

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/4036 –**

Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus der Görlitzer Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Dem Ausbau der Bahnstrecken in die osteuropäischen Nachbarländer kommt im Hinblick auf die Entwicklung der transeuropäischen Netze eine bedeutende Rolle zu. In diesem Zusammenhang unterzeichneten Deutschland und Polen diverse bilaterale Abkommen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur. Damit wird u. a. der Notwendigkeit einer besseren Verbindung von Dresden und Berlin nach Breslau Rechnung getragen, die durch eine Reduzierung der Fahrzeiten mittels Ertüchtigung der Strecke auf 160 km/h gewährleistet werden soll. Diesem Schienenweg kommt nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) eine besondere Bedeutung für den Handel mit Beton, Holz und Stahl sowie für den Personenverkehr zu. Teil dieser Streckenführung ist die Bahnstrecke Berlin–Görlitz (Görlitzer Bahn), deren Ausbau im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Vordringliches Projekt eingestuft wurde.

Seit dem Jahr 2006 wurden bereits diverse Baumaßnahmen an der Görlitzer Bahn ausgeführt. So erfolgte nach Planfeststellungsverfahren die Ertüchtigung der Abschnitte von Lübbenau nach Cottbus (2008) und von Königs Wusterhausen (KW) nach Lübbenau (2011) auf 160 km/h einschließlich Lärmschutz.

In diesem Jahr ist nunmehr u. a. die Erneuerung der Fernbahngleise des Abschnitts zwischen KW und Grünau vorgesehen (vgl. DB AG Presseinformationen regional Nr. 138/2014), wobei Fragen des Lärmschutzes an diesem Streckenabschnitt in der betroffenen Region seit Jahren kontrovers diskutiert werden (vgl. u. a. www.in-zeuthen.de/bilder/Antrag%2020an%20das%20Dialogforum.pdf).

1. Welche Baumaßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von der DB AG seit dem Jahr 2006 an der Strecke und den Bahnübergängen zwischen KW und Grünau durchgeführt (z. B. an Schienen, Weichen, Schwellen, Schotter, Untergrund, Oberleitungen), und wie hat sich im Zuge dieser Maßnahmen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf diesem Streckenabschnitt entwickelt?
2. Welche konkreten Baumaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2015 im Streckenabschnitt KW–Grünau geplant, und welche Lärmschutzmaßnahmen sollen dabei auf diesem Streckenabschnitt ergriffen werden?
3. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Ertüchtigung auch dieses Streckenabschnitts auf 160 km/h vorgesehen, und für welche Geschwindigkeit ist der Streckenabschnitt derzeit ausgelegt?
4. Ist eine Ertüchtigung auf 160 km/h eine „wesentliche Änderung“ und somit planfeststellungsbedürftig?
Wenn nein, mit welcher Begründung, und wann wurde diesbezüglich von der DB AG ein Antrag auf Plangenehmigung bzw. Planverzicht gestellt?
5. Ist eine Ertüchtigung auf 160 km/h bezogen auf den baulichen Zustand dieses Streckenabschnitts im Jahr 2006 eine „wesentliche Änderung“ und somit planfeststellungsbedürftig?
6. Welche Lärmschutzmaßnahmen müssten nach Kenntnis der Bundesregierung an diesem Streckenabschnitt im Falle des Vorliegens einer „wesentlichen Änderung“ ergriffen werden, um geltenden immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen zu genügen?

Die Fragen 1 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu den von der Deutschen Bahn AG (DB AG) im Abschnitt Grünau–Königs Wusterhausen der Strecke Berlin–Görlitz seit 2006 durchgeführten bzw. für 2015 geplanten Instandhaltungsarbeiten und Ersatzinvestitionen vor. Entsprechende Maßnahmen werden von der DB AG in alleiniger Zuständigkeit durchgeführt.

Der Abschnitt Berlin–Königs Wusterhausen ist im aktuellen Zustand mit bis zu 120 km/h befahrbar. Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege war zunächst ein Ausbau für eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h vorgesehen. Im Rahmen der 2010 vorgenommenen Bedarfsplanüberprüfung stellte sich dieser Ausbau als nicht wirtschaftlich heraus. Eine Geschwindigkeitserhöhung auf diesem Abschnitt ist deshalb derzeit nicht vorgesehen. Mangels entsprechender vom Bund initiiertener Planungen liegen der Bundesregierung auch keine Erkenntnisse über im Ausbaugebiet erforderliche Planfeststellungsverfahren oder den Umfang notwendiger Lärmvorsorgemaßnahmen vor.

7. Welche Erfahrungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung mit den auf dem Streckenabschnitt KW–Lübbenau verwendeten Schwellensohlen zur Verminderung von Erschütterungen gemacht, und wie wurden diese gewonnen (bitte begründen)?

Im Rahmen des Konjunkturprogramms II wurde auf der Strecke Berlin–Cottbus messtechnisch untersucht, ob besohlte Schwellen die Übertragungen von Erschütterungen mindern können. Im Ergebnis hat sich bestätigt, dass der eingebaute mittelweiche Besohlungstyp dazu beiträgt, den Körperschall in dem

Frequenzbereich zu verringern, der für die Entstehung von sekundärem Luftschall innerhalb benachbarter Gebäude relevant ist.

8. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Bitte des Bundesrates, zu prüfen „ob der gesunde Nachtschlaf an Schienenwegen durch die Regelungen der 16. BImSchV in Verbindung mit den Schallschutzmaßnahmen der 24. BImSchV hinreichend sichergestellt ist oder ob neue Kenngrößen zur Beurteilung der Aufwachreaktionen erforderlich sind“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/2849)?
9. Wird die Bundesregierung die „dazu notwendigen Forschungsvorhaben zügig auf den Weg bringen“ (bitte begründen)?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat eine Studie vergeben, deren Ziel die Erfassung aller bisher veröffentlichten Arbeiten zu diesem Themenkreis ist. Nach Fertigstellung und Prüfung der Studie wird darüber entschieden, ob die bekannten Informationen ausreichen, um eine Fortschreibung der bisherigen rechtlichen Regelungen vornehmen zu können.

10. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Messfahrten auf dem Streckenabschnitt KW–Lübbenau vorgenommen, um die Wirksamkeit der im Zuge des Ausbaus ergriffenen technischen Lärminderungsmaßnahmen zu evaluieren (bitte ggf. das jeweilige Datum der Messfahrten angeben)?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und welche Lärminderung konnten die in Zeesen und Bestensee installierten Schienenstegdämpfer bewirken?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen. Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu den in der Frage 10 abgefragten Sachverhalten vor.

11. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Güterverkehrsaufkommen auf der Görlitzer Bahn seit dem Jahr 2005 entwickelt (bitte getrennt nach Tag- und Nachtzeit aufschlüsseln)?
12. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Personenverkehrsaufkommen auf der Görlitzer Bahn seit dem Jahr 2005 entwickelt (bitte getrennt nach Tag- und Nachtzeit aufschlüsseln)?
13. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der jährliche S-Bahnverkehr zwischen KW und Grünau seit dem Jahr 2005 entwickelt (bitte getrennt nach Tag- und Nachtzeit aufschlüsseln)?
14. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der jährlich über die Görlitzer Bahn abgewickelten Gefahrguttransporte seit dem Jahr 2005 entwickelt?
15. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Verkehrsaufkommen auf der Görlitzer Bahn während der Zeit des Nachtflugverbotes des künftigen Berliner Flughafens (0.00 Uhr bis 5.00 Uhr) seit dem Jahr 2005 entwickelt?

Die Fragen 11 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zur aktuellen Verkehrsentwicklung auf der Strecke Berlin–Görlitz vor.

16. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Ausweitung des Nachtflugverbotes am zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg auf die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr (bitte begründen), und welche Rolle spielten bei ihrer Positionsbestimmung die im Umfeld des Berliner Flughafens bereits existierenden Lärmproblematiken (vor allem die Überlagerung von Bahn- und Straßenlärm in diesem dicht besiedelten Gebiet)?

Die Festlegung der Betriebszeiten für den BER ist im Rahmen der entsprechenden Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren auf Landesebene sowie diesbezügliche gerichtliche Überprüfungen erfolgt. Die Bundesregierung hat weder entsprechende Zuständigkeiten noch eine rechtliche Handhabe, diese Betriebszeiten im Nachhinein zu verändern.

Die Betrachtung entscheidungserheblicher Umstände für die Festlegung der Betriebszeiten oblag der zuständigen Luftfahrtbehörde für die Genehmigung des Flughafens BER, mithin dem Land Brandenburg.

17. Hält die Bundesregierung den bestehenden Rechtsrahmen für ausreichend, den Gesundheitsschutz derjenigen Menschen sicherzustellen, welche von Lärmemissionen verschiedener Quellen betroffen sind (bitte begründen)?
18. Erachtet die Bundesregierung die verkehrsträgerübergreifende Lärmkartierung als geeignetes Mittel, um Lärmbelastungen bzw. Lärmschutzbedarfe umfassend zu ermitteln?
Wenn ja, mit welchen Mitteln will die Bundesregierung Modellregionen beim Thema Gesamtlärmbetrachtung unterstützen?
Wenn nein, warum nicht?
19. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass in Gebieten intensiver Lärmbelastung durch mehrere Verkehrsträger abgestimmte Lärmschutzkonzepte vonnöten sind?
Wenn ja, welche legislativen und/oder anderen Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Entwicklung effektiver Lärmschutzkonzepte zu unterstützen?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 17, 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die bestehenden rechtlichen Grundlagen für den Verkehrslärmschutz sind im Zusammenhang mit den freiwilligen Aktivitäten des Bundes für einen effektiven und nachhaltigen Lärmschutz zu betrachten, wie beispielsweise der Aufstockung der für die Lärmsanierung vorgesehenen Haushaltsmittel, der Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen und der Förderung der Umrüstung von Güterwaggons auf geräuschärmere Bremssysteme, also der Lärmreduzierung an der Quelle.

Für die Lärmsanierung in Bündelungslagen von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und Straßen in der Baulast des Bundes sollen bestehende Instrumente und Regelungen zur Lärmsanierung auch zukünftig genutzt und bedarfsgerecht weiter entwickelt werden. Wenn erforderlich, werden bereits bei Neu- und Ausbau von Straßen in der Baulast des Bundes und Schienenwegen

der Eisenbahnen des Bundes – wie beispielsweise bei intensiver zu erwartender Gesamtlärmbelastung – projektbezogen in einer Gesamtschau die Lärmbelastungen beider Verkehrsträger auf der Grundlage der bestehenden Berechnungsverfahren betrachtet und so dimensioniert, dass der Lärm beider Verkehrsträger berücksichtigt wird. Ein Beispiel hierfür ist die Hochgeschwindigkeitsneubaustrecke Köln–Rhein/Main in der Bündelungslage mit der Bundesautobahn 3.

Die Lärmkartierungen aufgrund der Umgebungslärm-Richtlinie bzw. den §§ 47a bis 47f BImSchG sind nach § 4 Absatz 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) jeweils gesondert für einzelne Lärmquellen (Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm einschließlich Hafenerlärm) zu erstellen. Auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierung erarbeiten die zuständigen Behörden Lärmaktionspläne.

Für die Bundesregierung hat die Verbesserung des Lärmschutzniveaus durch die bereits genannten Initiativen Priorität.

20. Welche Vor- und Nachteile wären nach Auffassung der Bundesregierung damit verbunden, den Luftverkehr in das Bundes-Immissionsschutzgesetz zu integrieren?

Der Bundesgesetzgeber hat sich beim Luftverkehr im Zusammenhang mit Maßnahmen zum Lärmschutz für die spezialgesetzlichen Regelungen im Fluglärmschutzgesetz und im Luftverkehrsgesetz entschieden.

21. Sind, wie in der Antwort auf die Schriftliche Frage 207 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 18/2038 angekündigt, inzwischen die strategischen Lärmkarten für alle Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr (gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und § 47c Absatz 2a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – BImSchG) erstellt worden (bitte begründen)?

Die Berechnungen für die strategischen Lärmkarten sind abgeschlossen. Die Meldung an das Umweltbundesamt als benannte Stelle ist erfolgt. Die Ergebnisse sind auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) öffentlich zugänglich. Zusätzlich erhalten die Bundesländer für die jeweilige Landesfläche die Ergebnisse der Lärmkartierung.

22. Wann wird die vom Eisenbahn-Bundesamt vorzunehmende „Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit“ (§ 47e Absatz 5 BImSchG) abgeschlossen sein, und welche Maßnahmen wird es zur Verringerung der Lärmbelastung ergreifen?

Das EBA ist ab dem 1. Januar 2015 für die Aufstellung der Lärmaktionspläne an Haupteisenbahnstrecken zuständig. Der erste Lärmaktionsplan des EBA wird Ende 2016 fertiggestellt werden. Dieser wird eine Betroffenheitsanalyse auf der Grundlage der Kartierungsergebnisse sowie der Resultate einer Öffentlichkeitsbeteiligung enthalten. Diese Ergebnisse werden den bereits durchgeführten und geplanten Lärmsanierungsmaßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes gegenübergestellt. Die Ergebnisse der Gegenüberstellung sind Ausgangspunkt für die weitere Lärmaktionsplanung des EBA.

23. Welche Haushaltsmittel sind für die Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Aufstellung und Durchführung des Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken seitens der Bundesregierung vorgesehen?

Die Lärmaktionsplanung wird derzeit aus Mitteln der Lärmkartierung finanziert.

24. Wie wird sichergestellt, dass bei der Festlegung der „Prioritäten“ im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken „der Belastung durch mehrere Lärmquellen“ (§ 47d Absatz 2 BImSchG) Rechnung getragen wird?

Das EBA ist gemäß § 47e Absatz 4 BImSchG ab dem 1. Januar 2015 zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes (außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen) mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Bei den Lärmaktionsplänen für Ballungsräume wirkt das EBA an der Lärmaktionsplanung mit.

Weitere Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit sind oder sich gegen nicht von einem Schienenweg ausgehende Lärmimmissionen richten, können gemäß § 47e Absatz 1 BImSchG durch die Gemeinde oder die nach Landesrecht zuständige Behörde im Lärmaktionsplan aufgeführt werden.

Die Betrachtung mehrere Lärmquellen, also Straßen- und Flugverkehrslärm sowie Industrielärm (gemäß § 47d Absatz 1 BImSchG) fällt nicht in die Zuständigkeit des EBA.

25. Sollen das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes und der bundesweite Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken verzahnt werden (bitte begründen)?

Der erste Lärmaktionsplan des EBA stellt die Maßnahmen des Lärmsanierungsprogrammes den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung gegenüber und stellt mögliche Abweichungen fest. Auf der Grundlage dieser Gegenüberstellung wird zu einem späteren Zeitpunkt über eine mögliche Verzahnung entschieden.

26. Stellt nach Ansicht der Bundesregierung die Inbetriebnahme eines internationalen Verkehrsflughafens eine „bedeutsame Entwicklung für die Lärmsituation“ im Sinne § 47d Absatz 5 BImSchG dar (bitte begründen), und wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass das Eisenbahn-Bundesamt bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation im Zuge der Aufstellung des Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken Rechnung trägt?

Lärmaktionsplanungen sind für Großflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr (§§ 47b Nummer 5; 47c Absatz 1 Satz 1 BImSchG) zu erstellen. Es ist nicht zwingend, dass die Inbetriebnahme eines internationalen Verkehrsflughafens diese Definition erfüllt. Daher kann die Frage, ob die Inbetriebnahme eines internationalen Verkehrsflughafens eine „bedeutsame Entwicklung für die Lärmsituation“ im Sinne von § 47d Absatz 5 BImSchG darstellt, von der Bundesregierung nicht in allgemeiner Form beantwortet werden, sondern ist von der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der Gesamtsituation zu entscheiden.

Mit dem 11. Gesetz zur Änderung des BImSchG wurde die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung für Haupteisenbahnstrecken ab dem 1. Januar 2015 auf das EBA übertragen.

