

Anmerkungen zum Planfeststellungsbeschluss
"Oldenburger Kurve" vom 06.08.2012

A. (Güter-) Zugzahlen nach Anlage 11.4, Blatt 1

| Jahr | Strecke 1500 Oldenburg | Strecken 1740 + 1401 Bremerhaven | Strecken 2200, 1740, 1401 Hannover /Osnabrück |
|-----------|---------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Ist 2007 | 61 | 157 | 218 |
| Soll 2015 | 138 | 142 | 280 |
| Differenz | +77 | -15 | + 62 |

Gemäß der neuen Prognosezahlen für 2025 ergeben sich auf der Strecke 1500 Bremen Oldenburg "Reduzierungen von 30 Zügen je 24 Stunde gegenüber den Zugzahlen die von der VHT ins Verfahren eingebracht wurden" (S. 27).

Kommentar:

Die Züge aus/nach Bremerhaven werden 15 weniger, offenbar rechnet die Bahn mit einer Verlagerung von Containerverkehren von Bremerhaven zum JWP. Das würde die Anwohner an dieser Strecke etwas entlasten, für die Anwohner der Strecke nach Hannover / Osnabrück ist es gleich, ob die Züge aus Wilhelmshaven oder Bremerhaven kommen.

Wenn tatsächlich auf der Oldenburger Strecke 30 Güterzüge pro Tag weniger fahren als prognostiziert, wird es (die nächsten Jahre) auch nicht ganz so laut. Offenbar rechnet der Bund damit, dass der JWP Langsamer anläuft als geplant. Das könnte ein Argument sein, um nochmals die Ausweichstrecke Oldenburg - Cloppenburg -Osnabrück ins Gespräch zu bringen.

B. Geplante Baumaßnahme

Das neue Gleis wird knapp 950m lang, davon laufen rund 500m relativ gerade parallel zum bestehenden Gleiskörper Richtung Bremerhaven, die eigentliche Kurve ist etwa 450m lang. Verbunden werden die Strecken 1401 und 1412, die auf die Strecke 1500 nach Oldenburg führt. Das neue Gleis soll die Verkehre Richtung Oldenburg leiten, die Verkehre in Gegenrichtung laufen über die "alte" Oldenburger Kurve (Strecke 1500) und dann weiter über das verlängerte Gleis 1 auf die Strecke 1401.

C. Begründung der Maßnahme - zur Frage der Kapazitätserweiterung

Die Begründung ist in sich widersprüchlich, einerseits heißt es:

"Zur Sicherstellung der Abfuhr der prognostizierten schienengebundenen Mehrverkehre aus den norddeutschen Seehäfen wurde zwischen dem Bund und der DB Netz AG die Durchführung eines Maßnahmenpakete zur Verbesserung der Infrastruktur und Beseitigung von Kapazitätsengpässen vereinbart" (S. 14).

Durch die Baumaßnahmen soll "die Durchlässigkeit des Knotens Bremen" erhöht werden (S. 14).

Zugleich wird mehrfach betont:

"Der Erhöhung der Kapazität dient die geplante Maßnahme nicht" (S. 15).

"Durch die geplante Maßnahme wird die Kapazität der Strecke nicht erhöht" (S. 23).

Kommentar:

Die Leugnung der Kapazitätserhöhung war bereits bei der Erörterung am 17.01.2012 deutlich geworden. Auch auf dem Erörterungstermin des OVG-Bremen zu den Gleis 1-Klagen am 24.04.2012 bestritten Bahn und EBA eine Kapazitätserhöhung, das Gericht folgte dieser Sichtweise nicht.

In der Antwort auf eine Einwendung des Gesundheitsamtes stellt das EBA etwas sophistisch fest, dass die geplante Baumaßnahme *"nicht dazu dient, neue oder zusätzliche Verkehre zu erzeugen, sondern lediglich der Verbesserung der Verkehrsabwicklung im Knoten Bremen, was auch schlüssig ist, weil außerhalb des Knotens Bremen keine Baumaßnahme durchgeführt wird. Somit verbleiben diese Strecken außerhalb des Knotens Bremen nach wie vor in ihrem jeweils vorgegebenen planungsrechtlichen Rahmen, so dass Lärmvorsorgemaßnahmen außerhalb des Planbereichs (...) kein Raum bliebe. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde weist der Vorhabenträger (...) zu Recht darauf hin, dass andernfalls keine Eingrenzung mehr möglich wäre, wo über den gesetzlichen Anspruch hinaus noch überall Lärmschutz erforderlich würde"* (S. 19).

Kommentar:

Natürlich wird durch die neuen Gleise nicht mehr Verkehr "erzeugt", aber wohl "möglich gemacht". Und in der Tat wird ja die Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven ausgebaut, was die Notwendigkeit der "Ertüchtigung" des Knotens Bremen nach sich zieht. Das EBA bestreitet prophylaktisch jeglichen Zusammenhang, weil Gerichtsurteile vorliegen, die besagen, dass ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, wenn das Grundstück zwar außerhalb der "Baugrube", aber innerhalb eines übergeordneten Ausbaukomplexes liegt. Das EBA will offenbar einer möglichen Klage vorbeugen.

D. Was das EBA / Bahn zu einzelnen Einwendungen sagen

1. Die Planung erfolgt "auf Grund der gesetzlichen Vorgaben" (S. 15).

Kommentar:

Das sagen sie immer, ganz falsch ist es ja leider nicht, die Vorgaben sind unzureichend, aber durchaus interpretierbar. Meine Klage hat u.a. das Ziel, durch Richterspruch den Interpretationsspielraum zu erweitern - als Anstoß, auch gesetzliche Rahmenbedingungen zu ändern.

2. *"Selbstverständlich wäre die Umrüstung von Güterwagen außerordentlich zu begrüßen, die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat allerdings keinen Einfluss darauf"* (S. 15).

Kommentar:

Auf die Scheinheiligkeit dieser Argumentation hat die Bahnlärm-Initiative Bremen in ihrer Pressemitteilung vom 15.08.2012 hingewiesen, denn ein Teil des Gewinns von 1,3 Mrd. € könnte zur Lärmsanierung der Waggons der DB Tochter DB Schenker Rail eingesetzt werden.

3. Das BÜG habe nur bei Geschwindigkeiten über 80 km/h eine lärmmindernde Wirkung, die Höchstgeschwindigkeit betrage in der Kurve nur 40 km/h.

Kommentar:

Anderorts wurde gesagt, der Messwagen müsse eine Geschwindigkeit von 80 km/h fahren können, um korrekte Ergebnisse zu liefern. Glatte Schienen sind bei jeder Geschwindigkeit sinnvoll.

4. In einem Planfeststellungsverfahren könne keine Geschwindigkeitsbegrenzung festgesetzt werden.

Kommentar:

Das sieht das OVG Bremen anders. Allerdings sind 40 km/h schon erfreulich wenig, ein derartiges Tempo im ganzen Stadtgebiet würde eine drastische Lärminderung bringen.

5. Schäden durch Erschütterungen während der Bauarbeiten sollen ausgeglichen werden, der laufende Bahnbetrieb soll keine zusätzlichen Erschütterungen bewirken.

6. Der Schienenbonus ist geltendes Recht (S. 16).

Kommentar: leider!

7. Mögliche "Umspannvorgänge" sind "betriebliche Abläufe", unabhängig vom Planvorhaben (S. 18).

8. Für eine "Summenpegelbildung" gebe es keine rechtliche Grundlage (S. 18).

9. Schallschutzmaßnahmen für den Bahnhof werden abgelehnt (S. 20).

10. Lärmschutzmaßnahmen an Brücken seien im Rahmen des vorliegenden Verfahrens nicht möglich (S. 20).

11. Konflikte mit "kommunalen Planungen" seien prinzipiell denkbar, werden aber nicht konkret vorgetragen (S. 21).

12. Über Umgehungsstrecken muss der Gesetzgeber entscheiden (S. 28).

E. Schallschutzmaßnahmen

Anspruch auf Schallschutz haben Wohneinheiten (WE) im Baubereich, "Baugrubenmodell", "bei dem für die Ermittlung des Beurteilungspegels außerhalb der Baustrecke ausschließlich die Emissionen aus dem Bauabschnitt berücksichtigt werden" (S. 24).

Kommentar:

Diese enge Begrenzung versuche ich mit meiner Klage aufzubrechen. Von daher wäre es sicherlich hilfreich, wenn Einwender zur Oldenburger Kurve, die keinen Lärmschutz erhalten, eine entsprechende Klage erheben würden, da "sich die betrachtete Wohnbebauung außerhalb der eigentlichen Neubaustrecke befindet" (S. 24).

Es sollen im eigentlichen Kurvenbereich 2m hohe Lärmschutzwände gebaut werden, auf der Südseite 396m lang, auf der Nordseite 349m lang. Dadurch werden nachts 222 von 258 "Schutzfällen" gelöst, 36 nicht, die haben "dem Grunde nach" einen Anspruch auf Lärmschutzfenster. Tagsüber werden keine Grenzwerte überschritten. In die Lärmberechnung eingeflossen sei ein Zuschlag von 8 dB für das erwartete Kurvenquietschen.

Würden entsprechend längere Wände gebaut, könnte auf passiven Lärmschutz verzichtet werden. Der Mehraufwand steht aber nach Ansicht der Bahn in keinem Verhältnis zum Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Was die Kosten angeht, differieren die Angaben im Schallgutachten Anlage 11.5 und im Planfeststellungsbeschluss beträchtlich.

Es ergibt sich folgendes Bild:

| Lage | WE | LSW | Kosten | durch LSW gelöste Fälle | durch LSW nicht gelöste Fälle | Vollschutz durch |
|-----------|-----|------|--------------|-------------------------|-------------------------------|------------------|
| Südseite | 164 | 396m | 475.200,00 € | 141 | 23 | 449m |
| Nordseite | 94 | 349m | 418.000,00 € | 81 | 13 | 749m |
| gesamt: | 258 | 745m | 893.200,00 € | 222 | 36 | 1198m |

Bahn / EBA argumentieren folgendermaßen: Auf der Nordseite beispielsweise bekommen 141 Wohneinheiten Schallschutz für 475.200,00 €, d.h. pro Schutzfall ein Aufwand von 3.370,20 €. Der "Vollschutz" würde für weitere 23 Wohneinheiten zusätzlich 313.600 € kosten, also 13.634,78 € pro gelöstem Schutzfall.

Die Ertüchtigung der Brücke über den Breitenweg für die Errichtung von Lärmschutzwänden würde zusätzlich 500.000,00 € kosten. Eine Verlängerung der LSW über das Brückenbauwerk hinaus würde jeweils 250.000,00 € kosten.

Kommentar:

Das BlmschG sieht in § 41 Abs. 2 in der Tat eine Kosten-Nutzen-Abwägung vor:

"Absatz 1 gilt nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden."

Ein konkreter Maßstab wird nicht genannt, somit fließen in die Abwägung immer auch politische Gesichtspunkte mit ein: Bei der Gleis 1-Verlängerung sollte zunächst keine Lärmschutzwand im Bereich Hohenlohestraße gebaut werden, durch Intervention des Gesundheitsamtes und eifrige Agitation von aktiven Bewohnern änderte sich dann die Einschätzung der Bahn. Ähnliches erhoffte sich der Beirat von Verhandlungen des Senats mit der Bahn, wobei der Verkauf eines benötigten Grundstückes als Druckmittel eingesetzt werden sollte / konnte. Das hat irgendwie nicht geklappt.

"Freiwillige" Lärmsanierung:

An zwei Stellen nimmt der Beschluss Bezug auf eine geplante Lärmschutzwand zwischen Doventorsteinweg und Breitenweg auf seiten der Nicolaistraße: "Die geforderte Lärmsanierung hat rechtlich keinen Bezug zu den vorliegend zu behandelnden Baumaßnahmen" (S. 31; ähnlich auch auf S. 26).

Kommentar:

Ich glaube nicht, dass durch die Erwähnung im Planfeststellungsbeschluss nun ein Rechtsanspruch auf die "freiwillige" Lärmsanierung entstanden ist. Die Planung dafür läuft völlig eigenständig vom Bau der Oldenburger Kurve und ist auch keineswegs ein Ergebnis der Verhandlungen des Senats mit der Bahn.

Die ins Gespräch gebrachte "Schienenschmierung" bleibt völlig offen (S. 28). Die geforderte Ausstattung der alten Oldenburger Kurve mit besohlenen Schwellen habe ich im Beschluss nicht gefunden, mag sein, dass es da noch Nebenabreden gibt.

F. Zur politischen Bewertung

- 1 Verantwortlich für die "Ertüchtigung" des Knotens Bremen sind die diversen Senate in Bremen, von der großen Koalition bis jetzt.
So heißt es in der Pressemitteilung des Senats vom 18.01.2012: *"Bremen hat sich über Jahre beim Bund und bei der DB AG für dieses Bauvorhaben eingesetzt"*
- 2 Die diversen Senate haben es versäumt, Alternativstrecken vorzuschlagen und auf deren Ausbau zu drängen, z.B. Oldenburg - Cloppenburg - Osnabrück.
Diese Strecke wird z.B. in der Studie "Hafenhinterlandanbindung" des Instituts für Verkehrstechnik beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt explizit vorgeschlagen (S. 56f). Auch bremische Behörden haben diese Strecke im Blick gehabt (vgl. Lärmaktionsplan für Bremen 2009, S. 29).

Wenn die Ertüchtigung erst einmal vollendet ist, ist damit die Chance für eine Umleitungsstrecke erst einmal für Jahre vertan. So heißt es in einem Schreiben des Bundesverkehrsministers vom 24.05.2012 an das Ortsamt Hemelingen: *"Auch für um Bremen herumführende Umgehungsstrecken für den Schienengüterverkehr besteht aufgrund des Ausbaus des Knotens Bremen kein Bedarf"*.

Deswegen richtet sich meine Anfechtungsklage gegen den Beschluss zu Gleis 1 selber, um die Option überhaupt offen zu halten. Mein Eilantrag auf Baustopp wurde vom OVG abgelehnt mit dem Hinweis, dass sich Alternativen "offenkundig nur langfristig verwirklichen" ließen (S. 4). Ich zahle die Zeche für die Versäumnisse des Senats.

- 3 Der Senat hätte wissen müssen, wie die Bahn ihre rechtlichen Rahmenbedingungen für den Schallschutz interpretiert, der Senat wusste also, was auf die Bevölkerung zukommt. Dennoch wird einlullende Propaganda betrieben wie in der Pressemitteilung zum Bahngipfel am 05.07.2010:
"Senator Dr. Loske und Dr. Grube stimmen darin überein, dass die gewollte bessere Anbindung der Seehäfen und die Steigerung der Leistungsfähigkeit im Bahnknoten Bremen nicht zu Lasten der Anwohner an den Bahnstrecken gehen darf."
- 4 Der Senat hat die Aufforderungen zur Klage gegen die unzureichenden Schallschutzmaßnahmen im Zuge der Gleis 1-Verlängerung in den Wind geschlagen und bietet stattdessen Bekenntnisse.
In der Pressemitteilung des Senats vom 18.01.2012 sagt Umweltsenator Lohse:
"Der Schutz der Menschen vor dem zunehmenden Bahnlärm ist für mich und den gesamten Bremer Senat eine zentrale Aufgabe, der wir uns mit ganzer Kraft stellen. (...) Wir werden uns daher ganz auf die Dinge konzentrieren, die erfolversprechender sind."
- 5 Der Senat hatte mit dem für die Oldenburger Kurve benötigten Grundstück ein Faustpfand. Der Beirat Mitte hat fraktionsübergreifend Senat und Bürgerschaft aufgefordert, nicht zu verkaufen, wenn nicht in Sachen Lärmschutz nachgebessert wird. Dabei ist nichts herausgekommen, obwohl der Beirat sich auf wenige Forderungen im Beiratsgebiet beschränkt hatte, während die Belastung an der ganzen Strecke zunimmt, von Huchting bis Hemelingen und umgekehrt.
- 6 Es ist völlig richtig, massive Forderungen für eine humanverträgliche Eisenbahn Richtung Deutsche Bahn AG und Bundesregierung / Bundestag zu stellen, doch:
Die Verantwortung für die "Ertüchtigung" des Knotens Bremen trägt der Senat. Die Alternativstrecke ist da. Es ist noch nicht zu spät für eine Besinnung im Rathaus, um umzusteuern. Der Bürgermeister muss die Forderung nach dieser konkreten Umleitungsstrecke zur Chefsache machen!