

Positionspapier der Bürgerinitiative Save Kirchlinteln

zum drohenden Ausbau der Amerikalinie für den Güterverkehr

Im Rahmen der Erweiterung der Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr in Norddeutschland droht der Ausbau der sogenannten Amerikalinie (ABS 1960) zwischen Langwedel und Uelzen. Dieser ist Bestandteil mehrerer Planungsvarianten der Deutschen Bahn. Vorgesehen ist die Elektrifizierung der Strecke sowie die Anlage mehrerer sogenannter Kreuzungsbahnhöfe, die Bahn prüft derzeit sogar die Möglichkeit eines zweigleisigen Ausbaus. Zusätzlich droht der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Verden-Rotenburg.

All dies würde die Gemeinde Kirchlinteln in besonderem Maße belasten. Direkte Auswirkungen durch dauerhaften Lärm, Erschütterungen und Wegfall von Bahnübergängen sowie indirekte Folgen wie der Wertverlust von Immobilien, Einbrüche im Tourismusbereich und Abwanderung von Bürgern müssen verhindert bzw. auf das geringstmögliche Maß beschränkt werden.

Daher schlägt die Bürgerinitiative folgende Standpunkte vor, deren Durchsetzung gemeinsam mit den Verwaltungen und politischen Fraktionen der Region gegenüber Bahn, Land und Bund verfolgt werden soll, unabhängig davon, ob ein Ausbau oder nur eine sogenannte Ertüchtigung erfolgt.

Lärm- und Erschütterungsschutz

Bahnlärm macht erwiesenermaßen krank. Daher sind für den Fall des Ausbaus der Amerikalinie beim Schutz vor Lärm und Erschütterungen strengste Maßstäbe anzulegen. Wir erwarten, dass die Deutsche Bahn AG freiwillig einen Lärmschutz weit über dem gesetzlichen Niveau garantiert. Daraus resultieren die folgenden Forderungen:

1. Neben höchstmöglichem passiven Schallschutz wie Schallschutzwänden und -fenstern fordern wir, dass die Bahn *verbindlich* aktiven Schallschutz praktiziert. Dazu gehören der lückenlose Einsatz von sog. Flüsterbremsen und das Verbot von Güterwagen mit herkömmlichen Bremsen sowie regelmäßiges Schienenschleifen. Für die Ermittlung der Lärmstärke müssen die Spitzenwerte statt wie bisher nur die Mittelwerte in die Berechnungen einbezogen werden. Damit veraltete Güterwagen erkannt und ausgesondert werden können, sind dauerhafte Messstationen einzuführen (sog. „Zugmonitoring“).
2. Einrichtungen wie Altenpflege-, Kinder- und Behindertenheime sind besonders schutzbedürftig. Auch auf Friedhöfe und Ruheforste ist konsequent Rücksicht zu nehmen. Auch deshalb fordern wir ein Tempolimit von 60 km/h innerhalb geschlossener Wohngebiete.
3. Nächtlicher Bahnlärm führt zu massiven Störungen der Nachtruhe, die nachweislich schwere gesundheitliche Schäden zur Folge haben. Wir fordern daher ein generelles Nachtfahrverbot auf der Amerikalinie zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr.
4. Kreuzungsbahnhöfe (Ausweichgleise, an denen Güterzüge aneinander vorbeifahren können) sind wegen ihres besonders starken Lärmpotentials (durch Abbremsen, Stoppen und Wiederanfahen) außerhalb geschlossener Ortschaften anzulegen.

Zerschneidung der Gemeinde und Sicherheit

Bei einem Ausbau, insbesondere einem zweigleisigen, drohen der Gemeinde und ihren Bürgern die Schließung von Bahnübergängen und unzumutbar lange Wartezeiten an ihnen. Dorfgemeinschaften drohen zerschnitten zu werden, und landwirtschaftliche Flächen könnten nur noch auf großen

Umwegen erreicht werden. Dazu unsere Forderungen:

1. Die Bahnübergänge in der Gemeinde sind zu erhalten.
2. Sollten Bahnübergänge zwingend weggefallen müssen, sind Ersatzwege zu schaffen. Die Kosten trägt die Deutsche Bahn AG.
3. Die schnelle Erreichbarkeit durch Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste darf nicht eingeschränkt werden.
4. Da auch Gefahrgut durch die Gemeinde transportiert werden wird, hat die Bahn sicherzustellen, dass die Strecke alle Sicherheitsstandards erfüllt. Insbesondere ist *vor* der Planung zu klären, ob der derzeitige Schwellenabstand von 67 cm (Standard ist lt. Eisenbahnbundesamt 60 cm) ausreicht und ob die Strecke erdbebensicher ist. Daraus resultierende Mehrkosten sind in die Berechnung der Wirtschaftlichkeit mit aufzunehmen.

Kosten

Durch den Ausbau entstünden nicht nur der Bahn (und damit dem Steuerzahler) hohe Kosten, auch die Gemeinde müsste mit Belastungen durch Beteiligungen an Um- und Ausbauten bzw. durch Wegfall von mit Gemeindegeldern finanzierten Bauwerken rechnen. Dazu kämen massive Wertverluste von Immobilien auf die Eigentümer und (über geringere Grunderwerbssteuer) auch auf die Gemeinde zu. Dieses wirkt besonders schwer, da Bürger und Gemeinde keinerlei Vorteile durch den Ausbau hätten. Daher fordern wir:

1. Bereits im Vorfeld muss der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus erbracht werden. Es darf keine Aushebelung der Nachhaltigkeit aus politischen Gründen erfolgen.
2. Da es sich bei dem Ausbau der Amerikalinie um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe handeln würde, dürfen die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG), die eine Kostenbeteiligung der Kommunen vorsehen, nicht zur Anwendung kommen.
3. Bauwerke wie die Bahnüberführung in Brunsbrock, die mit Geldern der Gemeinde errichtet wurden, sind zu erhalten oder auf Kosten der Bahn um- oder neuzubauen. Ist dies nicht möglich, muss die Gemeinde entschädigt werden.
4. Wertminderungen privater und öffentlicher Immobilien sind im vollen Umfang auszugleichen. Die voraussichtlichen Kosten für die Punkte 2. bis 4. sind bereits bei der Planung mit in die Wirtschaftlichkeitsberechnung einzubeziehen. Das gilt auch für Kosten, die etwa durch die Verlegung von Landes- oder Kreisstraßen entstehen würden.

Charakter der Region

Der gewachsene lebenswerte und naturnahe Charakter der Gemeinde Kirchlinteln muss erhalten bleiben. Mit der Verleihung des Europäischen Dorferneuerungspreises im Jahr 2000, der erst dreimal nach Deutschland und nur einmal nach Niedersachsen ging, wurden die steten Anstrengungen in diesem Bereich gewürdigt. Selbstverständlich verschließen wir uns nicht dem technischen und wirtschaftlichen Fortschritt. Es ist aber zu vermeiden, dass gesamtgesellschaftliche Aufgaben zu Lasten einzelner Regionen gehen, wie es hier mit der Erdgasförderung durch das sogenannte Fracking, den Plänen für die Südlink-Stromtrasse und dem Ausbau der Amerikalinie der Fall sein würde. Den wirtschaftlichen Interessen von Bund, Land und Bahn sind in gleichem Maße die Interessen der Region und der dort lebenden Menschen gegenüberzustellen. Diese sind zu berücksichtigen, auch wenn dadurch Mehrkosten entstehen.