



HESSISCHER LANDTAG

29. 10. 2015

Kleine Anfrage

des Abg. Grüger (SPD) vom 07.09.2015

betreffend Lärmbelastung entlang der Bahnstrecken im Lahn-Dill-Kreis

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Das Eisenbahn-Bundesamt hat bis zum 30.06.2015 unter www.laermaktionsplanung-schiene.de eine bundesweite Umfrage zur Lärmbelastung an Haupteisenbahnstrecken durchgeführt. Die eingegangenen Reaktionen können auf der Seite eingesehen werden. Darunter befinden sich zahlreiche Reaktionen aus den Kommunen Haiger, Dillenburg, Herborn, Sinn, Ehringshausen, ABlar und Wetzlar im Lahn-Dill-Kreis, die vor allem die nächtliche Belastung durch den Güter-, aber auch den Personenverkehr bemängeln.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist seit dem 1. Januar 2015 für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. In der Bundestagsdrucksache 18/4402 Frage 28, stellt die Bundesregierung klar, dass dies sowohl außerhalb als auch innerhalb von Ballungsräumen gilt. Aktuell hat das EBA einen "Pilot-Lärmaktionsplan Teil A" veröffentlicht. Dieser soll unter anderem als Grundlage für die 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung dienen. Den ersten bundesweiten Lärmaktionsplan beabsichtigt das EBA bis Mitte 2016 zu erstellen und darin die Ergebnisse der bis dahin durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen einzubeziehen und diese zu bewerten.

Voraussetzung für eine Bewertung durch die Hessische Landesregierung ist das Vorliegen des Entwurfs des Lärmaktionsplanes. Erst auf der Grundlage dieses Entwurfs kann überprüft werden, ob und in welchem Umfang den auf der Grundlage der Lärmkartierung und Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelten Lärmbelastungen im Einzelnen begegnet werden soll.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wie folgt:

Frage 1. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus der besagten Umfrage?

Frage 2. Welche Konsequenzen hat dies für das Handeln der Landesregierung?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung kommt im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes eine hohe Bedeutung zu, da durch die Stellungnahmen wichtige Detailinformationen ermittelt und in die Lärmaktionsplanung einbezogen werden können. Die Umfrage wirft ein Schlaglicht auf die empfundene Belastung von Anwohnern entlang dieser Strecken. Die Betroffenen benennen zum Teil sehr konkret unterschiedliche Hauptursachen und Quellen der Lärmbelastung. Emissions- und Immissionsorte wurden von den Betroffenen in einer interaktiven Karte dargestellt. Als Hauptproblem wird der Güterverkehr benannt. In den meisten Fällen stören insbesondere die Fahr- und Bremsgeräusche der Züge, darüber hinaus auch in einigen Fällen Brückendröhnen, Quietschen in Kurven und Geräusche an Schienenstößen oder Weichen.

Die Minderung der Lärmbelastung ist ein wichtiges Ziel der Hessischen Landesregierung. Eine netzweite Lärminderung im Schienenverkehr ist durch den Einsatz leiser Güterwagen am effizientesten zu erreichen. Die Hessische Landesregierung fordert den Bund deshalb auf, die Anreize für die Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Bremsen zu verstärken und Betriebsverbote für laute Wagen rechtssicher verbindlich festzulegen. Der Einsatz leiser Güterwagen muss ergänzt werden durch ein regelmäßiges Schleifen der Gleise, da nur so der Lärminderungseffekt voll zum Tragen kommt.

Verschiedene Forschungsansätze der Industrie und der Universitäten zeigen, dass für Lärminderung an Fahrzeugen und am Schienenweg weiterhin viel Potenzial besteht. Hierzu muss die Forschung und Erprobung intensiviert werden.

In stark belasteten Ortslagen müssen unabhängig davon auch in Zukunft örtliche Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Nach dem Ergebnis des Innovationsprogramms der Bundesregierung haben sich Schienenstegabsorber, Schienenstegdämpfer und niedrige gleisnahe Lärmschutzwände ergänzend oder an Stelle herkömmlicher Lärmschutzwände als effektiv erwiesen und sollten in Abhängigkeit von den örtlichen Bedingungen zum Einsatz kommen.

Wie in der Vorbemerkung dargestellt, ist es Aufgabe des EBA, auf der Grundlage der Lärmkartierung und der Öffentlichkeitsbeteiligung den Entwurf des Lärmaktionsplanes zu erstellen. Erst auf der Grundlage dieses Entwurfs kann überprüft werden, ob und in welchem Umfang den Lärmbelastungen im Einzelnen begegnet werden soll.

Frage 3. Welche konkreten Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm werden von der Landesregierung ergriffen? Welche davon in den genannten Orten?

Die Zuständigkeit für Lärminderungsmaßnahmen an der Schiene liegt ausschließlich beim Bund und der Deutschen Bahn AG. Die Zuständigkeit für die gesetzlich vorgeschriebene Lärmaktionsplanung, die zum Ziel hat, Regelungen für Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu treffen, liegt beim Eisenbahn-Bundesamt. Es ist Aufgabe des Bundes hieraus konkrete Maßnahmen zu entwickeln.

Unabhängig von der Lärmaktionsplanung hat die Bundesregierung bereits 1999 ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm beschlossen. Nach dem aktuellen Stand dieses Programms, sind Lärmsanierungsmaßnahmen an dem hier bezeichneten hessischen Streckenabschnitt der Ruhr-Sieg-Strecke in Haiger, Dillenburg, Herborn, Sinn, Ehringshausen, Aßlar und Wetzlar auf einer Gesamtlänge von 14,4 km in Planung. Die Hessische Landesregierung erwartet, dass der Bund im Rahmen seiner Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Bundesschienenwegen prüft, ob die geplanten Lärmsanierungsmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung ausreichen, welche zusätzlichen Maßnahmen ggfs. erforderlich sind und dass er die Finanzierung hierfür sicherstellt.

Frage 4. Ist der Landesregierung bekannt, ob bzw. in welchem Umfang der Güterverkehr auf der Strecke Siegen und Gießen in den kommenden Jahren erhöht werden soll?

Nach der vom Bundesverkehrsministerium beauftragten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 wird die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (tkm) in Deutschland im Zeitraum von 2010 bis 2030 im Mittel um rund 43 % steigen. Eine Umlegung, d.h. eine Prognose der Verkehrsentwicklung auf einzelnen Strecken, liegt bisher nicht vor.

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung prüft der Bund zudem den Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke und der Siegstrecke, um die Bestandsstrecken im Mittelrheintal zu entlasten.

Voraussetzung für eine Aufnahme des Planungsprozesses der Ausbaumaßnahmen bzw. deren Umsetzung ist regelmäßig die Aufnahme der Maßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Derzeit erfolgt die Aufstellung des BVWP 2015. Als Grundlage für die Bewertung von Maßnahmen im neuen BVWP 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Studie "Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse - Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe" (Korridorstudie) beauftragt, die am 27. März 2015 veröffentlicht worden ist. In der Antwort der Hessischen Landesregierung vom 30. April 2015 Drs. 19/1922 wurde dargestellt, dass der Vorschlag für einen möglichen Ausbau der Strecke Hagen/Köln - Siegen - Hanau ein Ergebnis der Korridorstudie ist. Über die Ergebnisse und Inhalte der sog. Korridorstudie hat das BMVI am 12. März 2015 die Region in Frankfurt am Main informiert. Am 3. Juni 2015 hat die Hessische Landesregierung mit der Region ein Dialoggespräch zu den Ergebnissen der Korridorstudie geführt.

Sofern die Ausbaumaßnahmen in der Überprüfung im Rahmen des BVWP 2015 ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen und in den BVWP 2015 aufgenommen werden, können nach Umsetzung der Ausbaumaßnahmen Güterzüge von der Bestandsstrecke Mittelrheintal auf die Ruhr-Sieg-Strecke und die Siegstrecke verlagert werden und die Erschließung der Region im Schienengüterverkehr verbessert werden.

Wiesbaden, 22. Oktober 2015

In Vertretung:
Mathias Samson