

Dietmar  
28217 Bremen

Deutscher Bundestag  
-Petitionsausschuss-  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Pet 1-17-12-9305-011787

Bremen, 22.11.2010

Lärmschutz an Schienenwegen

Sehr geehrte Frau Oltmanns,  
wir haben Ihr Schreiben vom 08.11.2010 mit der Bewertung des Ausschussdienstes des Petitionsausschusses zur Prüfung unserer Petition erhalten und bedanken uns für deren verwaltungstechnische Bearbeitung.

Gegen diese Bewertung erheben wir mehrere Einwendungen.

Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung weist lediglich Hinweise auf die Kosten einer Lärmschutzwand aus, vermeidet aber die Offenlegung der durch die Bahn tatsächlich verursachten Lärmbelastung. So geht sie in keiner Weise auf die stark erhöhte Lärmemission und -immission auf dem in der Petition beschriebenen Streckenabschnitt ein. Der Gleiskörper weist hier aber eine Mehrgleisigkeit auf, welche sich selbst im Bereich der Brücke Osterfeuerbergstraße auf immerhin noch fünf Gleise reduziert. Diese hohe Gleiszahl ist auch erforderlich, da sich dieser Streckenabschnitt zwischen dem Bremer Hauptbahnhof und dem Rangierbahnhof Bremen - Gröpelingen befindet. Somit kommt neben dem Güter- und Personenverkehr noch ein erheblicher Lärm durch den Rangierbetrieb hinzu. Daher ist auch der Hinweis auf eine erhöhte Lärmbelastung durch Brems- und Beschleunigungsgeräusche im Falle der Realisierung einer Geschwindigkeitsreduzierung nur begrenzt als Argument tauglich, da wir Anwohner ohnehin schon mit diesen Geräuschen leben müssen. Unterstellt man der genannten Kostensteigerung für eine Lärmschutzwand um das 4 bis 5 fache einen Basiswert an einer zweigleisig-ländlichen Strecke idealen Baugrundes, so dürfte sich diese Relation im Vergleich zu anderen innerstädtischen Lagen, unter Heranziehung eines Häufigkeits-Maximalpegels und der Zahl der betroffenen Anwohner, erheblich reduzieren. Wir glauben, dass ein genereller Zwang zur Geschwindigkeitsreduzierung, besonders für stark lärmverursachende Güterzüge bzw. deren anderweitige Sanktionierung bei Ortsdurchfahrten, bei flächendeckender Umsetzung (unter Beachtung der EU-Richtlinien) zu keiner Wettbewerbsverzerrung führt, sondern (analog der Schweiz) die Erneuerung des Fuhrparkes, entsprechend der längst bekannten technischen Möglichkeiten, beschleunigt.

Der Verweis auf die Freiwilligkeit des Sanierungsprogrammes ist mit Appellen an den Gleichheitsgrundsatz gekoppelt. Hier wird aber die Gleichheit in der Kosten/km bzw. Kosten/Betroffener Relation propagiert. Ziel einer Sanierung muss aber gemäß Grundgesetz die Schaffung gleicher Lebensbedingungen sein. Somit ist, unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips, der Gleichheitsgrundsatz im Bereich des Lärm- und somit Gesundheitsschutzes zu realisieren. Kurz, es stellt sich die Gleichheitsfrage nach dem Ergebnis und nicht nach dem Aufwand.

Nicht schlüssig erscheint uns unverändert, wie angesichts zukünftig stark zunehmender Frequentierung (auch hierzu fehlt eine Prognose in der Stellungnahme), die Standfestigkeit des Bahnkörpers auch perspektivisch als sicher eingestuft wird, wenn dieser gleichzeitig bereits heute aus statischen Gründen keine 2 m hohe Lärmschutzwand ohne Weiteres tragen kann, wobei uns klar ist, dass z.B. Windkräfte eine andere Wirkung entfalten, von denen aber auch Züge seitlich belastet werden können. In der Stellungnahme sind keine Ausführungen zum baulichen Zustand der Brücke Osterfeuerbergstraße, nur soviel, dass sie keine zusätzlichen Lasten aufnehmen kann. Somit bleibt die Frage nach deren Sicherheit und ob durch bauliche Maßnahmen die Resonanz im Tunnelbereich gemindert werden kann unbeantwortet. Eine Antwort zum Stand und der Entwicklung von Erschütterungen im gesamten Bereich fehlt gleichfalls.

Nicht zuletzt weisen die Ausführungen des Ministeriums auch rechnerische Fehler auf. So wird die untersuchte Strecke der westlichen Seite mit ca. 290 m beziffert, die aufgeführten Teilstücke ergeben allerdings nur eine Gesamtlänge von ca. 225 m. Eine Aussage zur Analyse der angeblich 60 m Bahndamm wird zudem nicht mitgeteilt. Aber gerade hier scheint uns die Aufstellung einer Lärmschutzwand ohne übergroßen Kostenaufwand möglich.

Mit unserem Schreiben vom 27.09.2010 wiesen wir auf die Aktivitäten des passiven Lärmschutzes hin, der gerade zurzeit der Petition an Intensität zunimmt. Dies halten wir für eine Kosten-Nutzen Analyse aller Lärmschutzmaßnahmen von Bedeutung, da der passive Lärmschutz nur als ultima ratio zu betrachten ist. Die vom Ministerium erwähnte zögerliche Inanspruchnahme des passiven Lärmschutzes lässt sich u.a. mit der Bebauung des beeinträchtigten Gebietes erklären. Hier handelt es sich in der Mehrzahl um Ein- und Zweifamilienhäuser. Zu deren Merkmalen zählen bedeutend mehr private Freiflächen, als es beispielsweise im Geschosswohnungsbau der Fall ist. Der passive Lärmschutz ist für die Außenbereiche aber nutzlos. Außerdem hat die bisherige Lärmbelastung durch die Bahn bereits zur sozialen Endmischung beigetragen, sodass auch wirtschaftliche Aspekte unserer Meinung nach eine wichtige Rolle spielen und die kalte Enteignung, einschließlich aller Investitionen, setzt sich mit der Lärmzunahme fort. Viele Bewohner empfinden zudem die einseitig von der Bahn bewilligten Maßnahmen nur für Wohn- und Schlafräume, angesichts geänderter Lebensgewohnheiten mit erhöhter Aufenthaltsdauer z.B. in Küchen und Bädern, nicht mehr zeitgemäß. Die zum Abschluss der Maßnahmen zu unterzeichnende Verzichtserklärung auf jegliche zukünftige Ansprüche gegenüber der Bahn empfinden viele als beschneidend bis knebelnd.

Fazit: Die Stellungnahme des Ministeriums beruft sich vorwiegend auf die Freiwilligkeit von Lärmschutzmaßnahmen, ohne dabei eine genaue Kosten-Nutzen Analyse der verschiedenen Lärmschutzmöglichkeiten nachzuweisen. Die hohe Frequentierung, durch Güter-, Personen- und Rangierverkehr, in einem vor allem durch Eigenheime geprägten Areal wird hinsichtlich des Gesundheitsschutzes und des Wohn-/Immobilienwertes nicht hinterfragt. Aktuelle Zahlen zur Lärmemission bzw. -immission, als auch Prognosen zur Lärmentwicklung, fehlen gänzlich, wären aber auch für den in der Stellungnahme gleichfalls nicht kommentierten öffentlichen Raum von entscheidender, da auch für die Verkehrssicherheit relevanter, Bedeutung. Auf einen Hinweis zu den angestrebten EU-Grenzwerten zum Lärmschutz wird verzichtet, wobei deren Einhaltung, mit dem Start des S-Bahnverkehrs und der damit zusätzlichen Verdrängung des Güterverkehrs in die eigentlich leiseren Nachtstunden, als nicht einhaltbar bezeichnet werden darf.

Das ausklammern der Beantwortung vieler Fragen, sowie der Begutachtung des Abschnittes des Bahndammes und der Brücke Osterfeuerbergstraße, in Verbindung mit dem Rechenfehler, lässt für die Stellungnahme insgesamt wenig Sorgfalt erkennen.

Aus den oben genannten Gründen beantragen wir daher hiermit eine parlamentarische Prüfung. Wir bitten zudem um die Einsetzung von Berichterstattern und deren Einschätzung.

Mit freundlichen Grüßen