

Ortsamt Schwachhausen/Vahr, Wilh.-Leuschner-Str. 27A, Block D, 28329 Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Frau Hülsemeyer
Dienstgebäude:
Contrescarpe 73

Auskunft erteilt:
Frau Dr. Mathes

T (0421) 361-18039
F (0421) 496-18039

mailto:

Karin.Mathes@oaschwachhausen.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens
29.06.2011
53-3(§18 AEG/SHHV-Oldenburger Kurve)

Unser Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
8-81-810/00/0-1 km/fe
16.08.2011

**Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG);
Seehafenhinterlandverkehr (SHHV), Ertüchtigung des Knotens Bremen (Strecke 1401
Bremen-Sebaldsbrück – Bremen-Hbf, 1412 Bremen Hbf, W 601 – Bremen Hbf, W 514,
1500 Oldenburg-Hbf – Bremen-Hbf)
hier: Planungsabschnitt Oldenburger Kurve, Bau-km von km 0,0+33 bis 0,9+54
- Stellungnahme der Fachausschüsse „Bau, Stadtentwicklung und Umwelt“ und
„Verkehr“ des Beirates Schwachhausen**

Sehr geehrte Frau Hülsemeyer,

die Fachausschüsse „Bau, Stadtentwicklung und Umwelt“ und „Verkehr“ des Beirates Schwachhausen befassten sich in gemeinsamer öffentlicher Sitzung am 04. August 2011 mit o. a. Thematik.

Nach ausführlicher Beratung wurde nachfolgender einstimmiger Beschluss gefasst, den wir Ihnen mit der Bitte um Kenntnisnahme, Prüfung und Rückäußerung zuleiten:

In Erwartung erhöhter Eisenbahnverkehre aus den Häfen Bremerhaven, Bremen und zukünftig auch aus dem Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven soll die Infrastruktur verbessert und Engpässe beseitigt werden. Hierzu soll eine Ertüchtigung erfolgen und das Gleis 1 verlängert werden. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wird auf der Südseite des Bremer Hauptbahnhofs eine neue Gleisverbindung von Gleis 1 zur Strecke in Richtung Bremen Sebaldsbrück und Bremen Hemelingen geschaffen.

69 Güterzüge sind nach dem Planungsausbau im Jahre 2015 prognostiziert, wobei die Länge dieser Güterzüge bis zu 600 m beträgt. Diese Güterzüge werden über das neue Gleis 1 durch den Bremer Hauptbahnhof geschleust. Die dadurch verursachte Lärmbelastung ist so groß, dass durch aktiven Schallschutz allein die Nachbarschaft, insbesondere die Wohnbebauung, aber auch das Kerngebiet nicht geschützt werden können. Darüber hinaus erhöht sich die Schallbelastung im nachfolgenden Gleis erheblich. Dies wird sich somit besonders in den Abend-/Nachtstunden auswirken, da zukünftig von einer Verdoppelung der Güterzüge in der Nacht auszugehen ist und diese Gleisstrecke durch die dicht besiedelten Wohngebiete geführt wird.

Es werden sich mehr Erschütterungen und stärkeres „Brückendröhnen“ für die Anwohner und Anwohnerinnen und eine weitere Beeinträchtigung der Werte der bahnärmgeplagten Stadtteile rund um die „Oldenburger Kurve“ einstellen.

Bereits hieraus wird deutlich, dass die Gleisertüchtigung zur Durchquerung des Bremer Hauptbahnhofes für den Güterverkehr keine adäquate Lösung darstellt.

Grundsätzlich spricht sich der Beirat Schwachhausen für eine Verlegung des Gütertransports von der Straße auf die Schienen aus. Das darf allerdings nicht auf Kosten der Anwohner an den Bahnstrecken geschehen. Hierfür sind längerfristige Planungen durchzuführen anstelle eines Sofortprogramms. Im Gegensatz zu den Personenverkehren der Bahn hat der Abtransport der Güter aus den Häfen grundsätzlich an den Stadtzentren vorbei zu geschehen. Daher sind Knotenpunkte – wie der Bremer Hauptbahnhof – von Güterverkehren der Bahn zu entlasten.

Der Beirat Schwachhausen ist der Auffassung, dass die Lärmbelästigung für die im Bahnhof wartenden Passagiere unzumutbar wird und dass hierdurch das Verkehrsmittel Bahn unattraktiv wird. Sofern Bahnverkehre mit Güterwaggons durch den Bremer Hauptbahnhof geführt werden müssen, fordert der Beirat Schwachhausen folgende Punkte ein:

1. Es ist bei der Planung ausdrücklich darauf zu achten, dass das Vorhaben vorzugsweise mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wird.
2. Die Umrüstung der Güterwaggons hat oberste Priorität. Alte Brems- und Achssysteme müssen durch neuere, Lärm mindernde Systeme ersetzt werden.
3. Des Weiteren hat nicht nur die Durchquerung des Hauptbahnhofes Bremen auf einem „besonders überwachten Gleis“ zu geschehen, sondern auch sein weiterer Verlauf durch Bremen.
4. Der Beirat fordert eine lärmschutzwirksame Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Güterzüge in Höhe von 40 km/h.
 - 4a Für die Betroffenen muss seitens der Bahn ein „Vollschutz“ (Lärmschutzwände) gem. rechnerisch zu führenden Nachweis erbracht werden.
 - 4b Die zu erwartenden höheren Immissionen aus Erschütterungen sind zu ermitteln und bei allen Betroffenen vollständig zu kompensieren.
 - 4c Für die Berechnung des Beurteilungspegels des sich durch die „Oldenburger Kurve“ einstellenden Bahnlärms ist der Verkehrsweg, nicht der Verkehrswegeabschnitt zu berücksichtigen. Die Bewertungen sind grundsätzlich im Rahmen von Gesamtpegelbetrachtungen zu bewerten und deren notwendige Kompensation baulich umzusetzen.
5. Darüber hinaus fordert der Beirat Schwachhausen den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr auf, sich für die ersatzlose Streichung des Schienenbonus einzusetzen. Der heute noch zulässige Ansatz des 5-dB (A) Schienenbonus sowie die Gewährung von Schallschutz erst ab 60 dB (A) nachts bzw. 70 dB (A) tags kann angesichts der Ergebnisse der Lärmforschung als nicht mehr zeitgemäß angesehen werden.

6. Der Beirat Schwachhausen begrüßt den Beschluss der bremischen Bürgerschaft, die Initiative des Bundesrates zur Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzerverordnung dahingehend zu ändern, indem ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 ein Bonus pro Trassenkilometer bei der Verwendung lärmarmen Güterwagen gewährt werden soll.
7. Der Beirat Schwachhausen begrüßt das Schreiben des Umweltsenators vom 8. Oktober 2010 an die Bahnärm-Initiative, in dem er weitere Unterstützung in dieser Sache zum Ausdruck gebracht hat.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Karin Mathes
(Ortsamtsleiterin)