

Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 12/3947 —

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. von Bredow (CDU) — Drs 12/3947

Betr.: Lärmberuhigung an der Güterumgebungsbahn in Hannover

Der Presse ist zu entnehmen, daß der Ministerpräsident mit dem Präsidenten der Deutschen Bundesbahn u. a. über Umgehungsstrecken der Bahn für Lehrte gesprochen hat. Offensichtlich ist vorgesehen, dem Lärmschutzinteresse der Bürger im Wahlkreis des Ministerpräsidenten möglichst entgegenzukommen.

In Hannover besteht bekanntlich ein besonderes Problem in den Lärmemissionen der Güterumgebungsbahn. Die auch von der Landesregierung unterstützte Forderung nach Errichtung von Lärmschutzwänden scheint kurzfristig nicht durchsetzbar.

Die durch den Lärm unerträglich betroffenen Bürger der Landeshauptstadt fragen daher nun nach Alternativlösungen, die kurzfristig wirksam werden könnten. Dabei werden in erster Linie wirksame Geschwindigkeitsbeschränkungen in Wohngebieten zur Lärminderung und die möglichst weitgehende Verlagerung des Verkehrs auf Umgehungsstrecken gefordert.

Ich frage die Landesregierung:

1. Hat der Ministerpräsident in seinem Gespräch mit dem Präsidenten der DB auch die Problematik der Güterumgebungsbahn erörtert? Wenn ja, welche Ergebnisse wurden erzielt?
2. Wenn nein, ist die Landesregierung bereit, sich im Interesse der betroffenen Bürger schnell für kurzfristig wirksame Maßnahmen zu verwenden?
3. Ist sie der Auffassung, daß eine deutliche Geschwindigkeitsbeschränkung in den Wohngebieten zur Lärmverringerung beitragen kann? Teilt sie die Meinung, daß eine Gleichbehandlung von Schienen- und Straßenverkehr angemessen ist, nachdem an den Schnellwegen bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen wegen Lärmschutz angeordnet wurden?
4. Ist sie bereit, sich mit allen gebotenen Mitteln für eine wirksame Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten auf der Güterumgebungsbahn einzusetzen?
5. Welche Möglichkeiten sieht sie, um durch Verkehrsverlagerung auf andere Strecken schnell zur Entlastung der Güterumgebungsbahn beizutragen?
6. Teilt sie die Auffassung, daß der Durchgangsgüterverkehr der DB langfristig generell nicht durch verdichtete Wohngebiete, wie in der Landeshauptstadt, geführt werden sollte?

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
— 17 — 57.00 —

Hannover, den 16. 12. 1992

Derzeit werden Lärmschutzmaßnahmen auf Grund gesetzlicher Verpflichtung nur an neuen oder baulich wesentlich veränderten Eisenbahnstrecken vorgenommen; für bestehende Schienenwege stellt die Bundesregierung, anders als beim Fernstraßenbau, keine Haushaltsmittel zur Verfügung. Hiergegen hat sich die Landesregierung in der Vergangenheit wiederholt und mit Nachdruck gewandt und im Zuge der Beratungen des Bundeshaushalts 1993 im Bundestag beantragt, daß doch noch Mittel für Lärmsanierung an Schienenwegen bereitgestellt werden. Außerdem sind Gespräche mit dem Ziel geführt worden, zumindest eine Umschichtung von Haushaltsmitteln von der Straße zur Schiene zu erreichen. Letztendlich muß festgestellt werden, daß der Bundesverkehrsminister seine Zusage vom Frühjahr dieses Jahres, Gelder für diese Zwecke im Bundeshaushalt 1993 einzuplanen, nicht eingehalten hat und alle Versuche, die Einhaltung dieser Zusage einzufordern, erfolglos geblieben sind.

In einem Gespräch zwischen Vertretern der Deutschen Bundesbahn und der Landesregierung ist u. a. die Frage, wie der Eisenbahnknoten Lehrte baulich den erwarteten Verkehrszuwächsen auf der Relation Hannover—Berlin angepaßt werden kann, erörtert worden. Mit Realisierung einer der jetzt angedachten Planungsvarianten wird die Deutsche Bundesbahn in jedem Fall verpflichtet sein, bestimmte Lärmimmissionsgrenzwerte einzuhalten und ggf. entsprechende Schutzmaßnahmen zu treffen; seitens der Landesregierung wurde in dem Gespräch darüber hinaus aber der Wunsch geäußert, bereits bei der Beurteilung der einzelnen Trassenvarianten neben betriebswirtschaftlichen und technischen Aspekten auch die Frage der Umweltverträglichkeit und damit der Lärmbelastung zu prüfen. Die Lärmbelastung wäre damit kein zu lösendes Folgeproblem, sondern ein Auswahlkriterium bei der Bewertung der Trassenvarianten.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1 und 2:

Nein. Nach dem Grundgesetz liegt die Verantwortung für die Lärmsanierung an Schienenwegen allein beim Bund. Auf Grund der schwierigen Finanzlage der Deutschen Bundesbahn kann die Bereitstellung dieser Mittel nur durch die Bundesregierung in Betracht kommen.

Dennoch hat sich die Landesregierung mit Nachdruck im Interesse der Anlieger und wegen möglicher Konsequenzen für die Verkehrspolitik für eine rasche Lösung verwandt. Sie hat nicht zuletzt 700 000 DM im Wege des Nachtragshaushalts 1992 bereitgestellt, um Planungskosten für die vom Bundesverkehrsministerium für 1993 angekündigte Lärmsanierung vorzufinanzieren und damit einen raschen Baubeginn an der Güterumgehungsbahn Hannover zu ermöglichen. Um so unverständlicher ist es, daß die Bundesregierung entgegen der ursprünglichen Zusage des Bundesverkehrsministers im Bundeshaushalt 1993 keine Mittel für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen vorgesehen hat.

Zu 3:

Eine Verminderung der Geräuschimmission durch eine Geschwindigkeitsreduzierung der Züge ist nach Auskunft der Deutschen Bundesbahn nur in gewissen Grenzen möglich. Auch nach Auffassung der Landesregierung ist eine Gleichbehandlung von Straße und Schiene in der Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung problematisch, da sie die unterschiedlichen Rahmenbedingungen und die jeweiligen Wirkungen, z. B. beim Schadstoffausstoß, außer acht lassen. Angesichts des erheblichen Konfliktpotentials beim Lärmschutz an Schienenwegen wäre zu befürchten, daß das hoch belastete Kernnetz der Deutschen Bundesbahn durch zahlreiche Geschwindigkeitsbeschränkungen in seiner Leistungsfähigkeit gemindert und damit die Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern weiter an Attraktivität verlieren würde. Diese Entwicklung würde den Grundzügen der deutschen Verkehrspolitik, die der Schiene einen Vorrang bei der Bewältigung der erwarteten Verkehrszuwächse einräumen will, zuwiderlaufen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung im Eisenbahnbetrieb sollte daher nur im Einzelfall als ultima ratio erwogen werden.

Zu 4:

Nach Auskunft der Deutschen Bundesbahn würde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Güterumgebungsbahn zu deutlichen Attraktivitätsverlusten im Personennahverkehr auf der „Deisterstrecke“ Haste—Weetzen—Hannover und der Strecke Hameln—Weetzen—Hannover führen. Ferner würde die verbleibende Kapazität der Strecke nicht ausreichen, um den Güterverkehr zu bewältigen; eine Verlagerung von bis zu 118 Güterzügen täglich auf andere Fahrbahntrassen — auch großräumig — sei z. Z. nicht möglich. Das würde bedeuten, daß die mit diesen Zügen transportierten Güter zwangsläufig auf die Straße verlagert werden müßten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Güterumgebungsbahn wäre nach Ansicht der Landesregierung folglich keine Lösung, weil Probleme nur verlagert würden. Geschwindigkeitsreduzierungen können somit keinen angemessenen Ersatz für bauliche Maßnahmen darstellen.

Zu 5:

Andere, aufnahmebereite Eisenbahnstrecken stehen, wie bereits dargestellt, derzeit nicht im erforderlichen Umfang zur Verfügung. Die Landesregierung hat sich daher frühzeitig für die Elektrifizierung der Strecke Elze—Hameln—Löhne und die Inbetriebnahme der Strecke Stendal—Uelzen—Bremen eingesetzt und mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, daß als Ergebnis ihrer Bemühungen beide Maßnahmen in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen worden sind. Damit wäre gewährleistet, daß die Schieneninfrastruktur schnellstmöglich erweitert und der Eisenbahnknoten Hannover entlastet wird.

Zu 6:

Ja. Die Landesregierung gibt aber zu bedenken, daß historisch bedingt alle Eisenbahnstrecken durch innerstädtische Bereiche führen und damit auch Wohngebiete tangieren. Trassenverlagerungen in Ortsrandlagen werden, wie z. B. in Lehrte, erst angedacht und können daher nur langfristig zu einer Lösung des Lärmproblems beitragen.

Dr. Fischer