



Bremen, 07.04.2013

Fragenkatalog

zum Bericht der Verwaltung

"Übersicht über die kurz-, mittel- und langfristigen Lärmschutzmaßnahmen an Bahnstrecken im Land Bremen"

für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am
11. April 2013

- 1 Die Vorlage beklagt die fehlenden Kompetenzen Bremens für den Schallschutz an Bahnstrecken.
 - Warum hat der (damalige) Senat bei der Bauentscheidung für den Jade-Weser-Port nicht gleich auf die Nutzung der Alternativstrecke über Cloppenburg gedrängt?
 - Warum unterstützt der Senat nicht wenigstens jetzt die Anmeldung der Alternativstrecke durch die niedersächsische Landesregierung für den nächsten Bundesverkehrswegeplan, um die Bremer Bevölkerung vor den möglichen Jade-Weser-Port-Verkehren zu bewahren? (Die Frist zur Anmeldung eigener Alternativstrecken ist mittlerweile abgelaufen).

- 2 - Gibt es ein Controlling der Effizienz der durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen?
Oder:
 - Was haben die bisher aufgestellten Lärmschutzwände gebracht? Um wieviel Dezibel ist es jeweils leiser geworden (je nach Stockwerk)? (Die Wirkung von Lärmschutzwänden ist häufig geringer als gedacht, die 4m hohe und 530 m lange Wand im Bereich Außer der Schleifmühle beispielsweise löst nachts nur einen einzigen Lärmschutzfall von 143).

- 3 - Welche Erkenntnisse gibt es darüber, ob durch Lärmschutzwände der Lärm für manche Anwohner zugenommen hat, z.B. durch Umlenkung von Schallwellen oder durch Reflektion, wenn Wände nur einseitig aufgestellt wurden?

- 4 - Um wieviel Dezibel wird der Lärm auf der Strecke nach Hamburg zunehmen, wenn dort - nach Vollendung der Tunnelbauwerke - die ICEs Tempo 200 fahren werden?
 - Sind an dieser Strecke zusätzliche Schallschutzmaßnahmen geplant?

- 5 - Was bedeutet die angestrebte Abschaffung des Schienenbonus für die Beurteilung der "lärmsanierten" Strecken in Bremen und Bremerhaven?

- 6 - Welche Lösung ist für die Wohnbebauung in der Stolzenauer Straße in Hastedt vorgesehen, die nach Auffassung der Bahn als "lärmsaniert" gilt, obwohl dort weder

aktive noch passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurden?

- 7 - Wie beurteilt die Verwaltung die Möglichkeiten, durch Flächennutzungsplan und Baupläne Einfluss auf die Lärmsanierung an Bahnstrecken zu nehmen?
Die Stolzenauer Straße beispielsweise gilt als "Mischgebiet", damit liegen die Auslösewerte für die sogenannte freiwillige Lärmsanierung der Bahn um 2 dB(A) höher als in "reinen" Wohngebieten. Dabei gibt es in dem Teil der Straße zwischen Petershagener Straße und Stader Straße lediglich Wohnbebauung. Eine andere Kategorisierung im Flächennutzungsplan würde die rechtlichen Voraussetzungen für Lärmschutz erheblich verbessern.
- 8 - Welche Maßnahmen ergreift die Bahn zur Minderung von Erschütterungen?
 - Drängt der Senat darauf, dass bei Erneuerungsarbeiten am Gleis besohlte Schwellen und andere Maßnahmen zur Erschütterungsminderung eingebaut werden?
 - Wurden bei der Reparatur, der durch den Güterzugunfall am 14.2.2013 beschädigten Strecke 1401, besohlte Schwellen verwendet (immerhin gut 3 km)?
- 9 - Wie hoch sind die Kosten für das Gutachten im Bereich der Eisenbahnüberführung Breitenweg?
- 10 - Durch welche Maßnahmen will der Senat das Versprechen des früheren Umweltsenators Dr. Loske einlösen, "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" (Pressemitteilung von Bahn und Senat vom 05.07.2010)?