträgers "Bund" enthalten. Der Bau des Standstreifens und der Lärmschutzwand wurde als Straßenbaumaßnahme durch den Planfeststellungsbeschluss vom 24. Juli 2001 des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung festgestellt.

Weiterhin sind Lärmschutzanlagen für die Orte Flörsheim-Wallau und Hattersheim-Eddersheim für den NBS-Teilabschnitt 33.3 im Planfeststellungsbeschluss vom 16. September 1996 wie folgt festgestellt:

- BW-Nr. 83; Neubau einer Schallschutzwand, Länge ca. 280 m, Höhe ca. 4,00 m über Schienenoberkante,
- BW-Nr. 30; Neubau eines Schallschutzwalles, bahnseitig als Raumgitterwand, Länge 850 m, Höhe 8,00 m bzw. 6,00 m über Schienenoberkante,
- BW-Nr. 31; Neubau einer Schallschutzwand, Länge ca. 860 m, Höhe ca. 6,50 m über Fahrhahnoberkante BAB A 3,
- BW-Nr. 32; Abbruch des vorhandenen Schallschutzwalles entlang der BAB A 3 auf einer Länge von 870 m,
- BW-Nr. 46; Neubau einer Schallschutzwand, Länge 330 m, Höhe 4,0 m über Schienenoberkante,
- BW-Nr. 81; Neubau einer Schallschutzwand, Länge ca. 1.262 m, Höhe 2,00 m bis 2,50 m.

Die vorgenannten Maßnahmen sind bis auf die BW-Nr. 83 und 81 umgesetzt. Im Rahmen der BW-Nr. 31 wurde die Schallschutzwand seitens der DB AG in der reduzierten Höhe von 4,50 m gebaut und mit einer so genannten "Raumgitterwand" (einer mit Betonsteinen und Erdreich gefüllten Steilwand) ergänzt. Hierzu verweist die DB AG auf eine schalltechnische Untersuchung, die den Nachweis erbracht hat, dass die Gleichwertigkeit der Abschirmung des Autobahnlärms durch eine 4 bis 5 m hohe Schallschutzwand in Verbindung mit einer 6 bis 8 m hohen Raumgitterwand im Vergleich zu einer 6 m hohen Lärmschutzwand gegeben ist.

Die BW-Nr. 83, 31 und 81 sind Gegenstand eines derzeit anhängigen Planänderungsverfahrens.

Frage 2. Was hält die Landesregierung von dem "lärmüberwachten Gleis"?
Trifft die Behauptung der DB AG zu, dass der gleiche oder sogar ein besserer Lärmschutz als durch eine Lärmschutzwand gewährleistet wird?

Bei dem "besonders überwachten Gleis" handelt es sich um Schienen, bei denen die Fahrfläche durch regelmäßiges Abschleifen im optimalen Zustand gehalten wird. Diese derart behandelte Fahrhahh kann aufgrund einer Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 16. März 1998, unter Beachtung erforderlicher Schutzauflagen, angewandt werden und entspricht dem Stand der Technik.

Das "besonders überwachte Gleis" (BÜG) stellt damit eine Möglichkeit des aktiven Schallschutzes dar. Die Realisierung der Alternative BÜG als Schallschutz entspricht der Zielsetzung des BImSchG und der 16. BImSchV, wonach Schallschutzmaßnahmen an der Quelle Vorrang vor baulichen Schutzeinrichtungen haben.

Frage 3. Ist der Landesregierung ein Planänderungsverfahren bekannt, das ein "lärmüberwachtes Gleis" in dem fraglichen Streckenabschnitt rechtlich legitimieren soll?

Im Anhörungsverfahren befindet sich für den Planfeststellungsabschnitt 33.3 der NBS Köln-Rhein/Main eine Planänderung nach § 76 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz in Verbindung mit §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz zur Gestaltung des Oberbaues "feste Fahrbahn mit besonders überwachtem Gleis" in den Gemarkungen Flörsheim-Bad Weilbach und Hattersheim-Eddersheim. Die Gestaltung des Oberbaus als so genannte feste Fahrbahn bedeutet, dass anstelle des Schotterbettes ein betonierter Gleisunterbau eingesetzt wird.

Darüber hinaus liegt für eine Planänderung im Planfeststellungsabschnitt 33.2 der NBS Köln-Rhein/Main (Bereich Hofheim-Wallau) betreffend den Einbau der festen Fahrbahn mit besonders überwachtem Gleis ein rechtskräftiger Planänderungsbeschluss des EBA vom 8. März 2002 vor.

Frage 4. Trifft die Behauptung der DB AG zu, dass es höchstrichterliche Rechtsprechung gäbe, die ein "lärmüberwachtes Gleis" als eine "sehr effektive Schallschutzmaßnahme" bezeichnet hat, weil die Vermeidung der Schallentstehung direkt an der Schiene besonders wirkungsvoll sei?

Ja.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 15. März 2000, Az.: 11 A 42/97, unter anderem dargelegt, dass nachgewiesen ist, dass das Verfahren "besonders überwachtes Gleis" eine dauerhafte Lärminderung erzielt, die zusätzlich zu den Korrekturwerten D (Fb) der Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV zu berücksichtigen ist.

Das gleiche Ergebnis ergibt sich auch aus folgenden Urteilen:

- BVerwG vom 15. März 2000, Az.: 11 A 46/97,
- BVerwG vom 14. November 2001, Az.: 11 A 31/00,
- Hess.VGH vom 16. April 2002, Az.: 2 A 1262/97.

Frage 5. Welche Umstände führten dazu, dass die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen auf der Bad Weilbacher Seite bisher nicht erfolgt ist?

Die Deutsche Bahn AG hatte zunächst vorgesehen, die im Rahmen der NBS Köln-Rhein/Main zugesagte 600 m lange und 4 m hohe Lärmschutzwand unmittelbar neben der BAB A 3 zu errichten. Bei diesen Planungsüberlegungen war der im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) enthaltene achtstreifige Ausbau der BAB A 3, entgegen der Forderung der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV), nicht berücksichtigt worden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat sich mit Schreiben vom 29. August 2002 für den technischen Lösungsansatz der HSVV entschieden. Dieser sieht vor, dass die Lärmschutzwand unter Berücksichtigung des achtstreifigen Ausbaues der A 3 zu errichten und konstruktiv so auszubilden ist, dass mit dem späteren Ausbau der A 3 die dann erforderlichen Lärmvorsorgemaßnahmen (evtl. Verlängerung bzw. Erhöhung der Wand) ausgeführt werden können.

Die DB AG als Vorhabensträger hat in Abstimmung mit der HSVV die Planungsschritte zur Erlangung des Baurechts und zum Bau dieser Lärmschutzwand eingeleitet.

Frage 6. Ist nach Auffassung der Landesregierung die vom Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn, Mehdorn, in einem Schreiben an den Unterzeichner vom 28. August 2002 geäußerte Ansicht richtig, dass die DB AG in dem Bad Weilbacher Streckenabschnitt hinsichtlich der notwendigen Schallschutzmaßnahmen über das rechtlich Gebotene hinausgehen wollte?

Ja.

Gesetzliche Grundlagen für die Beurteilung des Verkehrslärms ist das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990. Die 16. BImSchV stellt nach § 1 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 nur auf die zusätzlich durch den neu ge-

bauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweg verursachten Immissionen ab. Danach besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz bei bestehenden Verkehrsanlagen.

Im Zusammenhang mit der raumordnerisch gewünschten Bündelung der NBS Köln-Rhein/Main mit den Autobahnen A 3 und A 66 war vom damaligen Bundesministerium für Verkehr in diesem speziellen Sonderfall zugesagt worden (vergleiche Planfeststellungsbeschluss vom 22. Juli 1997), dass durch zusätzliche und damit über die Anforderungen der Verkehrslärmschutzverordnung hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen dafür gesorgt werden soll, dass die Anwohner keiner höheren Lärmbelastung ausgesetzt werden als vorher. Das bedeutet, der summierte Lärmpegel soll den Wert der Lärmvorbelastung nicht überschreiten.

Die Deutsche Bahn AG hat die zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen in Bündelungslagen der NBS Köln-Rhein/Main mit den Autobahnen A 3 und A 66 in einer schalltechnischen Untersuchung vom 9. Juni 1997 im Einzelnen festgelegt.

Neben passiven Schallschutz-Maßnahmen an Gebäuden bei Wiesbaden-Breckenheim (Planfeststellungsabschnitt 33.2) zählen hierzu im Planfeststellungsabschnitt 33.3 bei Bad Weilbach die 600 m lange und 4,00 m hohe Lärmschutzwand sowie passive Maßnahmen an einzelnen Gebäuden.

Bei der vom BMVBW erfolgten Zusage handelt es sich um eine Einzelfallregelung, die über das rechtlich Gebotene hinausgeht.

Frage 7. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass die ab dem Winterfahrplan ins Auge gefasste Zugfrequenz von 10 Zügen in der Nacht in jede Richtung dennoch eine unzulässige Umgehung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht darstellt?

Das vom Eisenbahn-Bundesamt gebilligte Betriebsprogramm für den Prognosezeitraum (bis 2010) mit einer Zugfrequenz von 160 ICE-Zügen am Tag sowie 40 ICE-Zügen in der Nacht - beide Richtungen des Gleises Köln-Frankfurt - enthält in den Planfeststellungsbeschlüssen vom 16. September 1996 und 22. Juli 1997 bezüglich des Schallschutzes eindeutige Regelungen. Danach ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV stets und unabhängig von der jeweils vorgesehenen Auslastung der Strecke zu gewährleisten. Bei Beachtung dieser Auflage ergeben sich keine unzulässigen Umgehungen der notwendigen Schallschutzmaßnahmen.

Frage 8. Welche Möglichkeit sieht die Landesregierung, auf die Deutsche Bahn AG einzuwirken, um schnell einen effektiven Lärmschutz der Anwohner sicherzustellen?

Die Deutsche Bahn AG hat für den Planfeststellungsabschnitt 33.3, Gemarkungen Flörsheim-Bad Weilbach und Hattersheim-Eddersheim, am 7. November 2001 ein Planänderungsverfahren zum Einbau der festen Fahrbahn mit besonders überwachtem Gleis eingeleitet und beim Regierungspräsidium Darmstadt die Durchführung des Anhörungsverfahrens beantragt.

Die landesplanerische Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt wird mit den Planfeststellungsunterlagen in Kürze dem EBA zur Beschlussfassung übersandt.

Für die zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen bei Flörsheim-Bad Weilbach und Wiesbaden-Breckenheim ist die Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für passive Maßnahmen an den Gebäuden angelaufen.

Insgesamt ergibt sich daraus, dass die DB AG ihrerseits bemüht ist, möglichst zeitnah effektiven Schallschutz zu schaffen. Für die Landesregierung ist festzustellen, dass sie weder in den Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn AG noch in anhängige Verfahren eingreifen kann.

Frage 9. Sind der Landesregierung Maßnahmen der Deutschen Bahn AG bzw. des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bekannt, die auf eine Verbesserung der Schallschutzmaßnahmen in den fraglichen Streckenabschnitten abzielen?

Der Landesregierung sind weitergehende Schallschutzmaßnahmen, die über den in den Antworten zu den Fragen 1, 5 und 6 dargelegten Umfang hinausgehen, nicht bekannt.

Wiesbaden, 29. November 2002

Dieter Posch