

# Fragenkatalog

für die öffentliche Sitzung des Regionalausschusses "Bahnlärm vermindern!"  
am 6. Mai 2011 um 16.00 Uhr  
im Festsaal der Bremischen Bürgerschaft

## I. Das Bahnlärm-Problem in Bremen

Verkehrslärm beeinträchtigt die Lebensqualität der Betroffenen, er kann krank machen und wirkt sich negativ auf Mieten und Immobilienpreise in verlärmten Wohngebieten aus.

Die vom Eisenbahnverkehr in Bremen ausgehenden Geräusche und Erschütterungen werden von vielen bereits jetzt als sehr belastend empfunden. Ein offizielles Schallgutachten für die Roonstraße beispielsweise ermittelt einen "Beurteilungspegel" von 75 dB(A) tags wie nachts, während die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete bei 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht liegen. Diese Belastung wird weiter steigen: Durch den Umbau von Gleis 1 soll der "Knoten" des Bremer Hauptbahnhofs "ertüchtigt" werden. Die Güterzugkapazität soll bis 2015 um rund 30% auf 280 Güterzüge täglich gesteigert werden, nachts soll fast eine Verdopplung auf 150 Güterzüge erfolgen.

Die DLR-Studie "Hafenhinterlandanbindung" (Braunschweig 2008) geht bei einer jährlichen Steigerungsrate des Seehafenumschlags von 4,6% von einer Verdopplung des Schienengüterverkehrs bis 2025 aus, das wären für Bremen gut 400 Güterzüge pro Tag. Für diese Anzahl reicht auch ein ertüchtigter Hauptbahnhof nicht aus. Deswegen werden zusätzliche "Umleitungsstrecken" untersucht, deren Ausbau allerdings das Lärmproblem in Bremen nicht entschärfen würde.

## II. Fragen zur Minderung des Bahnlärm-Problems

Um Lärm und Erschütterungen durch die Eisenbahn in Bremen zu vermindern, kommen kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen in Betracht.

### A Betriebstechnische Sofortmaßnahmen

- 1 Güterzüge dürfen mit bis zu 100 km/h durch das Stadtgebiet fahren, eine hohe Geschwindigkeit bedeutet laute Fahrgeräusche.
  - ▶ Befürworten Sie ein Tempolimit von 50 km/h für Züge in geschlossenen Ortschaften?
- 2 Zuglärm wirkt nachts besonders störend.
  - ▶ Befürworten Sie ein Nachtfahrverbot (von 22-6 Uhr) für laute Güterzüge, die nicht der europäischen Norm der TSI-Lärm entsprechen?<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>TSI = Technische Spezifikation für Interoperabilität

- 3 Gesundheitlich wichtig sind Zeiten, in denen man sich vom Lärm erholen kann.
- ▶ Befürworten Sie ein Sonntagsfahrverbot für laute Güterzüge, die nicht der TSI-Lärm entsprechen?

#### B Schallvermeidung an der Quelle

- 4 Eine zentrale Ursache für hohe Schallemissionen von Güterwagen ist deren veraltetes Bremssystem, das Räder und Schienen beschädigt (Riffelung).
- ▶ Befürworten Sie die Lärmsanierung der rund 140.000 deutschen Lärmgüterwagen durch Austausch der veralteten Graugussklotzbremsen gegen K- oder LL-Sohlen innerhalb von 5 Jahren?
- 5 Verantwortlich für eine Minderung des Verkehrslärms ist primär der Verursacher.
- ▶ Befürworten Sie eine gesetzliche Regelung, die Verursacher des Bahnlarms zur Lärmsanierung ihres rollenden Materials innerhalb von 5 Jahren verpflichtet?
- 6 Ein marktwirtschaftlicher Anreiz zur Lärmsanierung von Altwagen sind lärmabhängige Trassenpreise.
- ▶ Befürworten Sie die umgehende Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen nach dem Bonus/Malus-System (wer leise fährt, zahlt weniger, wer laut fährt, zahlt mehr)?
- 7 Häufig verlangt die Wirtschaft nach Subventionen, wenn staatliche Umwelt-Auflagen zusätzliche Investitionen erfordern.
- ▶ Befürworten Sie ein ergänzendes staatliches Förderprogramm zur Lärmsanierung von Güterwagen (Finanzbedarf 500 - 600 Millionen €)?
- 8 Man muss damit rechnen, dass einige Unternehmen ihr rollendes Material trotz finanzieller Anreize nicht lärmsanieren.
- ▶ Befürworten Sie ein gesetzliches Fahrverbot für Lärmgüterwagen, die trotz angemessener Fristsetzung (7 Jahre) nicht lärmsaniert wurden (vgl. § 38 BImSchG)?
- 9 Körperschall-Emissionen schwerer Güterzüge können ganze Gebäude erschüttern.
- ▶ Befürworten Sie eine Erweiterung des Sanierungsprogramms für Bestandsstrecken um den Erschütterungsschutz?

#### C Verbesserung der Rechtsposition von Bahnanwohnern

- 10 Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) liegen für Wohngebiete bei 59 dB(A) am Tag und bei 49 dB(A) in der Nacht, die Sanie-

rungswerte dagegen liegen bei 70 dB(A) und 60 dB(A).

- ▶ Befürworten Sie eine gesetzliche Absenkung der Sanierungswerte auf das Niveau der Immissionsgrenzwerte?

11 Das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung ist "freiwillig".

- ▶ Befürworten Sie einen einklagbaren Rechtsanspruch auf Lärmsanierung von Bahnwohnern, bei denen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden?

12 Die derzeit in Schallgutachten ermittelten Schallpegel sind schöngerechnet, indem ein "Schienenbonus" von 5 dB(A) abgezogen wird.

- ▶ Befürworten Sie die Streichung des "Schienenbonus" von 5 dB(A)?

#### D Bremenspezifische Forderungen

13 Für einige Straßen in Bremen gilt das "freiwillige" Lärmsanierungsprogramm des Bundes als abgeschlossen, obwohl hier bislang nichts passiert ist.

- ▶ Befürworten Sie eine Schließung der Lärmschutzlücken in Bremen (je nach Situation: Lärmschutzwände, Gabionen, Schienenstegdämpfer, Lärmschutz an Gebäuden)?

14 Eine besondere Lärmquelle sind die zahlreichen Eisenbahnbrücken in Bremen.

- ▶ Befürworten Sie die Entdröhnung aller Eisenbahnbrücken in Bremen?

15 Die Werte der Schallpegel werden nicht durch Messungen, sondern durch Berechnung ermittelt.

- ▶ Befürworten Sie Lärm-Messstationen in Bremen, um die tatsächliche Belastung an Lärmschwerpunkten festzustellen?

16 Am besten wäre es, den Güterdurchgangsverkehr um Ortschaften herumzuleiten.

- ▶ Befürworten Sie eine Machbarkeitsstudie für eine Güterumgehungsbahn um Bremen herum, gegebenenfalls als Alternative zur umstrittenen Y-Trasse?