

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg),
Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach),
weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/5358 –**

Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Vorbemerkung

Für Lärmsanierung als Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden, baulich nicht zu verändernden Bahnanlagen gibt es bislang keine Rechtsbasis. Lärmbelastungen, die in vielen Orten die Grenze der Gesundheitsgefährdung für die Anwohner von Eisenbahnstrecken teilweise erheblich überschreiten, haben die Bundesregierung daher veranlasst, zur Abhilfe zumindest in gravierenden Härtefällen den lange geforderten Einstieg in die Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes im Vorgriff auf eine gesetzliche Regelung zunächst als haushaltsrechtliche Regelung zu vollziehen. So stellt der Bund – erstmals mit dem Haushaltsgesetz vom 21. Juni 1999 – jährlich 100 Mio. DM für diesen Zweck zur Verfügung. Um mit dem verfügbaren Budget einen maximalen Nutzen zu erzielen, soll aus den verschiedenen Lärmsanierungsmöglichkeiten die jeweils effektivste und kostengünstigste Maßnahme – entweder einzeln oder als Kombination – umgesetzt werden. Nach vorheriger Abklärung der finanzverfassungsrechtlichen Belange konnten mit der Liste „Vordringlichste Härtefälle für eine Lärmsanierung an bestehenden Eisenbahnstrecken“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 1. Dezember 1999 die ersten Sanierungsabschnitte benannt werden, an denen sowohl aktive Lärmschutzmaßnahmen am Fahrweg als auch passive Lärmschutzmaßnahmen an der angrenzenden Wohnbebauung gefördert werden können. Einzelne Sanierungsarten beinhalten dabei eine finanzielle Beteiligung der Begünstigten. Insbesondere beim Einbau von Lärmschutzfenstern lässt sich zudem ein Realisierungszeitpunkt nicht eindeutig bestimmen, weil es die alleinige Entscheidung jedes in Betracht kommenden Hauseigentümers bleibt, ob er die angebotene Förderung – sofort oder später – annimmt.

Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgenden Angaben zu bewerten.

1. Liegt der Bundesregierung ein Gesamtprogramm der Deutschen Bahn AG (DB AG) für notwendige Maßnahmen zur Lärmsanierung an den Schie-

nenwegen der Eisenbahnen des Bundes vor und wenn ja, welchen Umfang haben diese Maßnahmen?

Nein. Ein Gesamtprogramm notwendiger Maßnahmen zur Lärmsanierung an den Schienenwegen hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) der Bundesregierung nicht vorgelegt. Allerdings hatte die DB AG den Gesamtbedarf für eine Lärmsanierung der Bereiche mit einer Lärmbelastung oberhalb der entsprechenden Grenzwerte für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen abgeschätzt. Wegen gravierender Versäumnisse in der Vergangenheit ist ein Gesamtbedarf von 4,5 Mrd. DM entstanden.

2. Welchen Anteil hat die Liste „Vordringlichste Härtefälle für eine Lärmsanierung an bestehenden Eisenbahnstrecken“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 1. Dezember 1999?

Die so genannte Dringlichkeitsliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen basiert auf Aufstellungen der DB AG mit den gravierendsten Härtefällen in ihrem Netz entsprechend den vorgegebenen Kriterien und wurde ausgelegt auf ein verfügbares Budget von zwei Jahresraten entsprechend einem Volumen von 200 Mio. DM.

3. Ist diese Liste zwischenzeitlich fortgeschrieben und wie sieht die fortgeschriebene Liste aus?

Die Dringlichkeitsliste wird im ersten Halbjahr 2001 fortgeschrieben und dann wieder an alle Bundestagsabgeordneten verteilt. Angaben hierzu sind noch nicht möglich, da die Datenaufbereitung durch die DB AG noch nicht abgeschlossen ist.

4. Welche Projekte sind mit welchem Kostenumfang realisiert worden?

Bislang liegen der Bundesregierung noch keine Unterlagen über realisierte Projekte vor.

5. In welchem Umfang sind der DB AG für das Jahr 2000 Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt worden?

Ausweislich des Bundeshaushaltsplanes 2000 hatte der Bund 100 Mio. DM für Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes zur Verfügung gestellt.

6. Hat die DB AG diese Mittel vollständig verausgabt, wenn ja, in welchem Umfang hätten zusätzliche Projekte realisiert werden können, wenn nein, in welchem Umfang sind Mittel verausgabt worden?

Eine vollständige Verausgabung der bereitgestellten Mittel war der DB AG im Jahr 2000 noch nicht möglich, weil für die meisten Vorhaben die hierfür erforderlichen Planungsarbeiten und – soweit nötig – Genehmigungsverfahren noch nicht abgeschlossen waren. Somit konnten zunächst nur kleinere Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 14 Mio. DM ausgeführt werden. Aufgrund der jetzt vorhandenen Projektstrukturen und des durchgängig einsatzbereiten Projektmanagements bei der DB AG wird sie die Planungsarbeiten künftig so abschließen können, dass mit einem zügigen Abfluss der bereitstehenden Mittel gerechnet werden kann.