

Planfeststellungsverfahren Ertüchtigung Knoten Bremen

„Oldenburger Kurve“ *Entgegnung zur Stellungnahme der DB zur Diskussion unter den Betroffenen*

1. Einspruch:

- *Anwohner und Bahnlärminitiative sagen:*
Aktiver Lärmschutz muss in vollem Umfang, d.h. über das Brückenbauwerk Breitenweg hinaus, gewährt werden.
- *Die Bahn sagt:*
Abgelehnt! Wegen „Überproportionalen Kostenanstiegs“ für die Lärmschutzmaßnahmen; die Brücke müsste statisch gesichert werden, und das kostet zu viel Geld.
- *Was die Bahn nicht sagt:*
Das Geld wäre da: die Bahn muss allein jedes Jahr 500 Mio. € an den Bund abführen, damit der den Bundeshaushalt konsolidieren kann.
Der Bund selber investiert generell zu wenig Geld in die Schieneninfrastruktur. Das Gleisnetz ist die einzige Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, die schrumpft - obwohl sich alle Politiker einig sind: 'Der Schienengüterverkehr soll Marktanteile gewinnen'. 11 Mrd. € gibt die Bundesregierung ca. für Verkehrsinvestitionen aus; fast noch mal die Hälfte, 5 Mrd. € Investitionen mehr - das verlangt z.B. die Allianz pro Schiene. Davon wären allein knapp 2 Milliarden Euro nötig für Neu- und Ausbaumaßnahmen zur Stärkung des Seehafen-Hinterlandverkehrs!

2. Einspruch:

- *Anwohner und Bahnlärminitiative sagen:*
Der gesamte Verkehrslärm, also der Lärm von den Straßen, von den bestehenden Bahngleisen und von den zukünftigen Bahngleisen, muss berücksichtigt werden, nicht nur der von den neuen Gleisen alleine.
- *Die Bahn sagt:*
Abgelehnt! Der bestehende Bahnlärm liegt zwar heute schon deutlich über allen Grenzwerten! Zwischen 67 (tags) und 77 dB (A) (nachts) in der Nicolaistrasse. Er würde bis 2015 sogar weiter steigen: zusätzlich noch um bis zu 3,5 Dezibel in der Nicolaistrasse, um bis zu 2,5 Dezibel in der Struckmannstrasse und um 1,5 Dezibel in der Kastanienstrasse.
Durch den Neubau der Kurve entsteht aber rechnerisch eine Abnahme des Lärms.

Weil nämlich die Hälfte der Zugfahrten dann auf dem andern, neuen Gleis mit Lärmschutzwänden ist. Um bis zu 2 Dezibel in der Nicolaistrasse und bis zu 0,5 Dezibel in der Struckmannstraße und der Kastanienstraße. Also sei das ja nicht so schlimm.

Nach Adam Riese nimmt der Lärm selbst dann aber immer noch um 1,5 Dezibel **zu** in der Nicolaistrasse.

Deshalb wohl verspricht die Bahn: Für den Abschnitt 1500 zwischen Doventorsteinweg und Breitenweg „kann davon ausgegangen werden, dass eine **Lärmschutzwand** vorgesehen wird.“ (Seite 4)

- *Was die Bahn nicht sagt:*
Auf eine Lärmschutzwand besteht kein Rechtsanspruch! Wenn das Geld nicht reicht, gibt's auch keine Lärmschutzwand. Die Bürger sollen womöglich nur getröstet werden.
Der Verkehr soll sich verdoppeln. Der Containerverkehr verdreifachen. Deshalb wird auch der Verkehr auf beiden Gleisen, von und nach Oldenburg, zunehmen!

3. Einspruch:

- *Anwohner und Bahnlarminitiative sagen:*
Errechnete Lärmwerte müssen durch Messungen überprüft werden; nur das ist realistisch.
- *Die Bahn sagt:*
Abgelehnt! Das Gesetz sieht nur Berechnungen vor.
- *Was die Bahn nicht sagt:*
 - **Die Rechnungen sind sehr umstritten. Es wird ein Durchschnittslärm ermittelt, aber der Mensch wacht nicht vom Durchschnittslärm auf, sondern von Spitzenwerten, vom Bremsen, Quietschen und Wiederanfahen, vom Rütteln und Schüttern.**
 - **Der Lärm wird künstlich kleingerechnet. Fünf Dezibel werden einfach abgezogen! Angeblich ist Bahnlärm besser als Autolärm.**

4. Einspruch:

- *Anwohner und Bahnlarminitiative sagen:*
Der Prognosezeitraum für die Errechnung der Lärmbelastung ist zu kurz, er reicht nur bis 2015. Bis dahin ist 1. der Jade-Weser-Port noch gar nicht so weit und 2. soll der Schienenbonus 2012 abgeschafft werden. Also stimmen die Grundlagen der Berechnung gar nicht: Es wird mehr Verkehr geben, und es muss mehr Lärm angerechnet werden.
- *Die Bahn sagt:*
Abgelehnt! Sie hat zwar 2015 geschrieben, aber 2025 gerechnet (Seite 4).

Der Schienenbonus ist grade erst in einer aktuellen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts von 2010 „höchstrichterlich bestätigt“ worden.

- *Was die Bahn nicht sagt:*

Nach den Prognosen der DB selber werden bis 2015 aus/nach Oldenburg fast 100 Züge mehr fahren pro Tag und aus/nach Bremerhaven fast 60 Züge pro Tag. Gleichzeitig wurde der S-Bahnverkehr eingeführt und verdichtet. Bis 2025 wird es noch mehr werden; die Bundesregierung rechnet mit einer Verdreifachung des Containerumschlags. In der Wirtschafts- und Finanzkrise gingen die Zahlen 'runter, jetzt gehen sie aber wieder 'rauf.

Und: In der Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung steht, sie schafft den Schienenbonus ab. Die Richter haben nur gesagt, das müssten sie abwarten. Wenn die DB ein ernsthaftes Interesse hätte am Lärmschutz, müsste sie Alternativberechnungen anstellen und die Regierung damit unter Druck setzen!

5. Einspruch:

- *Anwohner und Bahnlärminitiative sagen:*

Die enge Kurve führt zu höheren Geräuschbelastungen, zu Quietschen und Erschütterungen. Diese Geräusche müssen gesondert gedämpft werden, es braucht einen Erschütterungsschutz, regelmäßiges Gleisschleifen und andere Maßnahmen am Gleis.

- *Die Bahn sagt:*

Abgelehnt! Das Quietschen ist bereits eingerechnet; das „Besonders überwachte Gleis“ befindet sich noch in Erprobung und kommt deshalb nicht in Frage.

- *Was die Bahn nicht sagt:*

- Es gibt ganz viele technische Möglichkeiten, Lärm zu dämpfen – da, wo es hilft, an der Quelle, zwischen Rad und Schiene! Es muss nur das Geld in die Hand genommen werden. Das Lärmsanierungsprogramm der Bahn ist erst 1998 aufgestellt und seit 2007, also seit fünf Jahren, nicht mehr aufgestockt worden. Für die Bundesfernstraßen gibt es so ein Programm seit 1978!

- Und warum nicht neue Verfahren auch in Bremen austesten? Bremen ist im Konjunkturprogramm II, aus dem das bezahlt wird, benachteiligt worden!

6. Einspruch:

- *Anwohner und Bahnlärminitiative sagen:*

Nachhaltig hilft nur die Umrüstung von Güterwagen auf neue, mit modernen Bremsen ausgestattete Züge und eine Trennung von Personen- und Güterverkehr; der Güterverkehr muss um die Wohngebiete herumgeleitet werden.

➤ *Die Bahn sagt:*

Schuld sind immer die andern!

Über neue Trassen muss die Politik entscheiden und umrüsten tun die Eisenbahnverkehrsunternehmen; sie selber stellt nur das Netz zur Verfügung.

Aber alles sei auf bestem Weg.

➤ *Was die Bahn nicht sagt:*

▪ **Hat sie denn der Bundesregierung Vorschläge für die Umgehung von Großstädten vorgelegt?**

O-Ton Bundesverkehrsministerium: „Durch die Mischung von Personen- und Güterverkehren kommt es zu Behinderungen in beiden Tätigkeitsfeldern der Bahn. Es besteht zusätzlicher Ausbaubedarf bei den Seehafenhinterlandanbindungen, um den prognostizierten Güterumschlag bis 2025 zu bewältigen.“ (Quelle: BMVBS, Nationales Hafenkonzert für die See- und Binnenhäfen, Berlin Juni 2009, S. 37) Also geht selbst die Regierung von neuen Trassenführungen aus.

▪ **Hat sie nicht selber ein Verfahren für die Trassenpreisberechnung, das Schnelligkeit belohnt, Lärm in Kauf nimmt?** Hat sie nicht lärmabhängige Trassenpreise ausgehandelt, die die meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen benachteiligen?

▪ **Sind ihr nicht Lärmschutzwände immer lieber als nachhaltige Lösungen?** Selbst das Bundesverkehrsministerium schreibt: „... die DB AG bevorzugt Infrastrukturlösungen gegenüber Investitionen in das Rollmaterial, da sie Investitionen in das Rollmaterial selber tätigen muss, während der Bund den Ausbau der Schieneninfrastruktur weitgehend finanziert.“ (Quelle: BMVBS, Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege, Berlin November 2010, S. 22) Auf Deutsch: Lärmschutzwände zahlt der Bund, Umrüstung zahlen die Bahnunternehmen und Speditionen!

Alles in allem: Stellungnahme der DB - Abgelehnt! Wir halten an unseren Einwendungen fest und fordern besonders:

1. Eine feste Zusage für die geplante Lärmschutzwand statt leerer Versprechungen!
2. Vollschutz an der gesamten Strecke. Besonders: Lärmschutz und Schutz vor Erschütterungen an den Brücken!
3. Lärmvorsorge im gesamten Stadtteil! Lärmvorsorgewerte liegen 10 dB (A) höher als Lärmsanierungswerte.

Die Anwohner werden durch die Beschlüsse der Beiräte Mitte und Findorff in ihren Forderungen umfassend unterstützt!