



## **Stellungnahme zur Ertüchtigung des Bremer Hauptbahnhofs Planfeststellungsverfahren Oldenburger Kurve**

Die Deutsche Bahn AG plant ein neues Gleis vom Nordkopf des Bremer Hauptbahnhofs im großen Bogen hin zur Strecke nach Oldenburg ("Oldenburger Kurve"). Anlass der Maßnahme ist der erwartete Zuwachs an Gütern aus den Häfen Nordensham, Elsfleth, Brake und vor allem Wilhelmshaven. Ziel der Maßnahme sind durchgängig zweigleisig zu befahrende Abschnitte auf der Strecke Hannover-Bremen-Oldenburg im Bereich des Hauptbahnhofs. Dadurch soll wie schon beim Verfahren um das Gleis 1 ermöglicht werden, dass die Güterzüge 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, verdoppelt sich die Zahl der Güterzüge auf diesen Gleisen von 61 Zügen pro Tag auf 138! Die Bahn selber rechnet dabei mit mindestens 60 Prozent Zügen mit Waggons mit veralteten Graugussklotzbremesen; aller Erfahrung nach steigt dieser Anteil erheblich bei Vollauslastung in der Hochkonjunktur.

Mehr Waggons mit veralteter Bremstechnik bedeuten aber mehr Lärm, mehr Erschütterungen und stärkeres Brückendröhnen für die Anwohnerinnen und Anwohner und eine weitere Beeinträchtigung der lärmgeplagten Stadtteile rund um die Oldenburger Kurve und die Stadtautobahn.

Dieses Problem hat die neue rot-grüne Landesregierung unter dem Titel „Lärm flächendeckend bekämpfen“ aufgegriffen. In der am 28.06.2011 unterzeichneten Koalitionsvereinbarung zwischen der SPD, Landesorganisation Bremen, und Bündnis90/DIE GRÜNEN, Landesverband Bremen, heißt es, es müsse einen *„effektiven Lärmschutz an den Bahnstrecken in Bremen und Bremerhaven geben. Auch im Bremer Hauptbahnhof müssen lärmreduzierende Maßnahmen ergriffen werden. ... Im direkten Dialog mit der Bahn und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 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 ist ein guter Anlass, die rotgrüne Koalitionsvereinbarung mit Leben zu erfüllen!

## **Die Bahnärminitiative Bremen fordert Lärmschutz, Schallschutz und Brückenentdröhnung:**

### **1. Aktiver Lärmschutz für die Anwohner.**

Es handelt sich um eine Neubaumaßnahme. Daher haben die Anwohner einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz gemäß der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung.

- Lärmschutzwand: Die Bahn plant eine 2 m hohe Lärmschutzwand von 349 m Länge nördlich der Kurve und eine Wand von 396 m südlich davon. Sie soll bei der Güterhalle beginnen und vor dem Brückenbauwerk Breitenweg enden. Damit wird allerdings kein "Vollschutz" für die Betroffenen erreicht. Für einen Vollschutz wären Wandlängen von 749 m bzw. 449 m notwendig; dafür müsste die Lärmschutzwand nördlich schon 90 m südwestlich der Findorffstraße beginnen und beide Lärmschutzwände müssten über das Brückenbauwerk Breitenweg hinausgeführt werden.

Diese „Vollschutz“ - Variante wird seitens der Bahn abgelehnt, weil sie zu hohen Kosten nur relativ wenige Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm schützen würde.

Das ist aus Sicht der BIB kein stichhaltiges Argument. Auch wenn die Zahl der Betroffenen gering sein mag, haben diese **den gleichen Anspruch auf Lärmschutz.**

- Erschütterungen: Die Züge können laut Erläuterungsbericht in der Kurve nur 40 km/h fahren. Höhere Erschütterungen werden deshalb seitens der Bahn nicht erwartet. Die BIB hält das nicht für überzeugend. Erschütterungen sind tatsächlich auch abhängig von andern Faktoren, z.B. der – ja erwarteten - Zunahme des Güterverkehrs, der Schwere und Länge der Züge, dem Abstand zwischen Gleisen und Gebäuden. Zudem gibt es heftige Beschwerden der Anwohner über die schon jetzt von den Güterzügen verursachten Erschütte-



rungen (Kastanienstraße, Herbststraße).

### **Ein Erschütterungsschutz muss deshalb vorgesehen werden.**

- Ingenieurbauwerke: Beim EÜ Breitenweg wird ein höherer Instandhaltungsaufwand erwartet, weil die Belastung der Weiche höher werden wird. Daran knüpft sich für die BIB die Frage nach der Sicherheit und Kontrolle des belasteten Streckenabschnitts an:  
Das **Sicherheitskonzept** der Bahn und der Kommune muss gegenüber den Anwohnern offengelegt werden.
- Oberbau: Die Gleisanlagen werden im Schotterbett erstellt.  
Es gibt viele Argumente für einen **zusätzlichen Lärmschutz**: Die Nähe zum Hauptbahnhof, die künstlerische Nutzung der früheren Güterhalle, die Wohnbebauung direkt auf dem Gelände (Hüttendorf) und die Lehrtätigkeit in der Erwachsenen- und der anderen Bildungseinrichtungen an der Strecke sowie die höheren Belastung in der engen Kurve – das alles sind Gründe dafür, die Schienen zusätzlich mit Lärmschutz zu versehen und eine besondere Schienen – und Radsatzpflege (u.a. BÜG Besonders überwachte Gleis) durchzuführen.
- Lärmberechnungen: Wie in solchen Verfahren üblich, sind die Lärmwerte nur berechnet und nicht gemessen worden. In einem komplizierten Hin und Her wurden Dezibel-Werte aufgeschlagen und abgezogen. Mit jedem solchen Schritt erhöht sich die Fehlerquelle. Die BIB erwartet daher, dass an relevanten Punkten der Lärmbelastung auch **gemessen** wird.  
Außerdem wurde seitens des Bundesverkehrsministeriums bereits angekündigt, dass der umstrittene sogenannte Schienenbonus von 5 dB (A) ab 2012 nicht mehr angerechnet werden soll. Es ist nicht anzunehmen, dass der Baubeginn früher als 2012 liegt. Daher muss die Bahn eine **Alternativberechnung ihrer Maßnahmen ohne Schienenbonus** durchführen und ihren Lärmschutz-Maßnahmen zu Grunde legen!

## **2. Passiver Lärmschutz für die Anwohner**

Alternativ zur Vollschutz Variante soll passiver Lärmschutz „dem Grunde nach“



gewährt werden. Das betrifft Teilbereiche des Breitenwegs, der Nicolaistraße, des Doventorsdeichs, der Findorffstraße, der Landwehrstraße, der Plantage und der Struckmannstraße, insgesamt 23 Fälle südlich der Oldenburger Kurve, und 13 Fälle nördlich. Diese Bürgerinnen und Bürger hätten Anspruch auf aktiven Lärmschutz, werden aber vertröstet auf passive Maßnahmen, weil das die DB weniger kostet. Die BIB kann dieses Argument nicht verstehen: Lärmschutz ist ein Rechtsanspruch der Bürgerinnen und Bürger! **Der aktive Lärmschutz muss ausgeweitet, nicht formal eingengt werden.**

Soweit aber kein Vollschutz gewährt wird, fordert die BIB, dass

- bei der Ermittlung der Ansprüche der Anwohner realistische Werte hinsichtlich Lärm- und Erschütterungssimmisionen zu Grunde gelegt werden
- der Tatsache Rechnung getragen wird, dass an der betroffenen Strecke auch Schulen und ein Altenheim liegen.
- die Kommune Bremen/der zuständige Beirat Aufschluss darüber erhält, wer und in welchem Umfang passiven Lärmschutz in Anspruch nehmen konnte. Nur so können sie ihrer Verantwortung für die Bürgerinnen und Bürger gerecht werden.

### 3. Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen auf bestehende Strecken

Nach Auffassung der Bahn dient die geplante Baumaßnahme „*nicht der Aufnahme neuer oder zusätzlicher Verkehre, sondern ausschließlich der Verbesserung der Verkehrsabwicklung im Bereich des Knoten Bremen*“. Es heißt insofern ausdrücklich:

*„Aufgrund der Anzahl und Länge der Strecken, die im Knoten Bremen zusammenlaufen, wäre keine Eingrenzung möglich, in welchen Bereichen noch über den gesetzlichen Anspruch hinaus zusätzlicher Schallschutz gewährt werden sollte. Von daher wurde hier das Baugrubenmodell angewandt...“ (Erläuterungsbericht, Seite 15 f., Unterstreichung BIB)*

Hier wird der Erläuterungsbericht der Bahn geradezu absurd!

- Einziger Sinn und Zweck der Ertüchtigung ist doch die Aufnahme zusätzlicher Verkehre durch den Jade-Weser-Port und Bremerhaven. Diese Ziele sind im Bahngipfel Bremen im Juni 2010 durch den Vorstandsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG, Herrn Peter Grube, und den Präsidenten des Senats, Herrn Jens Böhrnsen, ausdrücklich bekräftigt worden. Offenbar möchte die Bahn vermeiden,



dass weitere Ansprüche wegen eines zunehmenden Verkehrs geltend gemacht werden. Und behauptet deshalb das Gegenteil von dem, was erklärtes Ziel ist!

- Das sogenannte „Baugrubenmodell“ nicht sachlich zu begründen – nämlich mit mehr Lärm und Erschütterungen -, sondern nur aus den Problemen, die es der Bahn bereiten würde, es anders zu sehen, ist entweder frech oder naiv! Das Baugrubenmodell der Deutschen Bahn ist in der Tat nicht das sachlich beste, sondern das kostengünstigste; es berücksichtigt nur die Teilabschnitte innerhalb des Planfeststellungsbereichs, nicht vor- bzw. nachgelagerte Strecken, die ebenfalls durch mehr Verkehr stärkeren Belastungen durch Lärm und Erschütterungen ausgesetzt werden; Schallschutz wird ausschließlich im Bereich der Baustrecke vorgesehen. Es führt damit nicht zu wirklichkeitsgerechten Teilbeurteilungspegeln.

Die Bahnlärminitiative Bremen macht dagegen klar:

**Auch und gerade in den bestehenden Strecken bewirkt die Neubaumaßnahme 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 den Knotenpunkten Wilhelmshaven – Bremen - Bremerhaven steigt der Beurteilungspegel auf dem gesamten Streckenabschnitt, so dass ein Lärmvorsorge/Lärmsanierungsanspruch für den größeren verkehrswirksamen Abschnitt entsteht. (Vgl. auch Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs 25.02.2003, AZ 22 A02.40013)
- Die Lärmemissionen müssen im Rahmen einer **Gesamtpegelbetrachtung** bewertet werden, d.h., **alle Lärmquellen sind einzubeziehen!** Die BIB behauptet: Das planfeststellungspflichtige 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 Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs 20.06.1996, Az. 20 B 92. 1055)



- **Schutz vor Erschütterungen und Körperschall:** auch die Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall sind zu ermitteln und zu beurteilen. Es muss eine regelmäßige Gleis- und Radsatzpflege erfolgen, um die Emissionen zu mindern. Insbesondere muss die **Stephanibrücke entdröhnt** werden; dadurch würde dieser Ortsteil insgesamt an Entwicklungsmöglichkeiten gewinnen.
  
- **Besonderer Lärmschutz für Bildungsstätten und Altenheim**  
An der bestehenden Strecke (Straße an der Weserbahn, Nicolaistraße, aber auch Meta-Sattler Str) liegen mehrere Bildungsstätten: die Erwachsenenschule, das Technische Bildungszentrum Mitte und das Fortbildungszentrum der Öffentlichen Verwaltung und Europaschule Schulzentrum SII Utbremen. Diese Gebäude sind einem unzumutbaren Lärm ausgesetzt, der das Unterrichtsgeschehen erheblich stört. Neben den Eisenbahntrasseen verlaufen hochbelastete Durchgangsstraßen in unmittelbarer Nähe. Aus Gründen des Denkmalschutzes wurde bei der Erwachsenenschule keine passive Sanierung vorgenommen; es ist unerklärlich, wieso am Straßenabschnitt dieses Schulkomplexes seitens des freiwilligen Lärmschutzprogramms der Bahn keine Lärmschutzmaßnahmen ergriffen wurden, zumal für Schulen und Altenheime niedrigere Schwellenwerte gelten. **Die BIB fordert, dass Immobilien Bremen Anstatt des öffentlichen Rechts (IB) als Eigentümer dieser Anlagen bei der DB vorstellig wird und zusätzlichen Lärmschutz an der Strecke beantragt.**

#### 4. Lärminderung des Güterzugverkehrs im Hauptbahnhof:

Der Bremer Hauptbahnhof hat den Mangel, dass auf den mittleren Gleisen durch die Bahnhofshalle (Gleis Nummer 4 und 41) der gesamte Güterverkehr hindurchgeht. Das führt zu erheblichem Lärm. Durch die Ertüchtigung des Knotens Bremen Hauptbahnhof wird das noch weiter zunehmen. Das Bundesverwaltungsgericht sieht heutzutage als medizinisch gesichert an, dass der Gesamt-Lärmpegel von 68 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts eine signifikante Schwelle für Herz- und Kreislauferkrankungen bildet. Diese Schwellenwerte werden mitten im Hauptbahnhof mit Gewissheit erreicht und zeitweise überschritten. **Die BIB fordert daher zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Hauptbahnhof Bremen, solange**



**nicht grundsätzlichere Maßnahmen zur Umrüstung der Güterwagen ergriffen wurden.** Diese Maßnahmen werden noch diskutiert, sind aber jedenfalls aus dem Programm der Bahn zur Sanierung der Bahnhöfe und nicht aus dem Lärmschutzprogramm zu finanzieren, damit nicht der Lärmschutz im Bahnhof auf Kosten des Lärmschutzes für die Anwohner geht.

## 5. Grundsätzliche Lösungen: Umgehung des Hauptbahnhofs durch Güterzüge und Umrüstung der Güterwagen.

Wirklich effektiv und nachhaltig sind

- die Lärminderungen an der Quelle, d.h. die Modernisierung des Wagenbestands und die Einführung von Lärmgrenzen für alle Güterwagen, so dass die technisch mögliche Umrüstung gesetzlich erzwungen wird.
- die Umleitung des Güterverkehrs auf eine Strecke außerhalb der Wohngebiete. Die Machbarkeitsstudie über die grundsätzliche Möglichkeit und alternative Varianten einer Güterumgehungsbahn, wie in der oben genannten Koalitionsvereinbarung aufgenommen, muss so schnell wie möglich erarbeitet werden, um ihre Ergebnisse in weitere Maßnahmen zur Ertüchtigung des Hauptbahnhofs berücksichtigen zu können und vor allem sie noch rechtzeitig in den neuen Bundesverkehrswegeplan einzubeziehen.