



BAHNLÄRM -
INITIATIVE
BREMEN

Bahnlärm-Initiative Bremen
c/o Walter Ruffler
Roonstraße 73
28203 Bremen
Tel/Fax 0421- 7 44 21
walterruffler@aol.com
www.bahnlaerm-initiative-bremen.de

Bremen, 21.05.2016

Herrn Senator
Dr. Joachim Lohse
Contrescarpe 72
28195 Bremen

Wohngebäude statt Concordia-Theater

Sehr geehrter Herr Senator Dr. Lohse,

wie wir erfahren haben, soll das Concordia-Theater durch eine Wohnhaus mit rund 60 Appartements ersetzt werden. Da das Grundstück nur 7 ½ m vom Bahndamm entfernt liegt, ist mit erheblichen gesundheitsgefährdenden Immissionen durch Bahnlärm und Erschütterungen durch den Seehafenhinterlandverkehr zu rechnen.

Deswegen wenden wir uns an Sie mit folgenden Bitten:

1.

Bitte überprüfen Sie unter Hinzuziehung des Gesundheitsamts, ob bei Neubauprojekten in der Nähe von Bahnlagen nicht ein Mindestabstand obligatorisch sein sollte.

In den Jahren 2011-2013 wurde der „Knoten Bremen“ „ertüchtigt“, d.h. die Güterzugkapazität wurde durch den Bau neuer Gleise um 25% von 224 Güterzügen pro Tag auf 280 Güterzüge pro Tag gesteigert, von denen 150 nachts (22-6 Uhr) fahren sollen. Aus einem Schallgutachten aus dem Jahre 2002 für die Roonstraße ergibt sich eine gemittelte Lärmbelastung von bis zu 80 dB(A), obwohl der Abstand der Häuser zum Bahndamm größer ist als beim Concordia-Theater. Laut Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) liegt der Grenzwert für Wohngebiete nachts bei 49 dB(A). Schallschutzfenster reichen hier nicht. Zwar kann man so dicke Fenster einbauen, dass man keinen Bahnlärm mehr hört, doch wer nachts gern bei offenem Fenster schläft, hat schlechte Karten. Die vorhandene Lärmschutzwand dürfte den Lärm im Erdgeschoss um 10 dB(A) mindern, in den höheren Stockwerken nimmt ihre Wirkung ab. Dabei beträgt der Lärmüberschuss bis zu 30 dB(A).

2.

Neben einem Schallgutachten sollte auch ein Erschütterungsgutachten auf der Basis der Prognose-Zahlen für das Grundstück Concordia-Theater erstellt werden.

Erschütterungsmessungen im Jahre 2010 im Bereich Außer der Schleifmühle haben Mittel- und Maximalwerte ergeben, die als „störend“ eingestuft wurden. Der durch die Vibrationen der Häuser ausgelöste sekundäre Luftschall lag durchweg über dem Grenzwert von 30 dB(A), so dass die Bahn „besohlte Schwellen“ einbauen musste.

3.

Es sollten Erschütterungsmessungen an der gesamten Strecke zwischen Südkopf des Hauptbahnhofs und Landesgrenze in Hemelingen erfolgen.

4.

Der Senat sollte sich bei der Bundesregierung für die Schaffung eines Regelwerkes zur Messung von Erschütterungen mit Grenzwerten einsetzen.

Laut § 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zählen „Erschütterungen“ zu den Immissionen, die als „schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes“ gelten. In § 43 BImSchG, der die Bundesregierung ermächtigt, Rechtsverordnungen zur Durchführung des Gesetzes zu erlassen, werden leider nur „Geräusche“ als schädliche Immissionen genannt, nicht aber Erschütterungen. Deshalb gibt es für den Bereich der Erschütterungen keine der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vergleichbare Rechtsverordnung für Erschütterungen. Aufgrund fehlender gesetzlicher Grenzwerte stützen sich Gutachter auf die DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“. Das gilt als Äußerung einschlägigen Sachwissens und als geeignete wenn auch unverbindliche Grundlage für die Beurteilung von Erschütterungsmissionen. Dieses Regelungsdefizit führte zur Herausbildung von Richterrecht, das zu einem unverständlichen Paradoxon geführt hat: Beim aktuellen Stand der Rechtsprechung kommt es bei der Beurteilung der Auswirkungen von Erschütterungen nicht auf die absolute Höhe der Einwirkung an, sondern lediglich darauf, ob durch eine bauliche Änderung die vorhandene schon beträchtliche Vorbelastung noch einmal erhöht wird.

So wurde bei den Messungen im Bereich Außer der Schleifmühle eine erhebliche Vorbelastung durch Erschütterungen festgestellt, und die Prognose ergab einen weiteren Anstieg der Erschütterungen durch die erwarteten Verkehre aus dem Jade-Weser-Port. Doch da dieser Anstieg „nur“ zwischen 17-24% lag, bestand für die Anwohner kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen: Die Rechtsprechung setzt einen Anstieg von 25% voraus. Das ist ein unhaltbarer Zustand.

5.

Der Senat sollte den Epidemiologen Prof. Greiser beauftragen, anhand der Krankendaten der AOK Bremen / Bremerhaven ein Gutachten über die gesundheitlichen Auswirkungen des Verkehrslärms zu erstellen.

Das Ergebnis dieses Gutachtens könnte ein starkes Argument gegenüber der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG sein, weitere Maßnahmen zur Immissionsminderung des Schienenverkehrs zu ergreifen.

Mit freundlichem Gruß

Walter Ruffler

für die Bahnlärm-Initiative Bremen

Anlage:

Pressemitteilung vom 19.05.2016: „Schallschutzfenster reichen nicht!“