



Bremen, 30.12.2011

Anmerkungen zum Planfeststellungsbeschluss zu Gleis 1

Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes (EBA) vom 16.12.2011 zur Verlängerung von Gleis 1 im Bremer Hauptbahnhof ist sowas wie eine Baugenehmigung für das beantragte Projekt. Der Beschluss wird rechtskräftig, wenn nicht innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Obergericht Bremen erhoben wird (S. 23). Nach Ablauf dieser Frist kann mit den Baumaßnahmen begonnen werden, damit 2015 die geplanten 62 zusätzlichen Güterzüge durchrattern können. Das bedeutet mehr Lärm und Erschütterungen. Diesen Verschlechterungen bereitet der Beschluss den Weg.

Merkwürdig ist die Formulierung: "Mit der Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist allerdings eine Erhöhung der Kapazität nicht verbunden", die geplanten Baumaßnahmen würden lediglich dazu dienen, "die bereits mögliche Kapazität der Gesamtstrecken ausschöpfen zu können" (S. 16)(?). Dagegen heißt es im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung: Durch die Baumaßnahmen solle die "Durchlässigkeit des Knotens Bremen" erhöht werden (Anlage 2, S. 7). Und Anlage 11.4 "Zugzahlen, Skizze - Übersicht" nennt als Ist-Wert für 2007 218 Güterzüge pro Tag, als Prognosewert für 2015 dagegen 280 Güterzüge. Wenn das keine Kapazitätserweiterung darstellt!

Alle Einwände werden vom Eisenbahnbundesamt (EBA) zurückgewiesen:

1. Alternativrouten: Sie stellen "keine Alternative zu der geplanten simplen Verbindung von zwei Abstellgleisen dar" (S. 16).
2. Tempolimit: "Geschwindigkeitsregelungen als betriebliche Regelungen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens" (S. 16).
3. Schienenbonus: Der Schienenbonus wird vom Eisenbahnbundesamt als "anerkannte Regel der Technik" bewertet: "Anhaltspunkte dafür, dass dieser Kenntnisstand überholt sei, sind nicht ersichtlich" (S. 17).
4. Besonders überwachtetes Gleis (BÜG): Häufigeres Schienenschleifen im Rahmen eines BÜG wird als "nicht sinnvoll" abgelehnt (S. 18).
5. Lärmsanierung von Fahrzeugen: Die "Emissionskennwerte" in der Richtlinie Schall 03 würden dem derzeitigen Stand der Technik entsprechen.
6. Erschütterungsschutz: Die angrenzende Bebauung sei "durch Erschütterungen aus der bestehenden Trasse vorbelastet", eine zusätzliche Steigerung der Beurteilungsschwingstärke bis 25% wird akzeptiert: "Vorsorgende Maßnahmen in der Planung zum Erschütterungsschutz sind damit nicht erforderlich" (S. 21). Innerhalb eines Jahres nach Ende der Baumaßnahmen muss die Bahn Erschütterungsmessungen durchführen (S. 7). Schutzmaßnahmen müssen aber nur ergriffen werden, wenn die - sowieso schon vorhandenen Belastungen - nochmals um mehr als 25% steigen.

7. Mittelschutzwand: abgelehnt (S. 18)
8. Brückenentdröhung: keine Aussage
9. Schutz vor Gefahrgutunfällen: keine Aussage
10. gekröpfte Schallschutzwand: keine Aussage

An Schutzmaßnahmen werden Lärmschutzwände im Bereich Außer der Schleifmühle (4m hoch) und Hohenlohestraße (3m hoch) genannt, auf die ein rechtlicher Anspruch besteht, ebenso wie auf Schallschutzfenster in diesen Straßen (S. 15). Der Einbau von Schwellen mit elastischer Sohle ist auf einer Länge von 530m geplant (S. 22). Im Bereich der Roonstraße wurden an den dort liegenden sechs Gleisen drei unterschiedliche Sorten Schienenstegdämpfer als Betriebserprobung montiert. Damit "könnte"(!) eine Schallminderung von bis zu 3 dB(A) verbunden sein (S. 16). Das ist quasi ein Feigenblatt, da die Bahn in der Roonstraße aus Kostengründen keine Lärmschutzwand errichtet hat. Diese Maßnahmen waren bereits Teil des Antragsverfahrens und werden vom EBA lediglich referiert. Ebenso die Zusage, dass Einwender passiven Schallschutz in Anspruch nehmen können, die ihren Anspruch aus dem Lärmsanierungsprogramm 2002 damals nicht geltend gemacht hatten (S. 16). Diese Forderung hatte ich im Anhörungsverfahren erhoben, und ihr wurde von DB Netz entsprochen. Das ist erfreulich, ändert aber nichts an der zunehmenden Belastung an der gesamten Strecke von Huchting bis Hemelingen und zurück.

Unbefriedigend ist, dass im Planfeststellungsbeschluss nur "den Einwendern aus der Roonstraße und der Manteuffelstraße" das Recht eingeräumt wird, nicht realisierte Ansprüche aus dem Lärmsanierungsprogramm 2002 nachträglich einzufordern, denn dieses Programm umfasste damals weit mehr Straßen. Im Protokoll der Erörterung vom 7.12.2010 heißt es dazu auch viel grundsätzlicher: "Herr Behrend sichert hier eine Prüfung auch für alle anderen vergleichbaren Gebäude zu" (S. 5).

Die wichtigste Maßnahme zur Lärmsanierung, von der alle etwas hätten, die Lärmvermeidung an der Quelle durch Lärmsanierung des rollenden Materials, findet in dem Planfeststellungsbeschluss leider keine Unterstützung.

Walter Ruffler