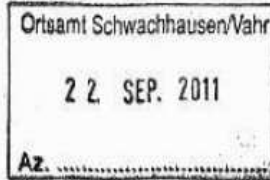


**Der Senator
für Umwelt, Bau und Verkehr**



Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Ansgaritorstraße 2 28195 Bremen

OA Schwachhausen/ Vahr
Wilhelm-Leuschner-Straße 27A
28329 Bremen



Auskunft erteilt
Herr Lange

Dienstgebäude:
Contrescarpe 73

Zimmer 5.09

T (04 21) 361 10106
F (04 21) 496-10106

E-mail
jens.lange@bau.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
53-2 (AEG18/SHHV-Oldenburger
Kurve)

Bremen, 19.09.2011

**Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG);
Seehafenhinterlandverkehr (SHHV), Ertüchtigung des Knotens Bremen (Strecke 1401
Bremen-Sebaldsbrück - Bremen-Rbf, 1412 Bremen Hbf, W 601- Bremen Hbf, W 514,
1500 Oldenburg-Hbf – Bremen-Hbf);
hier: Planungsabschnitt Oldenburger Kurve, Bau-km von km 0,0+33 bis 0,9+54**

- Anhörungsverfahren -

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem oben genannten Verfahren haben Sie als Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme zum Plan abgegeben. Die DB-Projektbau GmbH hat zu Ihrer Stellungnahme mit Schreiben vom 16.08.2011, hier eingegangen am 17.09.2011, eine Gegenäußerung abgegeben. Diese übersende ich Ihnen anliegend zur Kenntnis.

Weiterhin wird noch eine Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen stattfinden, für die ich Ihnen noch gesondert eine Einladung zusenden werde. Ein Termin für die Erörterung steht noch nicht fest.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Lange

Anlage: Stellungnahme DB Netze

Dienstgebäude
Contrescarpe 73
28195 Bremen
Hochgarage Herdentor

Eingang
Contrescarpe 73
28195 Bremen

Bus / Straßenbahn
Haltestellen
Herdentor
Hauptbahnhof

Poststelle:
T (0421) 361 2407
F (0421) 361 2050
E-mail office@bau.bremen.de

- Seite 1 von 1 -



D-112-00021

DB ProjektBau GmbH • Joachimstraße 8 • 30159 Hannover

Ortsamt Schwachhausen / Vahr
Wilh.-Leuschner-Str.27A, Block D**28195 Bremen**DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Nord
Regionales Projektmanagement
ESTW / BÜ-/BTXK Maßnahmen
NDS./Bremen
Joachimstraße 8
30159 Hannover
www.deutschebahn.comElena Sutter
Telefon 0511 286-2205
Telefax 0511 286-3071
Elena.Sutter@deutschebahn.com
Zeichen I.BV-N-P(L) ESu

16.08.2011

**Projekt Seehafenhinterlandverkehr (SHHV)
Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz
Ertüchtigung des Knotens Bremen, Oldenburger Kurve****Stellungnahme zu Ihrem Schreiben vom 10.08.2011 Az.: 8-81-810/00/0-1(TÖB 08)**

Sehr geehrte Frau Dr. Mathes,

die Maßnahme Oldenburger Kurve liegt nicht in Ihrem Zuständigkeitsbereich, sondern in Gebiet des Ortsamtes Östliche Vorstadt/Mitte. Gleich wohl führen wir aus, dass es Ziel des Verfahrens ist, für eine neue Verbindungskurve (Oldenburger Kurve) das Baurecht zu erlangen

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

Im Rahmen dieses Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehr sind u.a. im Knoten Bremen diverse Maßnahmen geplant. Die vorliegende Maßnahme, „Ertüchtigung des Knotens Bremen, Oldenburger Kurve“ befindet sich in unmittelbarer Nähe des Bremer Hauptbahnhofes (Hbf).

Unter Hinweis auf die vorliegenden Prognosen für die Zunahme des schienengebundenen Hinterlandverkehrs aus den nordwestdeutschen Seehäfen wurde die Durchfahrt durch den Knoten als Engpass identifiziert. Aufgrund der Vielzahl von einmündenden Strecken kommt es bei Überleitung von Zügen zu Fahrstraßenausschlüssen, die eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit darstellen.
Für Züge in der Relation Hannover – Bremen – Oldenburg, d. h. in der Überleitung von der Strecke 1401(Bremen-Sebaldsbrück – Bremen Rangierbahnhof) auf die Strecke 1500 (Oldenburg – Bremen), bestehen unmittelbar nördlich und südlich

DB ProjektBau GmbH
Zentrale
Caroline-Michaels-Str. 5-11
10115 BerlinAmtsgericht:
Berlin-Charlottenburg
HRB 82 899
US-IdNr.: DE 220437158Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Dr.-Ing. Volker KeferGeschäftsführer:
Christoph Bretschneider
(Vorsitzender)
Thomas Hermann
Dr. Michael SchulzKontoverbindung:
Postbank Berlin
BLZ 100 100 10
Konto-Nr.: 152 201 107

der Bahnsteiganlagen des Bf Bremen Hbf kurze eingleisige Abschnitte. Gleichzeitige Fahrten in beiden Richtungen der o.g. Relation sind deshalb nicht möglich. Mit der geplanten Spurplanänderung wird durch den Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen und geänderter Anbindung von bestehenden Gleisen die Möglichkeit geschaffen, gleichzeitige Fahrten in Richtung und Gegenrichtung der o.g. Relation durchzuführen und damit die Durchlässigkeit des Knoten Bremens in dieser Relation zu erhöhen. Damit wird eine zügige Betriebsabwicklung ermöglicht und Lärmerzeugende Bremsauf- und Anfahrvorgänge vermieden. *Der Erhöhung der Kapazität dient die geplante Maßnahme nicht.*

Zu 1. Selbstverständlich erfolgt die Planung des Vorhabens auf Grund der gesetzlichen Vorgaben. Dies gilt insbesondere auch für die Lärmvorsorge (Lärmschutzmaßnahmen).

Zu 2. Die Neuordnung des Eisenbahnwesens hat zur Folge, dass aus der Deutschen Bahn AG die DB Netz AG im Jahre 1999 ausgegliedert wurde. Der DB Netz AG obliegt es ausschließlich, als Schienenbaulastträger des Bundes die Eisenbahninfrastruktur vorzuhalten und auszubauen. Dies bedeutet auch, dass die DB Netz AG die Schieneninfrastruktur allen Eisenbahnverkehrsunternehmen öffnen muss. Zwischenzeitlich gibt es über 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf den Gleisen der DB Netz AG unterwegs sind. Daraus folgt, dass die DB Netz AG keinen Einfluss auf die Ausstattung der Güterwagen hat. Allein dem Gesetzgeber ist es vorbehalten, einschränkende Vorschriften zu erlassen. Selbstverständlich wäre die Umrüstung von Güterwagen außerordentlich zu begrüßen, die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat allerdings keinen Einfluss darauf.

Zu 3. Mit dem besonders überwachten Gleis wird durch regelmäßige Messungen und Nachschleifen der Gleise eine Minderung des Lärms um 3 dB(A) erreicht. Allerdings tritt die lärmmindernde Wirkung nur über längere Gleisbereiche ein. Der hier in Rede stehende Gleisabschnitt ist zu kurz. Außerdem bringt das BÜG nur bei Zuggeschwindigkeiten von mehr als 80 km/h eine lärmmindernde Wirkung. Das nun zu errichtende neue durchgehende Gleis wird nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h befahren werden.

Zu 4. In einem Planfeststellungsverfahren können Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Grund fehlender gesetzlicher Bestimmungen nicht festgesetzt werden.

Zu 4a. Für die Festlegung der Lärmvorsorgemaßnahmen ist eine Schaltechnische Untersuchung gemäß 24.BImSchV durchgeführt worden. Diese Untersuchung wird Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses.

Zu 4b. Beim Thema Erschütterungen sind folgende Fallkonstellationen zu unterscheiden: Erschütterungsauswirkungen, die sich aus der Durchführung der Baumaßnahme ergeben, werden in der Weise berücksichtigt, als vor Beginn der Bauarbeiten und nach Beendigung der Bauarbeiten jeweils Beweissicherungen an den Häusern im Einflussbereich der Baumaßnahme durchgeführt werden.

Sollten demnach auf Grund der Baumaßnahmen Schäden entstanden sein, werden diese vom Vorhabenträger in vollem Umfang ausgeglichen.

Zu unterscheiden von den Auswirkungen der Bauarbeiten sind die Erschütterungen, die durch den laufenden Betrieb hervorgerufen werden. Dazu ist darauf hinzuweisen, dass im Gegensatz zum Schall bei Erschütterungen nur diejenigen Erschütterungsmehrungen berücksichtigt werden, die von dem neuen Gleis ausgehen. Um dazu Feststellungen zu treffen, werden vor Inbetriebnahme und nach Inbetriebnahme Erschütterungsmessungen durchgeführt. Wichtig ist, dass die bestehenden Erschütterungsauswirkungen aus dem laufenden Bahnbetrieb von dem vorliegenden Verfahren in keiner Weise beeinflusst werden.

Mit anderen Worten:

An den bestehenden Erschütterungssituationen wird sich durch die Baumaßnahme nichts ändern. Nur wenn sich durch das neue Gleis erhebliche Erschüttungsmehrungen ergeben, kommen entweder erschütterungsmindernde Maßnahmen oder eine Entschädigung in Betracht.

Zu 4c. Siehe hier zu 1.

Zu 5. Der sogenannte Schienenbonus ist in § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG verankert. Dort heißt es, dass in den Rechtsverordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen ist. In einer neuen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Frage der Bemessung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der Ausbaustrecke Lüneburg-Stelle (Dreigleisigkeit) ist der so genannte Schienenbonus ausdrücklich höchstrichterlich bestätigt worden. In seinem Urteil vom 21.12.2010 (Az 7 A 14.09) wird unter Ziffer 54 ausgeführt, dass der Senat jedenfalls derzeit keinen Anlass zur richterrechtlichen Korrektur des Schienenbonus zu erkennen vermag.

Zu 6.-7. Die Ausführungen werden mit Interesse zur Kenntnis genommen.

Wir hoffen, dass wir Ihre Fragen im Wesentlichen beantwortet haben.

Mit freundlichen Grüßen

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Nord


i.V. Peter Behrend


i.A. Elena Sutter