



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr,
Postfach 1 01, 30001 Hannover

**Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr**

Präsident des Nieder-
sächsischen Landtages
- Landtagsverwaltung -
30159 Hannover

Bearbeitet von
Frau Meyer

E-Mail
nadine.meyer@mw.niedersachsen.de
mw-kabinett-landtag@mw.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
II/721-1077

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
Z3-01424/0020/1077/
Bahnlärm JWP

Durchwahl (05 11) 1 20- Hannover
54 22 7. Oktober 2011

Bahnlärm Auswirkungen im Zusammenhang mit dem JadeWeserPort

- Kleine Anfrage d. Abg. Briese (GRÜNE)
- LT-Az. II/721- 1077

Die Landesregierung unterstreicht, dass mit dem Bau des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven wichtige wirtschaftliche Impulse für die Region geschaffen werden. Norddeutschland wird mit diesem Hafen in noch größerem Maße wertschöpfend am zunehmenden weltweiten Handel Teil haben. Eine Abfuhr der Waren von und nach Wilhelmshaven wäre auf der Straße allein nicht zu bewältigen und wäre auch gegenüber der Schiene mit höheren Umweltauswirkungen einschließlich Lärm verbunden. Es sollte daher im Sinne aller sein, möglichst viele Transporte auf der Schiene zu fahren. Für diese Abfuhrmöglichkeit wird kurzfristig eine vollständig zweigleisige und mittelfristig eine elektrifizierte Strecke benötigt. Aufgrund des Engagements der Landesregierung und anderer Beteiligten sind die Planungen und Bauarbeiten soweit gediehen, dass mit der Inbetriebnahme des neuen Hafens die Schienenanbindung gesichert ist. Gleichzeitig liegt es auf der Hand, dass diese Strecke bei der Komplexität von Infrastrukturmaßnahmen bei Aufnahme des Hafenbetriebs noch nicht ihren endgültigen Ausbauzustand erreicht haben wird.

Der Bund hat zur Vermeidung von Schienenlärm mehr Zugeständnisse gemacht hat, als rechtlich vorgeschrieben ist. So wird letztendlich auf der gesamten Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven Schallschutz nach den Vorgaben für Lärmvorsorge und nicht nur für Lärmsanierung auf den ehemals eingleisigen Abschnitten installiert.

Die Landesregierung weist zudem darauf hin, dass nach den vorliegenden Erkenntnissen die zu erwartende Lärmsituation bei weitem nicht so drastisch ausfallen wird, wie von etlichen Kritikern befürchtet. Ferner hat das Land darauf hingewirkt, das bis zur vollständigen Realisierung des Lärmschutzes nicht mehr Züge fahren als vor der endgültigen Fertigstellung im Rahmen der heutigen Streckenkapazität möglich wären.

Dieses vorausgeschickt, beantworte ich die Anfrage im Namen der Landesregierung, wie folgt:

Sie kennen unsere Pferde. Erleben Sie unsere Stärken.
www.innovatives.niedersachsen.de



Dienstgebäude/
Paketanschrift
Friedrichswall 1
30159 Hannover

Telefon
(05 11) 120-0

Telefax
(05 11) 1 20-57 70
(05 11) 1 20-57 78

E-Mail
Poststelle@mw.niedersachsen.de

Bankverbindung
Nord/LB (BLZ 250 500 00) Konto 106 022 312
IBAN: DE94 2505 0000 0106 0223 12
SWIFT-BIC: NOLA DE 2H

Zu 1a)

Die Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven wird im Status quo wie folgt befahren:

	<u>Personenzüge</u>	<u>Güterzüge</u>
Oldenburg – Sande	44	8
Sande – Wilhelmshaven Hbf	76	0

Die Güterzugmenge stellt einen Mittelwert der Arbeitstage (Mo-Fr) dar.

Zu 1b)

Die Belegung der Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven mit Personenzügen wird für die Folgejahre unverändert bleiben (vgl. Nahverkehrsplan der LNVG). Die Steigerung der Güterverkehrsmengen zwischen Oldenburg und Sande muss in direktem Zusammenhang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung gesehen werden, die nicht genau vorhersehbar ist.

Folgende Eckwerte erscheinen relativ realistisch:

	<u>2013</u>	<u>2016</u>
Oldenburg – Sande	ca. 25-30	ca. 60

Es ist sicher gestellt, dass bis zur vollständigen Realisierung des Lärmschutzes nicht mehr Züge fahren, als vor der endgültigen Fertigstellung im Rahmen der heutigen Streckenkapazität möglich wären.

Zu 1c)

Für den Bereich Ofenerdiek in Oldenburg im Planfeststellungsabschnitt I (PFA I) liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Einzelpunktberechnungen vor. Mit Datum vom 2.8.2011 wurden vom Eisenbahnbundesamt (EBA) die PFA'e II und III planfestgestellt. Zwischen PFA I und III befinden sich keine abzweigenden Strecken. Bei somit identischer Streckenbelastung können die folgenden Aussagen auf den Bereich Oldenburg / Ofenerdiek übertragen werden.

Der Verordnungsgeber hat in der 16. Verordnung nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV) festgelegt, dass die Lärmimmissionen von Verkehrswegen nicht gemessen, sondern nach einer vorgeschriebenen Methode berechnet werden. Grundlage der Berechnungen sind Beurteilungspegel. Hierbei handelt es sich um Mittelungspegel (über Vorbeifahrt- und Ruhephasen gemittelte Schallpegel), jeweils für den Tageszeitraum (6.00 bis 22.00 Uhr) und den Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr).

Die Emissionspegel der Jahresscheibe 2009 (Analyse) stellen sich wie folgt dar:

Analyse 2009 Tag: 52,4 dB(A) Nacht: 59,3 dB(A)

Die Angaben zum Emissionspegel entsprechen einem Gebäude mit einem Abstand von 25 m zum Schienenweg.

Zu 1d)

Bezogen auf die o.g. derzeit zu erwartenden Zugzahlen sind keine Werte ermittelt worden. Ebenso sind Zahlen für 2013, 2014, 2016 und 2017 nicht Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung und liegen daher nicht vor.

Nach Errichtung der Lärmschutzmaßnahmen in 2016 wird die Strecke dann mit der erweiterten Kapazität genutzt. Die für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen zugrunde gelegten Zugzahlen liegen allerdings weit über den hier genannten Zugzahlen, da hierfür auf weitere Prognosehorizonte Bezug genommen wurde.

Die in den Planfeststellungsunterlagen verwendeten Zugzahlen entsprechen den neuerlich durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung veröffentlichten Zugzahlen für den Prognosehorizont 2025 bzw. liegen sogar noch darüber

(siehe www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/IR/bedarfsplanueberpruefung.html, dort die Anlage "Schlussbericht - Schienenwege des Bundes November 2010").

Zur Minderung der zu erwartenden Belastung für den Bereich Bahnübergang (BÜ) Ofenerdiek wurden Lärmschutzwände mit einer Höhe von 4,00 m ü. SO planfestgestellt. Je nach Ausrichtung der Hausfassade werden Pegelminderungen in der 1. Gebäudereihe von bis zu 16 dB (A) erzielt. Da durch Bahnübergänge die Lärmschutzwände nicht lückenlos verlaufen können, wird den Eigentümern der betroffenen Gebäude mit zu geringer Lärmschutzwirkung an den BÜ zugewandten Fassaden der Einbau passiver Schallschutzmaßnahmen angeboten.

Zu 1e)

Die aktuellen Öffnungszeiten der Strecke sind von 4 Uhr bis ca. 0.30 Uhr, an Montagen auch bis ca. 1.30 Uhr. Das heißt, dass derzeit nur die Zeit von ca. 0.30 Uhr, bzw. von ca. 1.30 Uhr bis 4 Uhr von Güterverkehr frei ist. In 2011 ist davon auszugehen, dass zwischen 0 Uhr und 5 Uhr kein regelmäßiger Güterverkehr stattfindet.

Zu 1f)

In 2012 ist davon auszugehen, dass zwischen 22 Uhr und 5 Uhr kein regelmäßiger Verkehr stattfinden wird.

Mit Beendigung der größeren Ausbaumaßnahmen an der Strecke wird diese wieder für 24 Stunden verfügbar. Die güterverkehrliche Nutzung wird dann auch über 24 Stunden gleich verteilt erfolgen.

Die jeweiligen Fahrlagen der Güterzüge werden sich aus den Kapazitätsanforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben und sind heute nicht darstellbar. Sie ergeben sich gemäß der rechtlichen Grundlagen der Eisenbahninfrastrukturbenutzungs-Verordnung jeweils erst im Spätsommer für das Folgejahr.

Insofern können für die Jahre 2013 ff. keine Angaben über güterverkehrsfreie Zeiten auf der Strecke gemacht werden.

Zu 2)

Die Kohletransporte von Wilhelmshaven ins Hinterland per Bahn sind im Herbst letzten Jahres *vorübergehend* ausgesetzt worden. Die Ursache dafür liegt in der Entlastung der Niedersachsenbrücke während ihres Umbaus. Nach derzeitigem Stand werden die Kohletransporte im Gesamtjahr 2011 nicht bzw. nur in Ausnahmefällen wieder aufgenommen werden. Grund sind die Baumaßnahmen an der Strecke und die für das Jahr 2011 bereits vergebenen Trassen. Ab 2012 sollen dann wieder regelmäßig Kohletransporte zu deutschen Kraftwerken im Hinterland aufgenommen werden.

Zu 3)

Bei der Zulassung neuer Schienenfahrzeuge gelten heute strenge Lärmgrenzwerte. Bei den Güterwagen werden diese Grenzwerte im Wesentlichen durch den Einsatz neuer Bremssohlen aus einem Verbundstoff statt Grauguss erreicht, denn die Räder werden bei diesen modernen Bremssohlen nicht so aufgeraut und verursachen dann auch nicht so hohe Lärmemissionen. Allgemein wird von einer Lärminderung von 8 bis 10 dB(A) bei Verbundsohle gegenüber der Graugusssohle ausgegangen. Dieser Vorteil wird allerdings erst wirksam, wenn ausreichend viele Wagen mit den neuen Sohlen bestückt sind. Da der Lebenszyklus von Güterwagen extrem lang ist, würde es noch viele Jahre dauern, bis alle Wagen den aktuellen Grenzwerten für Neuwagen entsprechen. Deshalb hat der Bund mit der DB ein Programm aufgelegt, mit dem die Umrüstung der älteren Güterwagen von Graugussbremssohlen auf Verbundbremssohlen unterstützt wird. Hierdurch wird der Lärm durch Güterzüge früher reduziert als es bei einer allmählichen Erneuerung der Wagenflotte zu erwarten wäre. Das Land unterstützt diesen Prozess seinerseits durch ein eigenes Projekt für die Verfügbarkeit noch weiter verbesserter Bremsen, wie z.B. der sogenannten LL-Sohle.

Zu 4)

Die Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven gehört zur öffentlichen Infrastruktur. Es gibt derzeit keine Möglichkeiten, Verkehre mit zugelassenen Fahrzeugen von dieser Infrastruktur auszuschließen.

Zu 5)

Leisere Güterwagen sind heute schon im Einsatz. Das Programm des Bundes und der DB zur Umrüstung ist auf 8 Jahre ausgelegt. Beim Bund geht man also offensichtlich von diesem Zeitraum als Übergangszeit aus. Mit dem Fahrplanwechsel 2012 wird mit einer sukzessiven Umrüstung der Güterwagen gerechnet, so dass bis 2016 ein Großteil der Flotte geringere Lärmemissionen verursachen wird, als in den genannten Lärmwerten unterstellt ist. Das Land Niedersachsen unterstützt diesen Prozess, indem es zur Entwicklung der sogenannten LL-Sohle einen Beitrag leistet.

Zu 6)

Die Deutsche Bahn AG hat zwar keine Mittel und Möglichkeiten den Nutzern ihrer Infrastruktur den Einsatz eines bestimmten Wagenmaterials vorzuschreiben, da sie keine Ordnungsbehörde ist und generell der diskriminierungsfreie Netzzugang gilt. Jedes zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen kann mit jedem durch das EBA zugelassenen Fahrzeug uneingeschränkt das Netz der Deutschen Bahn AG befahren.

Allerdings unterstützt die Deutsche Bahn AG Forderungen zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems, ist hierbei jedoch auf eine europäische Regelung angewiesen.

Die Einführung eines Bonussystems für lärmarme Güterwagen hat der Bund für Ende 2012 angekündigt.

Die Betreiber der Fahrzeuge weigern sich momentan, die Kosten der Umrüstung freiwillig zu tragen, da eine Umlegung der Kosten auf die Frachtraten aus Wettbewerbsgründen gegenüber anderen Verkehrsträgern nicht möglich ist.

Erst mit Einführung entsprechender Anreizsysteme werden zunehmend lärmoptimierte Fahrzeuge eingesetzt. Dann ist ein spürbarer Rückgang der Lärmemissionen im Güterverkehr auf der Schiene zu erwarten.

Zu 7)

Die Landesregierung setzt sich landesweit für eine Verringerung der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr ein. Hierzu zählen nicht nur das Projekt zur Erprobung von LL-Sohlen, sondern zählen auch Gespräche, die Niedersachsen mit der Europäischen Kommission zur Möglichkeit der Direktförderung für die Umrüstung geführt hat. Ob und welche Projekte hieraus für das Land abgeleitet werden können, um Lärmbelastungen weiter zu senken, wird geprüft.

Zu 8)

Solange Güterwagen über eine Zulassung verfügen, können sie auf öffentlicher Eisenbahninfrastruktur nicht ausgeschlossen werden.

Zu 9)

Minister Bode hat darauf hingewiesen, dass die zu erwartenden Zugzahlen bis 2016 nicht höher sein werden, als die heutige Kapazität der Strecke ermöglicht. Durch den Ausbau auf 2 Gleise wird kein höherer Lärmpegel verursacht. Erst wenn der Lärmschutz kommt, wird die höhere Kapazität in Anspruch genommen. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass ein „erheblicher Mehrverkehr“ noch nicht mit dem ersten Tag des neuen Hafens zu erwarten ist, sondern sich mit der Zeit entwickeln wird. Auf der anderen Seite kommen ebenfalls nach und nach die lärmindernden Entwicklungen zum tragen. Hierzu zählen z.B. die Elektrifizierung mit dem Einsatz leiserer Elektrolokomotiven, die Vollendung der Lärmschutzwände sowie leisere Güterwagen.

Zu 10)

Das WHO-Regionalbüro für Europa hat 2011 das Dokument "Burden of Disease from Environmental Noise" veröffentlicht. Es versucht durch die Kenngröße DALY (Disability Adjusted Life Year) alle Beeinträchtigungen bis hin zu Gesundheitsschäden durch Lärm mit einzubeziehen. Dabei

greift das Konzept zur Quantifizierung der Betroffenheit der Bevölkerung auf das GBD-Konzept (Global Burden of Disease) der WHO zurück. Dies ermöglicht quantitative Vergleiche und das Zusammenfassen mehrerer Wirkungen in Form eines Einzahlwertes. Das Dokument legt keine Grenzwerte für schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) fest. Insofern gelten für das Planfeststellungsverfahren für die Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg weiter die Grenzwerte der auf Grund des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Zu 11)

Ich verweise auf die Ausführungen im Vorspann.

Zu 12)

Das Land hat sich bei der Ausbauplanung der beiden zurzeit eingleisigen Abschnitte zwischen Oldenburg und nördlich von Varel intensiv für die bestmögliche Berücksichtigung des Lärmschutzes im Interesse der Anwohner eingesetzt, sodass die Installation des Schallschutzes gesichert ist. Das Planfeststellungsverfahren für die Umfahrung der Ortschaft Sande wird nach den Planungen der Bahn nunmehr Anfang 2012 eingeleitet. Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet Oldenburg werden Gegenstand des dortigen Planfeststellungsverfahrens und hierbei im Wesentlichen von den Wünschen der Stadt im Zusammenhang mit der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge bestimmt.

Die mit der Frage unterstellten Vorwürfe („vorsätzlicher Bruch von Zusagen“, „eingetretener Vertrauensschaden“) werden angesichts des über das rechtlich vorgeschriebene Maß hinausgehenden Lärmschutzes – siehe die Vorbemerkungen – entschieden zurückgewiesen.

Jörg Bode