



DB ProjektBau GmbH • Joachimstraße 8 • 30159 Hannover

Eisenbahn-Bundesamt  
Herschelstraße 3  
Herrn König

30159 Hannover

*Be 23/n 58101*

DB ProjektBau GmbH  
Regionalbereich Nord  
Regionales Projektmanagement  
ESTW / BÜ-/BTXK Maßnahmen  
NDS./Bremen  
Joachimstraße 8  
30159 Hannover  
www.deutschebahn.com

Michael Dreßler  
Telefon 0511 286-2206  
Telefax 0511 286-3071  
Michael.Dressler@deutschebahn.com  
Zeichen I.BV-N-P(L) MDr

22.11.2011

**Bremen Hbf, Verlängerung von Gleis 1 im Rahmen der Ertüchtigung des Knotens Bremen**  
**Hier: Unsere Erwiderung zu der abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde**  
**Ihr Schreiben vom 05.10.2011 – 58101 Pap 158/09 (581ppw/002-2009#018)**

Sehr geehrter Herr König,

auf Ihren Wunsch hin nehmen wir nochmals gesondert u. a. zu der von der Anhörungsbehörde geforderten Alternativenprüfung Stellung, und wie folgt:

Es ist vorgesehen, zwei vorhandene Abstellgleise zu verbinden und Weichenanschlüsse zu verändern. Die dafür erforderlichen Baumaßnahmen bedürften an und für sich keiner Planfeststellung, da die Baumaßnahmen als solche ausschließlich auf DB Netz eigenem Grund und Boden stattfinden und keine Drittbetroffenheiten auslösen. Die Notwendigkeit zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens ergibt sich nur aus dem Umstand, dass aus zwei Abstellgleisen ein durchgehendes Gleis entsteht. Allein deswegen liegt eine wesentliche Änderung im Sinne von §1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV vor. Dies hat zur Folge, dass §41 Bundesimmissionsschutzgesetz zur Anwendung kommt und die Immissionsgrenzwerte gemäß §2 der 16. BImSchV zu beachten sind.

Folge der Einordnung der geplanten Durchbindung zweier Abstellgleise als durchgehendes Gleis ist, dass die Lärmauswirkungen des neuen durchgehenden Gleises einer schalltechnischen Untersuchung zu unterziehen sind. Zunächst war vorgesehen, im Einflussbereich des neuen durchgehenden Gleises nur auf der Westseite eine 4 Meter hohe Schallschutzwand zu errichten. In einer ergänzenden schalltechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass auch auf der Ostseite zur Hohenlohe Straße hin eine Schallschutzwand zu errichten ist. Die im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß §41 Abs. 2 Bundesimmissionsschutzgesetz durchzuführende Kostennutzungsanalyse hat ergeben, dass eine 3 Meter hohe Schallschutz-



DB ProjektBau GmbH  
Zentrale  
Caroline-Michaellis-Str. 5-11  
10115 Berlin

Amtsgericht:  
Berlin-Charlottenburg  
HRB 82 899  
USt-IdNr.: DE 220437158

Vorsitzender des  
Aufsichtsrates:  
Dr.-Ing. Volker Kefer

Geschäftsführer:  
Christoph Bretschneider  
(Vorsitzender)  
Thomas Hermann  
Dr. Michael Schulz

Kontoverbindung:  
Postbank Berlin  
BLZ 100 100 10  
Konto-Nr.: 152 201 107

2/3

wand in einem optimalen Kostennutzenverhältnis steht. Hingegen können weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen entweder wegen offensichtlicher Unverhältnismäßigkeiten oder schon deswegen nicht geplant werden, weil keine Lärmauswirkungen des neuen durchgehenden Gleises mehr festzustellen sind. Dies trifft insbesondere auf die Anwohner in der Roonstraße zu. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass das Ende des neuen durchgehenden Gleises im Km 4,303 der Strecke 1401 definiert ist und somit noch 160 m vor der Brücke über die Schwachhauser Heerstraße endet.

Um den Anwohnern in der Roonstraße entgegen zu kommen, hat sich die DB Netz AG entschlossen, in diesem Bereich Schienenstegdämpfer einzubauen. Mit dem Einbau der Schienenstegbedämpfer wurde am 03. September begonnen. Die Arbeiten sollen bis zum 28. November abgeschlossen sein. Nach bisherigen Erkenntnissen könnte damit eine Schallminderung von bis zu 3 db(A) verbunden sein.

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger den Einwendern aus der Roonstraße folgende Zusage gemacht:  
Diejenigen Einwender in diesem Verfahren, die seinerzeit berechtigt waren aus dem Lärmsanierungsprogramm (Str.1401 km 2,78 - km 4,055; Str.1740 km 119,960 - km 121,240; Str.2200 km 237,435 - 238,710 Plangenehmigungsbeschluss Nr. 58122 Pap 246/00 vom 18.03.2002) passiven Schallschutz in Anspruch zu nehmen, jedoch damals tatsächlich keine Erstattungen für den Einbau von Schallschutzfenstern geltend gemacht hatten, können jetzt nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses Leistungen gemäß §42 Bundesimmissionsschutzgesetz erhalten. Dies geschieht aus Gründen der Gleichbehandlung. Im Falle einer Klage von von diesem Sachverhalt betroffenen Einwendern würde ein erhebliches Prozessrisiko bestehen. Deswegen hält es der Vorhabenträger für angebracht, dass im Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Auflage aufgenommen wird.

Mit der Verbindung der beiden Abstellgleise wird die Betriebssituation südlich des Hauptbahnhofes verbessert. Die Auswirkungen von Betriebsstörungen werden reduziert mit der Folge, dass die Einhaltung der Fahrpläne verbessert wird und die Züge den Hauptbahnhof Bremen in vermehrtem Maße planmäßig erreichen bzw. verlassen können. Außerdem werden Brems- und Anfahrvorgänge verringert; es entstehen somit weniger lästige Geräusche.

Mit der Umsetzung der geplanten Maßnahme ist allerdings eine Kapazitätserhöhung nicht verbunden, weil die Kapazitätsobergrenze nicht erhöht wird. Dies ergibt sich schon aus der schlichten Logik, dass aufgrund der Herstellung eines neuen kurzen Gleisstückes keine zusätzlichen Züge fahren können. Bei der geplanten Maßnahme geht es einzig und allein darum, die Störungsanfälligkeit im Knoten Bremen zu reduzieren. Zur Umsetzung dieses Planungsziels gibt es naturgemäß keine Alternativen.

Wenn es tatsächlich darum ginge, über größere Distanzen neue Kapazitäten zu schaffen, dann wäre eine Alternativenprüfung sicherlich erforderlich. Hingegen stellen die von der Anhörungs-

behörde angesprochenen Alternativrouten bzw. Umfahrungen des Hauptbahnhofes keine Alternative zu der geplanten simplen Verbindung von zwei Abstellgleisen dar.

Wenn tatsächlich Mehrverkehre zu erwarten sind, die die gegenwärtigen Kapazitäten überschreiten, wird der Bundesgesetzgeber, der für den Bundesschienenwegeausbau verantwortlich ist, sicherlich über Alternativrouten nachzudenken haben. Auch aus der Sicht der DB Netz AG wäre die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten durch den Bremer Hauptbahnhof keine vernünftige Lösung.

Ansonsten nehmen wir auf unsere Stellungnahme vom 24.02.2011 Bezug.

Mit freundlichen Grüßen

DB ProjektBau GmbH  
Regionalbereich Nord

  
i.V. Peter Behrend

  
i.A. Michael Dreßler