



S.-H. Gemeindetag • Reventlouallee 6 • 24105 Kiel

Wirtschaftsausschuss
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Vorsitzenden
Bernd Schröder

Landeshaus

vorab per e-mail: wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

24 105 Kiel, 14.04.11

Reventlouallee 6/II. Stock
Haus der kommunalen Selbstverwaltung
Telefon: 0431 570050-50
Telefax: 0431 570050-54

E-Mail: info@shgt.de
Internet: www.shgt.de

Aktenzeichen: BÜ/Ro

Lärmschutz im Schienenverkehr
Antrag der Fraktionen der CDU und FDP
Drucksache 17/1274

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 17/2282

Sehr geehrter Herr Schröder,
Sehr geehrte Damen und Herren Ausschussmitglieder,

für die Möglichkeit, zu dem oben genannten Antrag der Fraktionen der CDU und FDP Stellung nehmen zu können, danke ich Ihnen sehr herzlich.

Der Schleswig-Holsteinische Gemeindetag unterstützt den Antrag der Fraktionen vollumfänglich. Aus unserer Sicht ist der Schienenbonus ein überkommenes Privileg für Schienenfahrzeuge, welches in der heutigen Zeit nicht mehr zu rechtfertigen ist. Die Bürger in den Gemeinden sind vielfältigen Lärmbelastungen ausgesetzt. Verkehrslärm macht hierbei einen deutlichen Anteil aus, wobei auch der Schienenlärm im nennenswerten Umfang hierzu beiträgt.

1. Belastungen an Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen / Jahr

So sind 19 Gemeinden in den Randbereichen von Hamburg und Kiel entlang von Haupteisenbahnstrecken auf einer Streckenlänge von rund 100 km einer Verkehrsbelastung von über 60.000 Zügen / Jahr ausgesetzt.

Die Auswertung der 1. Stufe der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Schleswig-Holstein hat ergeben, dass auf Grundlage der bis August 2009 vorliegenden Lärmkarten 21.800 Bürger Belastungen von mehr als 55 dB (A) tagsüber und 14.500 Bürger

nachts entlang dieser 100 Schienenkilometern Lärmbelastungen durch Hauptseisenbahnstrecken ausgesetzt waren. Der Anteil der Lärmbelasteten in der Nacht ist damit zwar geringer als zur Tageszeit. Allerdings liegt der Anteil der Menschen mit hohen Belastungen in der Nacht (über 55 dB (A)) und erhöhtem Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen bei 44 %, davon 18 % oder 2.580 Menschen mit sehr hohen Belastungen (über 60 dB (A)). Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass die Zahl der Belasteten pro Kilometer bei Schienenlärm deutlich höher als bei Straßenverkehr ist, insbesondere in den lauten Pegelbereichen.

Dieses Ergebnis ist auch deshalb so deutlich zu Tage getreten, weil für die Lärmbetrachtungen nach der Umgebungslärmrichtlinie kein Schienenbonus von 5 dB (A) in Abzug gebracht wird. Insofern spiegelt dieses Ergebnis die tatsächliche Lärmbelastung an Hauptseisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen / Jahr wieder.

*(Quelle: Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Schleswig-Holstein
– Auswertung der Lärmkartierung 2007,
Veröffentlichung des MLUR vom November 2009.)*

2. Belastungen an Hauptseisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen / Jahr

Weitere 130 Gemeinden sind auf einer Streckenlänge von 360 km einer Verkehrsbelastung von mehr als 30.000 Zügen / Jahr ausgesetzt. Diese Strecken werden jedoch erst im Rahmen der nun anstehenden Umsetzung der 2. Stufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie betrachtet werden. Die Problematik dürfte aber bereits durch die Auswertung der 1. Stufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie deutlich geworden sein. Wir gehen hier insofern von ähnlichen Ergebnissen aus.

3. Verpflichtungen der Gemeinden aufgrund der §§ 47 a-f BImSchG

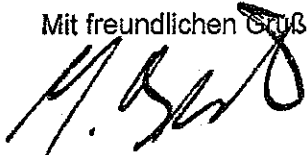
Die Gemeinden sind auf vielfältige Weise bemüht, Lärmkonflikte in ihrem Gemeindegebiet zu begrenzen. Zuletzt sind sie gerade in Hinsicht auf die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie durch die §§ 47a-f Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) durch den Bund verpflichtet worden, Lärmkarten zu erstellen sowie Lärmaktionspläne auszuarbeiten und umzusetzen. Von dieser Verpflichtung sind auch Lärmkonflikte durch Eisenbahnstrecken erfasst. Die erheblichen Anstrengungen der Gemeinden zur Lärmreduzierung sowie die gesetzlichen Verpflichtungen aufgrund der §§ 47a ff. BImSchG werden jedoch geradezu konterkariert, wenn für den Schienenverkehr der Schienenbonus weiterhin aufrecht erhalten wird.

Es ist konsequent und folgerichtig, Verkehrslärm – egal von welchem Verkehrsmittel dieser erzeugt wird –, den gleichen Maßstäben zu unterwerfen. Denn auch hinsichtlich der schädlichen Auswirkungen von Lärm auf den menschlichen Organismus dürften keine Unterschiede nach Art der Lärmquelle feststellbar sein.

4. Handlungsbedarf hinsichtlich fester Fehmarnbeltquerung

Darüber hinaus sehen wir es als guten Ansatz, über ein lärmabhängiges Trassenpreissystem einen Anreiz für Eisenbahnverkehrsunternehmen zu schaffen, auf lärmarme Fahrzeuge umzurüsten. Denn vielfach ist insbesondere im Güterverkehr noch Wagenmaterial in Gebrauch, welches auf dem technischen Stand der 60'iger Jahre des letzten Jahrhunderts ist, obwohl Räder- und Bremsentechnik verfügbar ist, die zu einer erheblichen Geräuschkürzung führt. Gerade in Hinsicht auf die zu erwartende zusätzliche Belastung durch Schienenverkehr nach Vollendung der festen Fehmarnbeltquerung auf der Vogelfluglinie wäre eine spürbare Lärmreduzierung des rollenden Wagenmaterials durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen ein wichtiger Baustein, um die Belastung der Bevölkerung von vornherein zu reduzieren und damit Akzeptanz innerhalb der betroffenen Gemeinden zu erhöhen.

Mit freundlichen Grüßen



Jörg Bülow

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied