

Mehr Güterzüge = mehr Lärm, mehr Erschütterungen und mehr Brückendröhnen

Stellungnahme zur „Ertüchtigung“ des Bahnknotens Bremen, hier: Planfeststellungsverfahren (Pfv) „Oldenburger Kurve“, Beginn/Auslegung: 7. Juni 2011

1. Zum Inhalt der Planung:

Als zweiten Teil eines im Vorjahr begonnenen Planverfahrens zur Verlängerung von Gleis 1 im Bremer Hauptbahnhof, mit dem der Bahnknoten Bremen „ertüchtigt“ werden soll, plant die Deutsche Bahn AG nun den Neubau eines 921 m langen Gleises – vom sog. Nordkopf des Bremer Hauptbahnhofs im großen Bogen hin zur Strecke nach Oldenburg ("Oldenburger Kurve"). Anlass dieser Maßnahme ist der erwartete Zuwachs an Gütern aus den Häfen Nordenham, Elsfleth, Brake und vor allem Wilhelmshaven. Ziel der Maßnahme sind durchgängig zweigleisige Abschnitte auf der Strecke Hannover-Bremen-Oldenburg im Bereich des Hauptbahnhofs. Dadurch soll ermöglicht werden, dass mehr Güterzüge als bisher reibungsloser und schneller durch den Eisenbahnknoten Bremen fahren können. Für die Strecke Hannover / Osnabrück - Oldenburg ist eine Steigerung von derzeit 25 Güterzügen pro Tag auf 69 Güterzüge pro Tag im Jahr 2015 geplant; durch die Verlängerung von Gleis 1 soll die Zugzahl aus Richtung Oldenburg - Hannover/Osnabrück von 37 Güterzügen pro Tag auf 69 Züge gesteigert werden. Wenn also beide Fahrrichtungen ertüchtigt sind, wird sich die Zahl der Güterzüge auf diesen Gleisen von 61 Zügen pro Tag auf 138 mehr als verdoppeln! Die Bahn selbst rechnet dabei mit einem hohen Anteil von Zügen mit veralteten, lautstarken Graugussklotzbremsen.

2. Folgerung/Bewertung der Bahnlärm-Initiative Bremen:

Mehr alte Güterzüge bedeuten mehr Lärm, mehr Erschütterungen und stärkeres Brückendröhnen für die Anwohnerinnen und Anwohner: Bei 138 Güterzügen pro Tag auf dieser Strecke ereignet sich künftig alle 10 Minuten eine unzumutbare Lärmkaskade. Daraus ergibt sich eine weitere, zusätzliche Beeinträchtigung der lärmgeplagten Stadtteile rund um die Oldenburger Kurve und – im Blick auf die Folgewirkungen – für die Verlärmung großer Teile der gesamten Stadt.

Der Koalitionsvertrag für die neue Landesregierung von SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Abschnitt „Lärm flächendeckend bekämpfen“ enthält folgende Aussage: *Es müsse einen „effektiven Lärmschutz an den Bahnstrecken in Bremen und Bremerhaven geben. ... Im direkten Dialog mit der Bahn und dem Bundesministerium für Verkehr werden wir auf die beschleunigte Errichtung weiterer Lärmschutzwände und andere Lärmschutzmaßnahmen, die Sanierung von bremischen Eisenbahnbrücken und eine verstärkte regelmäßige Gleissanierung hinwirken.“*

Das aktuelle Planfeststellungsverfahren zur Oldenburger Kurve hält die BIB für einen geeigneten ersten Anlass, diese neue rot-grüne Koalitionsvereinbarung mit Leben zu erfüllen, d.h. „effektiven Lärmschutz“ einzufordern und glaubwürdig umzusetzen! Eine wichtige gemeinsame Aufgabe für die Beiräte als Träger kommunaler Belange, die Verwaltung und die Bremer Landespolitik.

3. Wir fordern Schutz vor Lärm, Erschütterungen und Entdröhnung der Brücken – bevor der erwartete Mehrverkehr auf Bremen zukommt!

Ein großer Beitrag zur Lärmvorsorge würde durch möglichst unverzügliche Umrüstung der veralteten Bremssysteme an Güterwagen geleistet. Die Beseitigung des sog. Schienenbonus und die Einführung von Trassenpreisen, die laute Züge verteuern, würden die Umstellung beschleunigen. Beides ist zwar ab dem Jahr 2013 angekündigt, aber keineswegs sicher. Entlastung wäre auch durch eine Güterumfahrungsbahn vorstellbar, der aber – sofern die angekündigte Machbarkeitsstudie diese empfehlen würde – als langfristige Maßnahme die folgenden kurzfristigen Maßnahmen vorangehen müssen.

Im Einzelnen ist beim Planfeststellungsverfahren Folgendes dringend zu beachten:

3.1. Aktiver Lärmschutz:

Es handelt sich um eine Neubaumaßnahme, die Anwohner haben daher einen einklagbaren Rechtsanspruch auf Lärmschutz gemäß der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV).

Lärmschutzwand: Die geplante Lärmschutzwand ist zu kurz und damit unzureichend, weil sie keinen Vollschutz für alle Betroffenen erzielt.

Oberbau: Die Gleisanlagen werden im Schotterbett erstellt, das zusätzlichen Lärmschutz ermöglicht und notwendig macht: Die Nähe zum Hauptbahnhof, die künstlerische Nutzung der früheren Güterhalle, die Wohnbebauung direkt auf dem Gelände (Hüttendorf) und die Lehrtätigkeit in der Schule für Erwachsene und der anderen Bildungseinrichtungen an der Strecke sowie die höheren Belastung in der engen Kurve verlangen eine besondere Lärmdämmung im Schotterbett (z.B. Polyurethanschaum) sowie erhöhte Schienen- und Radsatzpflege (u.a. durch besonders überwacht Gleis (BüG).

Lärmberechnungen: Die formale Berechnung der Lärmwerte ist auf Antrag durch konkrete Messungen zu ergänzen. Eine Alternativberechnung der Maßnahmen ohne Schienenbonus ist durchführen, weil dieser - lt. Ankündigung - ab 2012 entfällt.

3.2 Erweiterung der Maßnahmen passiven Lärmschutzes auf bestehende Strecken nach Gesetz und Rechtsprechung zwingend geboten

Die Bahn behauptet, die geplante Baumaßnahme diene „*nicht der Aufnahme neuer oder zusätzlicher Verkehre, sondern ausschließlich der Verbesserung der Verkehrsabwicklung im Bereich des Knoten Bremen*“. Das steht nicht nur in krassm Widerspruch zu allen Begründungen der Planverfahren, die seitens der Bahn bisher vorgetragen wurden, sondern ist geradezu eine Irreführung: Sinn und Zweck der gesamten „Ertüchtigung“ ist die Aufnahme zusätzlicher Verkehre durch den Jade-Weser-Port und Bremerhaven!

Das sogenannte „Baugrubenmodell“ ist seitens der DB nicht sachlich begründet, sondern als kostengünstigste Variante gewählt, um durch Begrenzung auf Teilabschnitte Ansprüche auf Lärm und Erschütterungsschutz abzuweisen. Das weisen wir als unfaire Praxis nachdrücklich zurück. Die Neubaumaßnahme bewirkt auch und gerade in den bestehenden Strecken eine deutliche Erhöhung des Lärms durch eine Vervielfachung des Verkehrs.

Für die Berechnung der Beurteilungspegel ist der Verkehrsweg, nicht der Verkehrswegabschnitt (wie beim Baugrubenmodell) zu berücksichtigen. Durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges auf der Strecke zwischen Wilhelmshaven und Bremen steigt der Beurteilungspegel auf dem gesamten Streckenabschnitt, so dass ein Lärmvorsorge/Lärmsanierungsanspruch *für den größeren verkehrswirksamen Abschnitt* entsteht. (Vgl. Urteil des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs 25.02.2003, AZ 22 A02.40013)

Die Lärmemissionen müssen im Rahmen einer *Gesamtpiegelbetrachtung* bewertet werden, d.h., alle Lärmquellen sind einzubeziehen! Wir weisen darauf hin: Das Bauvorhaben erhöht die vorhandene Lärmbelastung der bestehenden Verkehrswege dort, wo Wohnbebauung vorliegt, in eigentumsrechtlich kritischer Höhe. (Vgl. z.B. Bundesverwaltungsgericht 21.03. 1996, Az. BVerwG 4 C 9.95 sowie Bayer. VGH 20.06.1996, Az. 20 B 92. 1055)

Erschütterungen: Ein umfassender Erschütterungsschutz muss vorgesehen werden, weil die erwartete Zunahme des Güterverkehrs, die Schwere und Länge der Züge sowie der geringe Abstand zwischen Gleisen und Gebäuden dies erfordern. Bereits jetzt gibt es heftige Beschwerden von Anwohnern über die schon heute von den Güterzügen verursachten Erschütterungen.

Ingenieurbauwerke: Die Brücken, insbesondere die Stephanibrücke, sind zu entdröhnen. Die höhere Belastung der Strecke legt zudem mehr Sicherheitskontrolle zwingend nahe. Das Sicherheitskonzept der Bahn sollte gegenüber der Kommune offengelegt und den Anwohnern angemessen vermittelt werden.

Bremen, 4. Juli 2010 (in Nacharbeit zur Erörterung beim BIB-Treffen vom 30. Juni 2011)

Ansprechpartner der Bahlärm-Initiative Bremen für diese Stellungnahme oder für Auskünfte zum Planfeststellungsbeschluss:

Dr. Angelina Sörgel, Tel: 75837; Walter Ruffler, Tel: 77421; Rainer Böhle, Tel.: 358278