

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Alexander Wille (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung

Erkenntnisse zur Lärmbelastung nach der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Hamburg–Hannover im Raum Celle

Anfrage des Abgeordneten Alexander Wille (CDU), eingegangen am 26.08.2026 - Drs. 19/11417, an die Staatskanzlei übersandt am 27.08.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 24.06.2026

Vorbemerkung des Abgeordneten

Am 28. Juli 2026 berichtete die *Cellesche Zeitung*¹ über Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern im Stadtgebiet Celle, insbesondere in den Ortsteilen Klein Hehlen und Garßen. Laut dem Bericht hat die Lärmbelastung seit der Wiederinbetriebnahme der sanierten Bahnstrecke Hamburg–Hannover zugenommen. Die Betroffenen beschrieben u. a. pfeifende, heulende, klirrende und zischende Geräusche. Diese seien bereits vor der Vorbeifahrt eines Zuges wahrnehmbar und hallten teilweise noch nach dem Passieren nach. Nach Angaben der Betroffenen träten die Geräusche bei Zügen des Fern-, Regional- und Güterverkehrs auf.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Schienenstrecke Hamburg–Hannover ist eine Eisenbahnstrecke des Bundes und liegt damit außerhalb der Zuständigkeit des Landes. Das Land verfügt nicht über Möglichkeiten der Steuerung oder Überwachung dieses Verkehrsweges. Nach § 4 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) liegt die Zuständigkeit für Genehmigungen und weiterer Tätigkeiten im Bereich des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen hinsichtlich Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Eisenbahnen des Bundes beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Hierzu gehört auch die Ermittlung von Lärmimmissionen durch entsprechende Eisenbahnstrecken und gegebenenfalls die Planung und Durchführung von Maßnahmen zu deren Minderung.

Die Deutsche Bahn (DB) hat zur Frage der Lärmentwicklung im Bereich Celle mitgeteilt, dass der Oberbau im Rahmen der „Qualitätsoffensive 2026“ vollständig erneuert wurde. Dabei wurden Schiene, Schotter und Schwellen im betroffenen Streckenabschnitt ausgetauscht. Nach Abschluss der Arbeiten kam es demnach insbesondere im Bereich Celle zu Beschwerden von Anwohnenden. Eine Untersuchung diesbezüglich ist seitens der DB eingeleitet worden. Erste Erkenntnisse weisen auf die verwendeten Schienenbefestigungen hin, die ausschlaggebend für die zunehmende Geräuschentwicklung sein könnten. Konkret wurde erkannt, dass die sogenannten Zwischenlagen vor allem im Bereich von Gleisbögen in minimale Schwingungen geraten können, wenn Züge darüberfahren - wodurch die Betriebsgeräusche hörbar zunehmen. In Reaktion darauf hat das Projektteam der DB in einem ersten Pilotbereich zwischen Celle und Garßen auf einer 400 m langen Strecke die Zwischenlagen ausgetauscht, da sich dieser Bereich aufgrund der angrenzenden Wohnbebauung besonders gut zur Überprüfung der lärmmindernden Wirkung der ausgetauschten Zwischenlagen eignet. Es wurden bereits Messungen vor Ort durch einen Auftragnehmer durchgeführt. Parallel dazu

¹ https://www.cz.de/lokales/celle-lk/celle/pfeifen-heulen-klirren-zischen-bahnlaerm-nach-sanierung-stresst-celler-db-will-ursache-suchen-5VOCVSXDLBB5NF3WNODXRZARPY.html?outputType=valid_amp.

finden Messfahrten durch bahneigene Spezialisten sowie engmaschige Beobachtungen des Projektteams statt. Hintergrund ist, dass sich gegebenenfalls die Betriebsgeräusche über die Zeit zusätzlich reduzieren, wenn die Zwischenlagen regelmäßiger Belastung ausgesetzt sind. Die DB wird die Ergebnisse zwischen den umgebauten und nicht umgebauten Bereichen anhand verschiedener Parameter vergleichen. Laut DB zeigen sich bereits erste positive Tendenzen. Sobald die Ergebnisse abschließend vorliegen und die Lärmreduzierung durch die ausgetauschten Zwischenlagen bestätigt ist, hat die DB angekündigt, darüber und über die nächsten Schritte zu informieren.

1. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse über die seit der Wiederaufnahme des Zugverkehrs auf der Strecke Hamburg–Hannover wahrgenommene Lärmbelastung im Raum Celle vor, falls ja, welche?

Hierzu liegen keine über die Hinweise in der Vorbemerkung hinausgehende Erkenntnisse vor.

2. Werden nach Kenntnis der Landesregierung derzeit mögliche Ursachen für die geschilderte Geräuschentwicklung untersucht, falls ja, welche?

Hierzu wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

3. Liegen der Landesregierung Messdaten, Beschwerden, Gutachten oder sonstige Erkenntnisse zur Entwicklung der Schallimmissionen im Bereich Celle, insbesondere in den Ortsteilen Klein Hehlen und Garßen, vor? Falls ja, wie bewertet die Landesregierung diese?

Das EBA hat im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie zuletzt im Jahr 2022 eine Lärmkartierung für alle Haupteisenbahnstrecken des Bundes erstellt und veröffentlicht. Die Ergebnisse sind online über das Geo-Portal des EBA einsehbar: <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/>.

Weitergehende oder aktuellere Informationen liegen der Landesregierung nicht vor. Die nächste planmäßige Lärmkartierung ist bis zum 30.06.2027 zu erstellen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung gegebenenfalls hinsichtlich der Dauer des sogenannten „Einfahrbetriebs“ neu geschliffener oder neu verlegter Schienen und der damit verbundenen Geräuschentwicklung vor?

Laut DB ist es nicht ungewöhnlich, dass unmittelbar nach einem Schienenschliff die Geräuschentwicklung vorübergehend zunimmt. Mit zunehmender Anzahl an Zugüberfahrten passt sich die Schienenoberfläche an, sodass sich die Schallemissionen in der Regel nach einer gewissen Zeit wieder auf ein dauerhaft niedrigeres und konstantes Niveau einpendeln. Die aktuell mancherorts auftretenden Geräusche entsprechen jedoch nach Auskunft der DB nicht dem üblichen Verhalten nach einem Schienenschliff - obwohl nach vorgeschriebenem Regelwerk gebaut wurde. Aus Sicht der DB ist auffällig, dass die erhöhten Lärmimmissionen nicht gleichmäßig entlang der sanierten Streckenabschnitte auftreten. Die DB untersucht aktuell, welche Randbedingungen an den auffälligen Streckenabschnitten vorliegen.

5. Ist nach Einschätzung der Landesregierung damit zu rechnen, dass sich die derzeit wahrgenommene Geräuschentwicklung gegebenenfalls wieder verringert? Falls ja, innerhalb welches Zeitraums?

Aus den Informationen der DB geht hervor, dass ein Rückgang der durch das Schienenschleifen verursachten Geräuschentwicklung erwartet wird. Darüber hinaus hat die DB angekündigt, aus den

gewonnenen Erkenntnissen der laufenden Untersuchungen heraus zusammen mit Fachexperten Lösungsvorschläge zu diskutieren.

6. Welche Maßnahmen sind nach Kenntnis der Landesregierung gegebenenfalls vorgesehen oder technisch möglich, sofern eine erhöhte Geräuscentwicklung dauerhaft bestehen bleibt oder die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte überschritten werden?

Zum Vorgehen der DB siehe Antworten zu den Fragen 4 und 5. Darüber hinaus liegen der Landesregierung keine weiteren Erkenntnisse vor.

7. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung gegebenenfalls zum Rückbau der Niedrigschallschutzwand im Bereich des Alten Garßener Bahnhofs vor, und ist dort im Zusammenhang mit der für 2029 vorgesehenen Generalsanierung die Errichtung neuer aktiver Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen?

Die DB hat zum Rückbau der Niedrigschallschutzwand mitgeteilt, dass es sich bei der in den Jahren 2011 bis 2012 auf einer Länge von 300 m durchgeführten Maßnahme um einen Pilotversuch und nicht um eine Maßnahme des freiwilligen Programms Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen gehandelt hat. Der Bahnhof Garßen wurde im Rahmen der Lärmsanierung bereits in den 2000er Jahren durch die entsprechende Fachabteilung untersucht und wurde als nicht förderfähig eingestuft. Insofern handelte es sich bei der pilothaft eingebauten Niedrigschallschutzwand um eine freiwillige Leistung der DB, für deren Umsetzung oder Vorhaltung keine rechtliche Verpflichtung besteht. Zudem war die befristete Zulassung zur Betriebserprobung des Systems durch das EBA abgelaufen. Eine reguläre EBA-Zulassung liegt nicht vor. Ohnehin war die Anlage aufgrund fehlender Erfüllung aller Anforderungen (z. B. Produktfreigabe der sogenannte Betonabsorber) nicht komplett installiert gewesen und erfüllte daher ihren Zweck nicht. Für die Erneuerung des Gleises 3 in Garßen sah sich die DB gezwungen, die verbliebenen Elemente der Niedrigschallschutzwand im Rahmen der Qualitätsoffensive Hamburg-Hannover 2026 auszubauen. Da die Anlage in ihrem Zustand die Vorgaben als Lärmschutzwand nicht erfüllt und auch nicht nachgerüstet werden kann, darf sie nach Auskunft der DB nicht wieder eingebaut werden.

Der Neubau einer Lärmschutzanlage in Garßen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms wird nach Auskunft der DB nach aktuellem Planungsstand kein Bestandteil der Korridorsanierung 2029 sein. Der Abschnitt weist eine im Vergleich zu anderen Abschnitten geringere Priorität auf. Es ist aktuell nicht absehbar, wann mit der Bearbeitung des Abschnittes begonnen werden kann.

8. Bestehen nach Auffassung der Landesregierung Möglichkeiten, betroffene Anwohnerinnen und Anwohner kurzfristig gegebenenfalls durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu entlasten, sofern die derzeitige Geräuscentwicklung über einen längeren Zeitraum anhält, falls ja, welche?

Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht nach Vorgabe der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nur dann, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Dieser Anspruch besteht im Bereich Celler nach derzeitiger Kenntnis nicht. Das von der Bundesregierung ergänzend eingerichtete freiwillige Lärmsanierungsprogramm, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken - also ohne wesentliche Änderungen am Schienenweg - Schallschutz realisiert werden kann, lässt entsprechend der von der DB in der Antwort zu Frage 7 mitgeteilten Einschätzung zur Priorität keine kurzfristigen Maßnahmen erwarten.

9. Wie begleitet die Landesregierung gegebenenfalls gegenüber dem Bund und der Deutschen Bahn die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke Hamburg–Hannover sowie die Bearbeitung der Beschwerden aus dem Raum Celle?

Die Landesregierung holt bei der DB Informationen zu konkreten Beschwerdeanlässen ein. Zu den Möglichkeiten des Landes zur Steuerung oder Überwachung von DB-Strecken wird auf die Vorbe-merkung verwiesen.

Generell setzt sich das Land für einen Infrastrukturausbau zum Nutzen der betroffenen Regionen ein. Hierzu gehört die im Dialog entwickelte Ausbaulösung Alpha-E, die die Forderung nach einem übergesetzlichen Lärmschutz umfasst. Ebenso erwartet das Land, dass im Bestandsnetz der DB die Kapazitäten erhöht und damit einhergehend auch der Lärmschutz verbessert wird.