

Vorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S)
am 13.06.2013

***Beantwortung des Fragenkatalogs der Bremer Bahnlärminitiative aus der Sitzung vom
11. April 2013***

In der Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) am 11. April 2013 wurde seitens der Deputierten darum gebeten, die Beantwortung des von der Bahnlärminitiative eingereichten Fragenkatalogs der Deputation schriftlich zur Kenntnis zu geben.

Hintergrund

Die Verwaltung hat in der Sitzung am 11. April 2013 über den Sachstand zum Lärmschutz an Bahnstrecken des Bundes im Land Bremen berichtet. Der Bericht wurde vor der Sitzung veröffentlicht. Die Bremer Bürgerinitiative gegen Bahnlärm hat auf Grundlage des Berichts der Verwaltung der Deputation am 11. April 2013 einen Fragenkatalog übergeben. Die Deputation hat beschlossen die Fragen durch die Verwaltung beantworten zu lassen. Die Antworten sollen der Deputation zur Kenntnis vorgelegt werden.

Die Fragen und Antworten sind der Anlage zu entnehmen.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nimmt die Antworten zur Kenntnis.

Beantwortung des Fragenkatalogs der BIB vom 7.4.2013

Nr	Frage / Antwort
1	<p>Die Vorlage beklagt die fehlenden Kompetenzen Bremens für den Schallschutz an Bahnstrecken.</p> <p>Warum hat der (damalige) Senat bei der Bauentscheidung für den Jade-Weser-Port nicht gleich auf die Nutzung der Alternativstrecke über Cloppenburg gedrängt?</p> <p>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).</p> <p>Der im Zusammenhang mit dem Bau des Jade-Weser-Port geplante Ausbau der Schieneninfrastruktur für die Hafenhinterlandverkehre berücksichtigt die seinerzeit prognostizierten Verkehrsströme des Hafenhinterlandverkehrs. Derzeit liegen dem Senat hierzu keine neuen Erkenntnisse vor.</p> <p>Sollte die vom Bund im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung in Erarbeitung befindliche Seeverkehrsprognose Aussagen treffen, nach denen ein nennenswerter Anteil der Verkehre aus dem Jade-Weser-Port in Richtung Nordrhein-Westfalen zu erwarten ist, so wäre aus Sicht des Senats zusätzlich der Ausbau der Strecke Oldenburg – Osnabrück näher zu untersuchen.</p>
2	<p>Gibt es ein Controlling der Effizienz der durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen?</p> <p>Oder:</p> <p>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).</p> <p>Lärmwerte in dB(A) werden gemäß der 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz berechnet. Die maßgebliche Berechnungsvorschrift ist die Schall03. Anhand der Berechnungen wird die örtliche Lärmbelastung vor und nach einer Maßnahme berechnet.</p> <p>Lärmschutzwände dämmen insbesondere im Nahbereich die Schallausbreitung ein. Hier können je nach örtlichen Gegebenheiten Minderungseffekte > 10 dB(A) erzielt werden. Die stockwerksbezogene Minderung ist abhängig von den örtlichen, geographischen Gegebenheiten und kann nicht allgemein dargestellt werden.</p> <p>Der erforderliche Lärmschutz im Bereich Außer der Schleifmühle wird in Kombination der 4m Hohen Lärmschutzwand und den passiven Schallschutzmaßnahmen hergestellt.</p> <p>Verantwortlich für die ordnungsgemäße Umsetzung ist die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin.</p>
3	<p>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?</p> <p>Dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr liegen keine Erkenntnisse bezüglich negativer Auswirkungen von Reflexionen und der Umlenkung von Schallwellen vor. Lärmschutzwände entlang der Eisenbahnstrecken in Bremen sind in der Regel hochabsorbierend.</p> <p>Jede Lärmschutzwand wird durch einen Lärmgutachter auch unter Berücksichtigung von Reflexionen und Umlenkungen beurteilt.</p>
4	<p>Um wieviel Dezibel wird der Lärm auf der Strecke nach Hamburg zunehmen, wenn dort - nach Vollendung der Tunnelbauwerke - die ICEs Tempo 200 fahren werden?</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung zu diesem Vorhaben weist Unterschiede im energetischen Summenpegel (Zusammensetzung des gesamten Zugverkehrs) von weniger als 1 dB(A) tags und nachts im Emissionspegel aus.</p> <p>Sind an dieser Strecke zusätzliche Schallschutzmaßnahmen geplant?</p> <p>Die Strecke wurde in den vergangenen Jahren lärmsaniert. In diesem Zusammenhang</p>

wurden 2012 und 2013 zusätzlich über 3 Km aktiver Lärmschutz realisiert. Im Bereich Mühlenfeldstraße wird die Lärmschutzwand südlich der Bahn über das neue Überführungsbauwerk um ca. 32m verlängert. Im Bereich Auf der Heide wird derzeit geprüft, ob die vorhandene Lücke südlich der Bahn geschlossen werden kann. Darüber hinaus sind keine aktiven Maßnahmen geplant.

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

Die Abschaffung des Schienenbonus zum 1.1.2015 wird von Bremen ausdrücklich begrüßt (die Forderung Bremens nach sofortiger Abschaffung konnte im Bundesratsverfahren leider nicht durchgesetzt werden), sie wirkt sich vorerst aber nicht auf die Lärmsanierung in Bremen aus. Der überwiegende Teil der verbleibenden Maßnahmen ist bereits durch das Eisenbahn-Bundesamt plangenehmigt und somit unter Berücksichtigung des Schienenbonus geplant. Diese Planung ist gemäß des elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes rechtskräftig, auch wenn mit dem Bau erst nach dem 1.1.2015 begonnen wird.

Der Bund hat sich bisher nicht dazu geäußert, wie mit den bereits lärmsanierten Streckenabschnitten im Hinblick auf die Abschaffung des Schienenbonus umgegangen werden soll.

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?

Für die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen sind der Bund und seine Auftragnehmer verantwortlich. Nach Auskunft der DB wurde das Gebiet 2003/2004 lärmsaniert. Dabei wurden die betroffenen Wohnungs- und Hauseigentümer angeschrieben, für die eine Förderung passiver Maßnahmen möglich war. Passive Maßnahmen wurden dabei nur dann umgesetzt, wenn der Haus- oder Wohnungseigentümer auf die Initiative des Bundes reagiert hat. In der Stolzenauer Straße wurden damals 5 Hausnummern lärmsaniert.

Für Wohneigentum an Eisenbahnstrecken, das nicht von der Lärmsanierung des Bundes erfasst wurde, soll, vorbehaltlich der noch ausstehenden Haushaltsbeschlüsse, das kommunale Lärmschutzfensterprogramm erweitert werden.

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.

Im Rahmen der Flächennutzungsplanneuaufstellung werden auch aufgrund der oben genannten Problematik die Mischgebietsdarstellungen systematisch überprüft. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass in Gebieten mit qualifizierten Bebauungsplänen diese manchmal von der generalisierenden Darstellung des Flächennutzungsplanes abweichenden Festsetzungen für die Beurteilung von Schutzansprüchen ausschlaggebend sind.

8 Welche Maßnahmen ergreift die Bahn zur Minderung von Erschütterungen?

Ein gesonderter Erschütterungsschutz ist nach Auffassung der DB weder gesetzlich vorgesehen noch notwendig.

Drängt der Senat darauf, dass bei Erneuerungsarbeiten am Gleis besohlte Schwellen und andere Maßnahmen zur Erschütterungsminderung eingebaut werden?

Nein. Aus Sicht des Senats sind Maßnahmen des Lärmschutzes derzeit vorrangig. Hierzu wird mit der Bahn ein erweiterter aktiver Lärmschutz im Bereich der Oldenburger Kurve geprüft, eine Entdröhnungsmöglichkeit für die Stephanibrücke gesucht und die Umsetzung eines Lärmschutzwalls in Arbergen untersucht. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden, bei einer zweiten Auflage des Lärmschutzfensterprogramms, vorbehaltlich der noch ausstehenden Haushaltsbeschlüsse, auch Bahnlärmbetroffene partizipieren können.

In Bremen werden in den kommenden Jahren weitere Maßnahmen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes begonnen. Es bestehen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes Genehmigungen für Lärmschutzwände in Oslebshausen, Grambke und Burgdamm/Marßel entlang der Strecke 1740 Bremen - Bremerhaven. In Oslebshausen wird bereits kurzfristig mit dem Bau begonnen. Der Spatenstich ist für den 4.6.2013 geplant. Zusätzlich werden Maßnahmen zum Schutz der Gebiete Woltmershausen (Wartumer Platz) und Bremen Mitte (Stephaniquartier und Nicolaistraße) umgesetzt.

Der Senat unterstützt das gemeinsame Ziel des Bundes und der Bahn, den Schienenverkehrslärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise 2012 war ein wichtiger Schritt um dieses Ziel zu erreichen. Bremen hat sich zudem auf Bundesebene erfolgreich für eine schnellere Abschaffung des Schienenbonus stark gemacht, so dass zukünftige wesentliche Änderungen einer Eisenbahnstrecke und Neubauvorhaben mit besserem Lärmschutz ausgestattet werden müssen.

Wurden bei der Reparatur, der durch den Güterzugunfall am 14.2.2013 beschädigten Strecke 1401, besohlte Schwellen verwendet (immerhin gut 3 km)?

Bei der Wiederherstellung des Gleises der Strecke 1401 nach dem Güterzug-Unfall vom 14.02.2013 wurden nach Auskunft der DB die Schwellen eingebaut, die kurzfristig zur Reparatur verfügbar waren. Es handelt sich um gewöhnliche Betonschwellen aktueller Bauart. Die vorhandenen Schienenstegdämpfer wurden nach dem Unfall wieder eingebaut.

9 Wie hoch sind die Kosten für das Gutachten im Bereich der Eisenbahnüberführung Breitenweg?

Die Kosten für die durch Ingenieurbüros durchgeführte Voruntersuchung bezüglich des Breitenwegs betragen ca. 21 000 Euro.

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)?

Der Senat hat für den Bundesverkehrswegeplan 2015 verschiedene Maßnahmen angemeldet, die der zuvor formulierten Zielsetzung entsprechen. Durch die Realisierung dieser Maßnahmen sollen die Güterverkehre auf Alternativstrecken außerhalb der Siedlungsschwerpunkte um die Stadt Bremen herumgeführt werden, um die Lärmbelastung der Bevölkerung zu verringern. Die durch die Herausnahme der Güterverkehre aus dem Stadtgebiet Bremen frei werdenden Streckenkapazitäten sollen für einen verbesserten S-Bahn-Verkehr genutzt werden, der in stark besiedelten Gebieten seinen größten Nutzen entfaltet.