

Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 12/4343 —

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. von Bredow (CDU) — Drs 12/4343

Betr.: Lärmberuhigung an der Güterumgebungsbahn in Hannover (II)

Am 16. Dezember 1992 antwortete die Landesregierung auf meine vorangegangene Anfrage vom 19. 10. 1992. Es entsteht der Eindruck, daß die Landesregierung die Nöte der vom Lärm betroffenen Bürger weniger ernst nimmt und eher übersieht, welches Konfliktpotential sich durch eine anhaltende Verweigerung schnell wirksamer Lösungen aufbauen kann.

Die Bürger glauben feststellen zu müssen, daß die Landesregierung in erster Linie nur auf Bonn zeigt, anstatt in dieser Sache selber mit Nachdruck tätig zu werden. Auch scheint sie eher die Argumentation der Bundesbahn zu übernehmen, anstatt sich selber entschieden für das Anliegen der Bürger zu verwenden.

Es erstaunt vor allem, daß die Landesregierung anscheinend den offensichtlichen Nutzen einer Geschwindigkeitsbegrenzung eher herunterspielen möchte. So demonstrierte die DB doch anläßlich der letzten Anhörung der Bürgerinitiative Güterzug vor Ort durch verschiedene Fahrgeschwindigkeiten der Züge, wie die Lärmbelästigung bei geringer werdender Fahrgeschwindigkeit bis hin zum Stillstand stetig abnimmt. Von dieser eindrucksvollen Demonstration konnte sich auch die Landesregierung überzeugen.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Unter Ziffer 3 sieht die Landesregierung Probleme in der Gleichbehandlung von Schiene und Straße beim Lärmschutz. Wie beurteilt sie in diesem Zusammenhang den Eindruck der Bürger, daß die Gesamtbelastung durch die Güterumgebungsbahn auf die umliegenden Wohngebiete weit störender einwirkt, als z. B. bei der A 2 zwischen Altwarmbüchen und Herrenhausen?
2. Die Landesregierung hebt wieder auf Lärmsanierung durch Lärmschutzwände ab. Ist sie wirklich der Meinung, daß diese allein eine hinreichende Lösung des Problems darstellen können? Oder müßte nicht vielmehr wie an der A 2 auch in diesem Fall die Geschwindigkeitsbeschränkung hinzukommen, um eine wirksame Entlastung erzielen zu können?
3. Die Landesregierung führt aus, daß eine Verringerung der Geräuschemission nach Auffassung der DB nur in gewissen Grenzen möglich sei. Was sind diese Grenzen nach Auffassung der DB? Wie sind diese in bezug auf die Güterumgebungsbahn zu sehen? Wie beurteilt die Landesregierung diese Grenzen aus ihrer Sicht? Wie wäre nach den Erkenntnissen der Landesregierung die Absenkung der Lärmemissionen bei verschiedenen Zuggeschwindigkeiten von z. B. 30, 50, 70 km/h zu erwarten?
4. Die Landesregierung spricht von einer Verlagerung von bis zu 118 Güterzügen täglich im Zuge einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Wieviel Güterzüge fahren heute täglich im Durchschnitt über die Güterumgebungsbahn? Welcher Kapazitätsverlust ist zu erwarten bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70, 50,

30 km/h? Wie viele Züge müßten bei diesen verschiedenen Tempolimits wirklich verlagert werden?

5. Unter Ziffer 4 spricht die Landesregierung bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Attraktivitätsverlusten im Personenverkehr der Deisterbahn. Wie erklärt sie diese bei einer nur für Güterzüge diskutierten Geschwindigkeitsbeschränkung?

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Hannover, den 17. 3. 1993

— 17 — 57.00 —

Der Fragesteller scheint mit seiner neuerlichen Anfrage davon ablenken zu wollen, daß für Angelegenheiten der Bundesbahn einschließlich der mit dem Bahnbetrieb verbundenen Geräuschimmissionen allein die Bundesregierung und nicht die Landesregierung verantwortlich ist. Weder bei Bundesregierung und Bundesbahn noch in der Öffentlichkeit gibt es Zweifel an dieser im Grundgesetz verankerten Zuständigkeit. Den vom Lärm betroffenen Bürgern ist nicht damit gedient, wenn der Fragesteller mit suggestiven Formulierungen die Verantwortlichkeit des Bundes in Frage zu stellen versucht.

Die Landesregierung legt dem Fragesteller deshalb nahe, sich direkt oder über ihm nahestehende Bundestagsabgeordnete an die Bundesregierung zu wenden.

Die Landesregierung hat sich mehrfach und mit Nachdruck für die Interessen der vom Lärm betroffenen Anlieger verwandt. Sie hat — und damit verweise ich auf meine Antwort vom 16. 12. 1992 an Herrn Abg. von Bredow — Drs 12/4295 — 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 der Landesregierung nach wie vor, daß die Bundesregierung — entgegen der ursprünglichen Zusage des Bundesverkehrsministers — im Bundeshaushalt 1993 keine Mittel für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen vorgesehen hat.

Zu 1:

Die Landesregierung hat in ihrer Antwort vom 16. 12. 1992 zum einen die organisatorischen Probleme dargestellt, die sich nach Auffassung der Bundesbahn ergeben. Zum anderen hat sie auf die Konsequenzen, die sich für die Verkehrspolitik und die Umwelt ergeben könnten, hingewiesen, wenn der Bundesbahn in größerem Umfang Geschwindigkeitsbeschränkungen auferlegt und damit die Transportkapazitäten verringert würden.

Die Landesregierung kann und will Bundesregierung und Bundesbahn jedoch nicht aus der Verantwortung entlassen, den Bahnbetrieb so zu organisieren, daß er den Anforderungen an eine umweltgerechte Verkehrspolitik gerecht wird und gleichzeitig den begründeten Interessen der an den Schienenstrecken wohnenden Bürgern Rechnung trägt.

Hinsichtlich der Gleichbehandlung von Schiene und Straße beim Lärmschutz hat die Landesregierung sich dafür eingesetzt, daß der Bund Mittel nicht nur für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen, sondern auch an Schienenwegen bereitstellt.

Denn es ist nicht einsichtig, daß der Bund seit Jahren Mittel für die Lärmsanierung im Fernstraßenbau zur Verfügung stellt, für die Eisenbahn gleiche Regelungen aber verweigert.

Die vom Fragesteller behaupteten Eindrücke der Bürger, die an der Güterumgebungsbahn in Hannover wohnen bzw. an der A 2, entziehen sich einer objektiven Bewertung durch die Landesregierung.

Zu 2:

Nach Auffassung der Landesregierung ist die Errichtung von Lärmschutzwänden ein wirksames und zugleich geeignetes Mittel, Belastungen der betroffenen Anlieger zu mindern, ohne die Funktionsfähigkeit der Eisenbahn einzuschränken. Im übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Zu 3:

Nach Berechnungen der Deutschen Bundesbahn ergeben sich folgende Minderungen der Immissionswerte, wenn man von einer derzeit zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h ausgeht:

- bei Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h mindert sich der Lärmpegel um 3 dB (A)
- bei Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h mindert sich der Lärmpegel um 6 dB (A)
- bei Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h mindert sich der Lärmpegel um 11 dB (A).

Zu 4:

Werktäglich fahren auf der Güterumgebungsbahn Hannover durchschnittlich 460 Züge. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von derzeit zulässigen 100 km/h auf 30 km/h könnten bis zu 118 Zugfahrten nicht mehr durchgeführt werden. Berechnungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 50 bzw. 70 km/h wurden von der Deutschen Bundesbahn nicht durchgeführt, lassen aber geringere Kapazitätsverluste erwarten. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß eine Absenkung des Lärmpegels um 3 dB (A) keine wesentliche Lärminderung für die Anwohner bedeuten würde.

Zu 5:

Der südwestliche Abschnitt der Güterumgebungsbahn ist viergleisig ausgebaut, wobei zwei Streckengleise ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten sind. Die beiden anderen Gleise dienen ganz überwiegend nur dem Personenverkehr.

Wenn, wie in der Anfrage des Abg. von Bredow vom 19. 10. 1992 formuliert, die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Güterumgebungsbahn Hannover nicht insgesamt, sondern nur für den Güterverkehr reduziert werden soll, würde die Attraktivität im Personenverkehr selbstverständlich nicht berührt.

Dr. Fischer