

Antrag

der Abgeordneten Markus Löning, Horst Friedrich (Bayreuth), Angelika Brunkhorst, Ulrike Flach, Joachim Günther (Plauen), Christoph Hartmann (Homburg), Birgit Homburger, Eberhard Otto (Godern), Cornelia Pieper, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Dr. Karlheinz Gutmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Dr. Werner Hoyer, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Carl-Ludwig Thiele, Dr. Dieter Thomae, Jürgen Türk, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Lärmschutz an der Anhalter Bahn – Folgen der Teilung Berlins überwinden

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nach der Teilung Berlins wurden im Stadtgebiet Anfang der 50er Jahre eine ganze Reihe von Eisenbahnstrecken durch die DDR-Reichsbahn aufgegeben. Dazu gehören insbesondere die Anhalter Bahn (vom Anhalter Bahnhof über Lankwitz und Lichterfelde und dann weiter in Richtung Leipzig), die Dresdner Bahn (vom Potsdamer Bahnhof über Zehlendorf nach Potsdam) und die Nordbahn (vom Potsdamer Bahnhof über Wedding und Frohnau nach Rostock und Stettin). Dort wurden die früheren Gleiskörper größtenteils demontiert und die Kopfbahnhöfe, zu denen sie führten, gesprengt, sämtliche Anlagen sind verfallen und im ehemaligen Grenzbereich auch vollständig entfernt worden.

In den Jahren bis zur Wiedervereinigung ist die Wohnbebauung bis an diese gelegten Trassen herangerückt, was wegen der Einmauerung Berlins auch unvermeidbar war.

Nach der Wiedervereinigung werden diese Strecken jetzt wieder aufgebaut. Die Anhalter Bahn beispielsweise wird demnächst, wie vor dem Krieg, wieder eine der meistfrequentierten deutschen Strecken werden.

Die Deutsche Bahn und das Eisenbahn-Bundesamt vertreten die Auffassung, dass der Wiederaufbau kein „Bau“ eines Schienenweges im Sinne von § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV und § 41 BImSchG sei, da die ehemals vorhandenen Strecken nie entwidmet worden seien. Dies bedeutet, dass die Lärmschutzbestimmungen für Neubaumaßnahmen nicht zur Anwendung gelangen. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Rechtsauffassung bestätigt.

Es besteht nun die Situation, dass „Lärm-Altlasten“, wie sie das Lärmsanierungsprogramm beseitigen will, bei der Anhalter-Bahn in Berlin neu geschaffen werden. Es ist unverantwortlich, die während der Bauphase kostengünstigere Lärmvermeidung zugunsten einer späteren und teureren Lärmsanierung zu unterlassen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

1. alles in ihren Möglichkeiten Stehende zu tun, um den betroffenen Anwohnern an der Anhalter Bahn einen angemessenen Lärmschutz zu gewährleisten;
2. das bestehende Programm zur Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes dahingehend fortzuentwickeln, dass die Folgen der Teilung in Berlin berücksichtigt werden und die „Lärmsanierung“ an den wiederaufgebauten Strecken bereits während der Bauphase vorgenommen werden kann.

Berlin, den 4. Juni 2003

Markus Löning
Horst Friedrich (Bayreuth)
Angelika Brunkhorst
Ulrike Flach
Joachim Günther (Plauen)
Christoph Hartmann (Homburg)
Birgit Homburger
Eberhard Otto (Godern)
Cornelia Pieper
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Dr. Karlheinz Gutmacher
Dr. Christel Happach-Kasan
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Dr. Werner Hoyer
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Dieter Thomae
Jürgen Türk
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion