

**Die Senatorin für Bildung,
Wissenschaft und Gesundheit**



**Freie
Hansestadt
Bremen**

Die Senatorin für Bildung, Wissenschaft und Gesundheit,
Rembertiring 8-12, 28195 Bremen

Herr Rainer Böhle
Kastanienstr. 25
28215 Bremen

Herr Walter Ruffler
Roonstr. 73
28203 Bremen

Per email
walterruffler@aol.com

Auskunft erteilt
Priv.Do. Dr. Ludwig Müller

**Abteilung Gesundheit
Contrescarpe 72**

Zimmer 13 /11. Etage

T (04 21) 3 61 9329
F (04 21) 496 9329

Email
[ludwig.mueller@
gesundheit.bremen.de](mailto:ludwig.mueller@gesundheit.bremen.de)

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
44

Bremen, 20.06.2012

im WEB unter:
www.gesundheit.bremen.de
www.verbraucherschutz.bremen.de

Betr.: Fragenkatalog der Bahnlärm-Initiative

Hier: Beantwortung durch die Gesundheitsbehörde

Sehr geehrter Herr Böhle, sehr geehrter Herr Ruffler,

anbei sende ich Ihnen im Auftrag der Senatorin für Bildung, Wissenschaft und Gesundheit die Antworten meiner Behörde auf Ihren Fragenkatalog. Ich bitte um Verständnis für die Verzögerung in der Beantwortung.

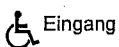
Fragenkatalog

„Zug um Zug auf leisen Gleisen“

(überreicht anlässlich eines Gesprächs der Bahnlärm-Initiative mit der Senatorin für Bildung, Wissenschaft und Gesundheit am 01.03.2012)

Vorbemerkung:

Die Gesundheitsbehörde befürwortet fachlich grundsätzlich alle Maßnahmen an Schienenwegen und Schienenfahrzeugen, die zu einer Lärmbelastungsminderung der AnwohnerInnen durch den Bahnverkehr führen (können). Die Gesundheitsbehörde ist allerdings weder für die



Eingang

Dienstgebäude
Contrescarpe 72
28195 Bremen



Bus / Straßenbahn
Haltestelle
Herdentor

Durchsetzung von entsprechenden Maßnahmen noch für die Bereitstellung von Finanzmitteln hierfür zuständig. Insofern geben die Antworten die Position der Gesundheitsbehörde im Sinne des vorsorgenden umweltbezogenen Gesundheitsschutzes wieder.

Fachliche Antworten der Gesundheitsbehörde.

A Betriebstechnische Sofortmaßnahmen

1 Güterzüge dürfen mit bis zu 100 km/h durch das Stadtgebiet fahren, eine hohe Geschwindigkeit bedeutet laute Fahrgeräusche.

_ Setzen Sie sich für ein innerstädtisches Tempolimit von bis zu 50 km/h für laute Züge ein, solange deutlich lärmindernde Maßnahmen (gem. TSI Lärm) nicht wirksam greifen?

Es ist zutreffend, dass die Intensität des Bahnlärms maßgeblich auch von dem Tempo der Züge abhängig ist. Ein innerstädtisches Tempolimit für nicht-TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität)-konforme Güterzüge kann, jeweils bezogen auf die Gegebenheiten der betreffenden Streckenabschnitte, eine sinnvolle Maßnahme zur Reduzierung des Bahnlärms darstellen.

2 Zuglärm wirkt nachts besonders störend.

_ Befürworten Sie ein Nachtfahrverbot (von 22 - 6 Uhr) für laute Güterzüge, die nicht der europäischen Norm der TSI-Lärm für Neuwagen entsprechen?

Die Mehrzahl der Güterzugbewegungen erfolgt voraussichtlich in dem genannten Nachtzeitraum. Um die Belastungen für die Anwohner von Bahngleisen möglichst gering zu halten, müssen alle möglichen Maßnahmen einzelfallbezogen geprüft und abgewogen werden. Hierbei kann auch ein Nachtfahrverbot (nach Fristsetzung) für nicht-TSI-konforme Güterzüge/wagen in Erwägung gezogen werden.

3 Gesundheitlich wichtig sind Zeiten, in denen man sich vom Lärm erholen kann.

_ Befürworten Sie ein Sonntagsfahrverbot für laute Güterzüge, die nicht der TSI-Lärm entsprechen?

Grundsätzlich sollten alle Zeiten außerhalb von Arbeitszeiten der Erholung dienen können. Die Option eines Sonntagsfahrverbotes könnte in Anlehnung an das Lkw-Verbot auf Autobahnen einen Beitrag liefern.

B Schallvermeidung an der Quelle

4 Eine zentrale Ursache für hohe Schallemissionen von Güterwagen ist deren veraltetes Bremssystem, das Räder und Schienen beschädigt (Riffelung).

_ Befürworten Sie die Lärmsanierung der rund 140.000 deutschen Lärmgüterwagen durch Austausch der veralteten Graugussklotzbremsen gegen K- oder LL-Sohlen innerhalb von 5 Jahren und setzen Sie sich für die Einführung des Programms „Besonders überwachtes Gleis (BÜG) im innerstädtischen Bereich ein, solange die Umrüstung nicht abgeschlossen ist?_

Eine Lärmsanierung durch technische Anpassung und die Einführung des BÜG werden als sinnvolle Maßnahmen im Grundsatz befürwortet.

5 Verantwortlich für eine Minderung des Verkehrslärms ist primär der Verursacher.

_ Setzen Sie sich für eine gesetzliche Regelung ein, die Verursacher des Bahnlärms zur Lärmsanierung ihres rollenden Materials innerhalb von 5 Jahren verpflichtet?

Die Einführung einer Verpflichtung zur Lärmsanierung des rollenden Materials in einem angemessenen Zeitraum wird grundsätzlich befürwortet.

6 Ein marktwirtschaftlicher Anreiz zur Lärmsanierung von Altwagen sind lärmabhängige Trassenpreise.

_ Setzen Sie sich für die umgehende Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen nach dem Bonus/Malus-System ein (wer leise fährt, zahlt weniger, wer laut fährt, zahlt mehr)?

Die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise wird als sinnvoller Anreiz zur Lärmsanierung erachtet.

7 Man muss damit rechnen, dass einige Unternehmen ihr rollendes Material trotz finanzieller Anreize nicht lärmsanieren.

_ Befürworten Sie ein gesetzliches Fahrverbot für Lärmgüterwagen, die trotz angemessener Fristsetzung (7 Jahre) nicht lärmsaniert wurden (vgl. § 38 BImSchG)?

Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob ein Fahrverbot für Güterwagen, die nicht in angemessener Frist entsprechend TSI-Lärm umgerüstet wurden, eingeführt werden kann.

8 Körperschall-Emissionen schwerer Güterzüge können Gebäude erschüttern.

_ Befürworten Sie eine Erweiterung des Sanierungsprogramms für Bestandsstrecken um den Erschütterungsschutz?

Diese Erweiterung sollte sinnvoller Weise geprüft werden.

C Verbesserung der Rechtsposition von BahnanwohnerInnen

9 Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) liegen für Wohngebiete bei 59 dB(A) am Tag und bei 49 dB(A) in der Nacht, die Sanierungswerte dagegen liegen bei 70 dB(A) und 60 dB(A).

_ Befürworten Sie eine gesetzliche Absenkung der Sanierungswerte auf das Niveau der Immissionsgrenzwerte?

Eine gesetzliche Absenkung der Sanierungswerte wird befürwortet.

10 Zur Zeit wird Eisenbahnlärm nach einem Mittelungspegel berechnet.

_ Befürworten Sie eine Revision des Mittelungspegels zugunsten einer Berücksichtigung von nächtlichen Spitzenpegeln wie bei Fluglärm?

Um die tatsächlichen Belastungen in Bezug zu den davon ausgehenden Gesundheitsbeeinträchtigungen zutreffend zu erfassen kann die Darstellung eines Mittelungspegels und von Spitzenpegeln erforderlich sein.

11 Die derzeit in Schallgutachten ermittelten Schallpegel sind irreführend, indem ein "Schienenbonus" von 5 dB(A) abgezogen wird.

_ Befürworten Sie die Streichung des "Schienenbonus" von 5 dB(A)?

Der Schienenbonus wird aufgrund der inzwischen angenähert kontinuierlichen Zugbelegung der Schienenwege zu Recht zunehmend als nicht mehr zeitgemäß erachtet. Die Ab-

schaffung des Schienenbonus sollte daher geprüft werden. Dies dürfte voraussichtlich in Stufen erfolgen, indem zunächst der Schienenbonus nachts und dann der Schienenbonus tags aufgehoben werden.

12 Das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung ist "freiwillig".

Befürworten Sie einen einklagbaren Rechtsanspruch von BahnanwohnerInnen auf Lärmsanierung, wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden - ohne einschränkende Wirkung des Baujahres des Gebäudes?

Die Festlegung eines Gebäudebaujahres, bis zu dem eine Lärmsanierung im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes im Bestand (außerhalb der Baugru-be) erfolgen kann, hat eine rechtssystematische Grundlage (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes 1974). Aus gesundheitlich fachlicher Sicht ist diese Einschränkung nicht zu begründen. Zurzeit gelten zudem noch bei bestehenden Schienenwegen die unter Punkt 9 angesprochenen (hohen) Lärmsanierungswerte, die abgesenkt werden sollten.

13 Häufig verlangt die Wirtschaft nach Subventionen, wenn staatliche Umwelt Auflagen zusätzliche Investitionen erfordern.

Setzen Sie sich für eine Aufstockung des „freiwilligen“Lärmsanierungsprogramms ein?

Eine Aufstockung der Finanzierung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms wird als sinnvoll angesehen.

Sind Sie für eine befristete Abschaffung der „Zwangsdividende“ der Bahn und der Verwendung der Mittel für Lärmschutz und Investitionen ins rollende Material, wie z. B. ein ergänzendes staatliches Förderprogramm zur Lärmsanierung von Güterwagen (Finanzbedarf 500 -600 Millionen €)?

Der befristete Verzicht der Bundesregierung auf die Zwangsdividende in Höhe von 500 Mio Euro wird bereits von den Oppositionsfraktionen im deutschen Bundestag (u.a. mit der o.g. Zielrichtung) eingefordert. Dies wird unterstützt.

D Bremenspezifische Forderungen

14 In einigen Wohnbereichen in Bremen gilt das "freiwillige" Lärmsanierungsprogramm des Bundes als abgeschlossen, in anderen noch in der Planung. In beiden Fällen bestehen Lücken im Lärmschutz. Das Programm ist unter Einbeziehung des Schienenbonus und vor der Planung des Jade-Weser-Ports entstanden.

_ Befürworten Sie eine Neuauflage des Programms auf der neuen Datenbasis und ohne Schienenbonus auch für die schon abgeschlossenen Bereiche und dabei auch eine Schließung der Lärmschutzlücken in Bremen (je nach Situation: Lärmschutzwände, Gabionen, Schienenstegdämpfer, Lärmschutz an Gebäuden)?

Die strukturelle Neuausrichtung wird befürwortet.

15 Eine besondere Lärmquelle sind die zahlreichen Eisenbahnbrücken in Bremen.

_ Befürworten Sie die Entdröhnung aller Eisenbahnbrücken in Bremen, wie z.B. die Weserquerung Neustadt - Stephaniequartier?

Entdröhnungsmaßnahmen können einen erheblichen Beitrag zur Belastungsminderung der AnwohnerInnen bei Güterzugverkehr leisten.

16 Die Werte der Schallpegel werden nicht durch Messungen, sondern durch Berechnung ermittelt.

_ Befürworten Sie Lärm-Messstationen in Bremen, um die tatsächliche Belastung an Lärmschwerpunkten festzustellen?

In Anbetracht des zukünftig zunehmenden Güterzugverkehrs könnten weitere Messstationen an Lärmschwerpunkten eine Hilfe bei der realitätsnahen Bewertung der Lärmbelastung darstellen.

17 Die Aufenthaltsqualität für Zugreisende im Hauptbahnhof leidet unter der Lärmentwicklung durchfahrender Güterzüge.

_ Befürworten Sie lärm mindernde Maßnahmen im Hauptbahnhof (beispielsweise Gabionen, besohlte Schwellen)?

Lärm mindernde Maßnahmen im Bremer Hauptbahnhof werden im Grundsatz befürwortet.

18 Wünschenswert wäre es, den Güterdurchgangsverkehr um Ortschaften herumzuleiten.

_ Befürworten Sie die Wiederaufnahme der Diskussion über alternative Umgehungsstrecken für den Güterfernverkehr um Bremen herum im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, gegebenenfalls auch als Alternative zur umstrittenen Y-Trasse?

Unabhängig von den aktuellen Diskussionen um Lärmschutzmaßnahmen an den bestehenden Strecken, ist es im Grundsatz sinnvoll, nach alternativen Verkehrskonzepten außerhalb der städtischen Räume zu suchen. In diesem Zusammenhang wird die Diskussion von Umgehungsstrecken erneut zu führen sein, wobei mit einer möglichen Umsetzung aufgrund des Aufwandes nicht mehr in diesem Jahrzehnt zu rechnen ist.

19 Teilen Sie die Auffassung, wonach die Menschen nur einer verträglichen Gesamtbelastung von Straßen- und Schienenlärm ausgesetzt werden dürfen (Lärmkontingentierung)?

Begründung: an etlichen Stellen in Bremen ist die Lärmbelastung von allen Seiten und Verkehrsträgern enorm; nur eine Gesamtbetrachtung kann das Ausmaß der Beeinträchtigung der Bürgerinnen und Bürger deutlich machen und zu wirklich nachhaltigen Lösungen führen.

Eine Gesamtbetrachtung der Belastung durch Lärm als physikalischen Störfaktor (u.a. unter Berücksichtigung von Punkt 11) wird von gesundheitlicher Seite als einzig sinnvoll betrachtet. Dies entspräche dem seit langem üblichen Vorgehen bei der Bewertung von Gesundheitseffekten durch toxische chemische Substanzen aus den Umweltmedien.

20 Befürworten Sie, dass den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern eine bessere und frühere Mitwirkung im Sinne des § 47 des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm eingeräumt wird?

Grundsätzlich wird eine frühzeitige Mitwirkung von Betroffenen bei der Umsetzung von Gesetzen und Verordnungen für sinnvoll erachtet.

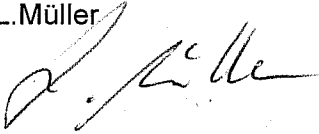
21 Setzen Sie sich dafür ein, dass auch für den Bahnlärm eine öffentlich tagende Lärmkommission eingerichtet wird?

Vergleichbar mit der Fluglärmkommission wäre die Einrichtung einer Bahnlärmkommission (aus betroffenen Ortsambereichen, betroffenen Ressorts und Betreiber(n)) bei der zuständigen Stelle zu überlegen. Die Fluglärmkommission tagt nicht-öffentlich. Die Gesundheitsbehörde hat sich in dieser Kommission dafür ausgesprochen und wird sich im

Bedarfsfall auch in einer „Bahlärmkommission“ dafür aussprechen, dass die Öffentlichkeit zumindest zu bestimmten Beratungspunkten einbezogen wird.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

L.Müller

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'L. Müller', written in a cursive style.