



Antrag

Bearbeitung: Oliver Fraederich (E-Mail: oliver.fraederich@luebeck.de Telefon: 122-1060)

Resolution: Weniger Bahnlärm an der Hinterlandanbindung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.03.2013	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Lärmschutz-Gesamtkonzept
(10-Punkte-Maßnahmenpaket)

I. Einführung

Die Kreise Ostholstein, Stormarn und die Hansestadt Lübeck stellen eine einzigartige Kulturlandschaft mit maritimen Charakter und einem außergewöhnlichen Reichtum an kulturellen Zeugnissen dar.

Die positive Entwicklung der Region ist durch den Bahnlärm der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung in Gefahr. Mit der Fertigstellung wird sich der Güterverkehr weiter erhöhen und es droht eine zusätzliche Verschärfung der Lärm- und Erschütterungsproblematik. Es werden umfassende Maßnahmen zur Lärmreduzierung notwendig sein, um die Menschen von der Lärm- und Erschütterungsproblematik zu entlasten und den Gemeinden und Städten entlang der Hinterlandanbindung eine positive Entwicklungsmöglichkeit zu geben.

Gleichzeitig dürfen die Bemühungen der gesamten Region, den Tourismus als den wichtigsten Wirtschaftsfaktor weiter auszubauen, keinen Schaden nehmen.

Es steht außer Frage, dass der Gütertransport auf Schienen im Vergleich zum Güterverkehr auf der Straße grundsätzlich umweltfreundlicher und klimaschonender ist.

Durch den zu erwartenden Lärm durch den Güterverkehr auf größtenteils veraltetem Wagenmaterial und die übermäßige Belastung der Menschen steht zu befürchten, dass die Akzeptanz der Schiene als Verkehrsträger bei den Anwohnern immer weiter abnimmt. Gerade auch vor diesem Hintergrund müssen alle vorhandenen Möglichkeiten zur Lärminderung ausgeschöpft werden.

II. Aktuelle Lage und zukünftige Entwicklung

Zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland besteht ein gültiger Staatsvertrag, dessen Inhalt für die Hansestadt Lübeck verbindlich ist. Die Fehmarnbeltquerung mit der Hinterlandanbindung wird zukünftig zwei moderne und pulsierende Metropolregionen zweier europäischer Länder im Norden Europas verbinden.

Der Anschluss des Hafens Hamburg an das skandinavische Schienennetz und der aus Umweltschutzgründen zunehmenden Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, wird der internationale Güterbahnverkehr auf der Fehmarnbeltroute stetig zunehmen und damit auch die Lärmbelastung in den Regionen.

Das Güterverkehrsaufkommen auf der Fehmarnbeltroute wird auf bis zu 40 Güterzüge je Richtung geschätzt - gleichzeitig werden die Züge länger und schwerer.

III. Auswirkungen

Lärm schädigt nachhaltig die Gesundheit. Außerdem rufen die erheblichen Erschütterungen durch die vorbeifahrenden Züge Schäden an Gebäuden hervor. Der Wert der Häuser, der Mietwert und der Tourismus werden je nach Wahl der Route erheblich beeinträchtigt. Dies darf den Menschen in Ostholstein, Stormarn und der Hansestadt Lübeck auch in Zukunft nicht zugemutet werden. Sollte die von der Bahn präferierte Lösung durch die Ostseebäder realisiert werden, dann werden die Städte und Gemeinden insbesondere in Ost-Holstein hierdurch gravierend in ihrer vor allem touristischen Entwicklung eingeschränkt.

Die bislang geplanten Bemühungen im Hinblick auf die Entlastung der Menschen vom Lärm sind zu begrüßen und zu intensivieren. Daher ist das dringende Handeln aller politischen Entscheidungsträger mit der Umsetzung weiterer kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen zur Reduzierung des Bahnlärms an der Fehmarnbeltroute notwendig.

IV. Forderungen

Die Gesundheit der Bevölkerung hat eindeutigen Vorrang vor rein wirtschaftlichen Überlegungen. Den Gesetzgeber sowie die Bahnen und Güterverkehrsunternehmen treffen die Pflicht der Lärmvorsorge und -sanierung.

Die Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung darf nur in Verbindung mit einer garantierten Entlastung vom Bahnlärm und von Bahnerschütterungen realisiert werden.

Aus diesem Grund setzt sich die Hansestadt Lübeck für ein „Lärmschutz-Gesamtkonzept“ an der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung mit folgenden Schwerpunkten ein:

1. Nächtliches Tempolimit von 50 km/h zwischen 22.00 und 06.00 Uhr für nicht umgebaute bzw. modernisierte Züge ab dem Zeitpunkt der Eröffnung der Fehmarnbeltroute zur Belastungsreduzierung.
2. Ab 2020 Nachtfahrverbot für alle nicht umgebauten bzw. modernisierten Züge.
3. Abschaffung der Lärmprivilegierung von 5dB(A) der Schiene gegenüber der Straße (Abschaffung Schienenbonus) zum 1. Januar 2015 für alle neuen Vorhaben.
4. Wirksame Gestaltung von lärmabhängigen Trassenpreisen und kontinuierliche Überprüfung auf deren Wirksamkeit. Verwendung der Mittel zur beschleunigten Umrüstung von Bestandwaggon auf die Komposit-Bremse (K-Sohle Umbaukosten von bis zu 7.000 Euro pro Waggon)
5. Schnelle Zulassung der „Low noise-Low friction“- Bremse (LL-Sohle wenig Lärm, wenig Reibung), da die Umrüstung von Bestandwaggon (150.000 Bahnwaggon in Deutschland) so deutlich günstiger und damit schneller durchführbar sein wird.
6. Die Umrüstung und Modernisierung des gesamten rollenden Materials auf den neuesten technischen Stand und ein Kompletttausch von Graugussbremsen an Güterwagen bis zum Jahr 2020 auf deutscher und auf europäischer Ebene soll angestrebt werden.
7. Ertüchtigung der bereits bestehenden Bahnstrecke für eine zukünftige touristische Entwicklung, um die Attraktivität der Bäder deutlich zu erhöhen.
8. Neubau einer Bahnstrecke parallel zur Autobahn für den überregionalen Personen- und Güterverkehr. Das Ziel sollte eine schnelle Realisierung einer Alternativstrecke für den Güterverkehr abseits der touristischen Orte sein. Bei der Planung und dem Bau einer Alternativtrasse sind insbesondere die Belastung der Anwohner zu berücksichtigen sowie die Einhaltung gesetzlicher Lärmvorschriften zu beachten.

9. Gültigkeit der in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung vorgesehenen strengeren Grenzwerte für Lärmimmissionen ab dem Jahr 2020 auch für bereits bestehende Eisenbahnstrecken und ein Heruntersetzen entsprechend der Forderungen der WHO zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung auf maximal 45 Dezibel in der Nacht.
10. Erneute Bereitstellung der 60-Millionen Euro Landesmittel für die Hinterlandanbindung durch Schleswig-Holstein, um die raumverträglichste Variante der Schienenhinterlandanbindung nach Abschluss des Raumordnungs- und des Planfeststellungsverfahrens realisieren zu können und die Finanzierung der Umbaumaßnahmen für die Kommunen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) durch die Landesregierung sicherzustellen.

V. Zusammenfassung

Die Menschen dürfen an der zukünftigen Hinterlandanbindung nicht den unerträglichen Belastungen des Bahnlärms durch den Einsatz veralteter Schienengüterverkehrstechnik ausgesetzt werden. Die Deutsche Bahn, der Bund und die Landesregierung Schleswig-Holsteins sind gleichermaßen gefordert, unverzüglich die notwendigen Schritte zur Lärm- und Erschütterungsreduzierung einzuleiten.

Mit der Umsetzung eines „Lärmschutz-Gesamtkonzeptes“ geben wir den Menschen und den Städten und Gemeinden in Ost-Holstein, Stormarn und der Hansestadt Lübeck eine wirtschaftliche Entwicklungs- und Zukunftsperspektive, die Vorteile der Fehmarnbeltroute zu nutzen und gleichzeitig die negativen Folgen zu minimieren.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Anlagen :

Vorsitzende/r
der CDU-Fraktion