

Planfeststellungsverfahren Ertüchtigung Knoten Bremen „Oldenburger Kurve“ - Erörterungstermin 17. Januar 2012

Entgegnung zur Stellungnahme der DB zu den Einwendungen der Anwohner

Die wichtigsten Forderungen:

1. Priorität hat die Lärmvermeidung an der Quelle! Davon haben alle Bahnanwohner in Bremen etwas, von Huchting bis Hemelingen und Bremen Nord. Aber das ist Zukunftsmusik. Lärmabhängige Trassenpreise werden erst 2021 richtig wirksam, und wann der Schienenbonus genau fällt, ist nach wie vor offen.

2. Deshalb brauchen die Anwohner eine feste Zusage für die schnelle Errichtung der geplanten Lärmschutzwand vom Breitenweg bis zum Doventorsteinweg statt leerer Versprechungen, die einem Finanzierungsvorbehalt unterliegen! Nach dem Doventorsteinweg liegt die Erwachsenenenschule an der Strecke; hier gilt ein höherer Lärmschutz. Deshalb muss diese Lärmschutzwand vom Doventorsteinweg weiterführen; mindestens bis zum Doventorcontrescarpe, dem Grunde nach bis zur Stephanibrücke, denn grade dort wohnen, arbeiten und lernen die Menschen.

3. Am lautesten ist es an den Brücken! Grade die engen Kurven an den Strecken 1412 und besonders 1500 verursachen teilweise unerträgliche Quietsch-, Brems- und Holpergeräusche. Lärmschutz und Schutz vor Erschütterungen muss deshalb auch und gerade an den Brücken gewährt werden!

4. Lärmschutzansprüche sollen ohne den Schienenbonus von 5 dB (A) berechnet werden. Die Abschaffung des Schienenbonus ist beschlossene Sache, die dichtbesiedelte Stadt Bremen sollte Pilotstrecke dafür werden.

5. Lärmvorsorge im gesamten Innenstadtquartier! Lärmvorsorge setzt bei einem Lärm ein, der um die Hälfte (10 dB (A)) niedriger liegt als bei der Lärmsanierung. Der kumulierte Lärm von Straße und Schiene ist zu berücksichtigen! Die Bahn dürfte bei ihren Berechnungen nicht davon ausgehen, dass der Straßenverkehrslärm konstant bleibt.

Zu den Gegenargumenten der Bahn:

1. Den Lärm an der Quelle vermindern!

- *Anwohner und Bahnlärminitiative sagen:*

Die wichtigsten Lärmschutz-Maßnahmen wären die Modernisierung des rollenden Materials, die Lärmsanierung der Altgüterwagen und Lokomotiven und eine gute Gleispflege. Insbesondere bei

vielen Diesellokomotiven übertreffen die Antriebsgeräusche der Motoren sogar noch den Lärm der Güterwagen. Diese Lärmsanierung ist mittelfristig in 5 Jahren umsetzbar. Die Schweiz ist da mit gutem Beispiel vorangegangen.

Nachhaltig hilft also nur die Umrüstung von Güterwagen auf neue, mit modernen Bremsen ausgestattete Züge und eine Trennung von Personen- und Güterverkehr; der Güterverkehr muss um die Wohngebiete herumgeleitet werden.

- *Die Bahn sagt:*

Wir sind nicht schuld!

Über neue Trassen muss die Politik entscheiden und umrüsten tun die Eisenbahnverkehrsunternehmen; sie selber stellt ja nur das Netz zur Verfügung. Aber alles sei auf bestem Weg.

- *Was die Bahn nicht sagt:*

- **Wenn Politik entscheidet, hat denn die Bahn der Bundesregierung Vorschläge für die Umgehung von Großstädten vorgelegt?** O-Ton Bundesverkehrsministerium: „Durch die Mischung von Personen- und Güterverkehren kommt es zu Behinderungen in beiden Tätigkeitsfeldern der Bahn. Es besteht zusätzlicher Ausbaubedarf bei den Seehafen hinterlandbindungen, um den prognostizierten Güterumschlag bis 2025 zu bewältigen.“ (Quelle: *BMVBS, Nationales Hafenkonzzept für die See- und Binnenhäfen, Berlin, Juni 2009, S. 37*) Also geht selbst die Regierung von neuen Trassenführungen aus.

- **Sind ihr nicht Lärmschutzwände immer lieber als nachhaltige Lösungen?** Selbst das Bundesverkehrsministerium schreibt: „... die DB AG bevorzugt Infrastrukturlösungen gegenüber Investitionen in das Rollmaterial, da sie Investitionen in das Rollmaterial selber tätigen muss, während der Bund den Ausbau der Schieneninfrastruktur weitgehend finanziert.“ (Quelle: *BMVBS, Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege, Berlin, November 2010, S. 22*) Auf Deutsch: Lärmschutzwände zahlt der Bund, Umrüstung zahlen die Bahnunternehmen und Speditionen!

2. Geld für Lärmschutz und Infrastruktur bereitstellen:

- *Anwohner und Bahnlarminitiative sagen:*

Aktiver Lärmschutz muss in vollem Umfang, d.h. über das Brückenbauwerk Breitenweg hinaus, gewährt werden.

- *Die Bahn sagt:*

Abgelehnt! Wegen „Überproportionalen Kostenanstiegs“ für die Lärmschutzmaßnahmen; die Brücke müsste statisch gesichert werden, und das kostet zu viel Geld.

- *Was die Bahn nicht sagt:*

- **Das Geld wäre da: die Bahn muss allein jedes Jahr 500 Mio. € an den Bund abführen, damit der den Bundeshaushalt konsolidieren kann.**

- **Der Bund investiert generell zu wenig Geld in die Schieneninfrastruktur. Das Gleisnetz ist die einzige Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, die schrumpft - obwohl sich alle Politiker vermeintlich einig sind: 'Der Schienengüterverkehr soll Marktanteile gewinnen'. Das Geld versickert in fragwürdigen Vorhaben wie Stuttgart 21, in Auslandsinvestitionen oder großspurigen Projekten für internationale Expansionen statt für eine solide Infrastruktur für den Schienengüterverkehr und neue Trassen verwendet zu werden.**

3. Den gesamten Verkehrslärm berücksichtigen!

- *Anwohner und Bahnlarminitiative sagen:*

Der gesamte Verkehrslärm, also der Lärm von den Straßen, von den bestehenden Bahngleisen und von den zukünftigen Bahngleisen, muss berücksichtigt werden, nicht nur der von den neuen Gleisen alleine.

- *Die Bahn sagt:*

- Abgelehnt! Der bestehende Bahnlärm liegt zwar heute schon deutlich über allen Grenzwerten! Z. B. zwischen max. 67 (tags) und 77 dB (A) (nachts) in der Nicolaistrasse. Er würde bis 2015 durch den Mehrverkehr sogar weiter steigen: zusätzlich noch um bis zu 3,5 Dezibel.

- Durch den Neubau der Kurve entsteht aber rechnerisch eine Abnahme des Lärms um bis zu 2 Dezibel in der Nicolaistrasse. Weil nämlich die Hälfte der Zugfahrten dann auf dem andern, neuen Gleis mit Lärmschutzwänden ist (die sich allerdings auf dem Bahnhofsgelände befinden....). Der Straßenlärm bliebe konstant, also sei „von einer Abnahme der Gesamt-Immissionsbelastung“ auszugehen (Seite 4).

Eine komische Rechnung: Nach Adam Riese nimmt der Lärm selbst dann immer noch um 1,5 Dezibel zu.

- Gleichzeitig verspricht die Bahn: Für den Abschnitt 1500 zwischen Doventorsteinweg und Breitenweg „kann davon ausgegangen werden, dass eine **Lärmschutzwand** vorgesehen wird.“ (Seite 4)

- *Was die Bahn nicht sagt:*

Auf eine Lärmschutzwand besteht kein Rechtsanspruch! Wenn das Geld nicht reicht, gibt's auch keine Lärmschutzwand. Die Bürger sollen womöglich nur getröstet werden. Wir möchten deshalb eine verbindliche Zusage im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens!

Die Lärmschutzwand soll über den Doventorsteinweg hinaus weiter geführt werden.

4. Messen oder Rechnen: Lärmbelastung genau ermitteln!

- *Anwohner und Bahnlarminitiative sagen:*

Errechnete Lärmwerte müssen durch Messungen überprüft werden; nur das ist realistisch.

- *Die Bahn sagt:*

Abgelehnt! Das Gesetz sieht nur Berechnungen vor.

- *Was die Bahn nicht sagt:*

- Die Rechnungen sind sehr umstritten. Es wird ein Durchschnittslärm ermittelt, aber der Mensch wacht nicht vom Durchschnittslärm auf, sondern von Spitzenwerten, vom Bremsen, Quietschen und Wiederanfahren, vom Rütteln und Schüttern.

- Der Lärm wird künstlich kleingerechnet. Fünf Dezibel werden einfach abgezogen! Angeblich ist Bahnlärm besser als Autolärm. Aber schon jetzt hat die Bundesregierung angekündigt, diesen „Schienenbonus“ in Zukunft zu streichen. Das muss deshalb auch schon für die Oldenburger Kurve in Rechnung gestellt werden!

5. Den Schienenbonus nicht mehr abziehen!

- *Anwohner und Bahnlarminitiative sagen:*
 - Der Prognosezeitraum für die Errechnung der Lärmbelastung ist zu kurz, er reicht nur bis 2015. Bis dahin ist 1. der Jade-Weser-Port noch gar nicht so weit und 2. soll der Schienenbonus ab 2012 abgeschafft werden. Also stimmen die Grundlagen der Berechnung gar nicht: Es wird mehr Verkehr geben, und es muss mehr Lärm angerechnet werden.
- *Die Bahn sagt:*

Abgelehnt! Sie hat zwar 2015 geschrieben, aber 2025 gerechnet (Seite 4).
Der Schienenbonus sei grade erst in einer aktuellen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts von 2010 „höchstrichterlich bestätigt“ worden.
- *Was die Bahn nicht sagt.*

Nach den Prognosen der DB zu den Zugzahlen werden 2015 aus/nach Oldenburg statt 61 Zügen im Jahr 2007 dann 138 Züge pro Tag fahren. Bis 2025 wird es wahrscheinlich noch mehr werden; die Bundesregierung rechnet inzwischen wieder mit einer Verdreifachung des Containerumschlags.

Und: Die Bundesregierung hat im Dezember 2011 im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages einen Gesetzentwurf zur Abschaffung des Schienenbonus angekündigt. Die Richter vom Bundesverwaltungsgericht haben nur gesagt, sie müssten die Reform abwarten.

Wenn aber die Prognose der Verkehrszahlen bis 2025 geht, dann müssen auch die veränderten Rechtsgrundlagen bis 2025 prognostiziert und beachtet werden!

6. Gleispflege und zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen am Gleis!

- *Anwohner und Bahnlarminitiative sagen:*

Die enge Kurve am Brückenbauwerk Breitenweg führt zu höheren Geräuschbelastungen, zu Quietschen und Erschütterungen. Diese Geräusche müssen gesondert gedämpft werden, es braucht einen Erschütterungsschutz, regelmäßiges Gleisschleifen und andere Maßnahmen am Gleis.
- *Die Bahn sagt:*

Abgelehnt! Das Quietschen sei bei der neuen Kurve bereits eingerechnet; spezielle Maßnahmen gegen Kurvenquietschen befänden sich noch in Erprobung und kämen deshalb nicht in Frage.
- *Was die Bahn nicht sagt:*
 - **Es gibt schon jetzt viele technische Möglichkeiten, Lärm zu dämpfen – da, wo es hilft, an der Quelle, zwischen Rad und Schiene! Es scheitert am Geld, das man dafür in die Hand nehmen müsste. Die Bahn bräuchte auch mehr Ingenieure dafür, aber sie baut technisches Personal ab.**
 - **Das Lärmsanierungsprogramm der Bahn ist erst 1998 aufgestellt und seit 2007, also seit fünf Jahren, nicht mehr aufgestockt worden. Für die Bundesfernstraßen gibt es dagegen so ein Programm seit 1978!**
 - **Neue Verfahren müssen getestet werden. Warum nicht in Bremen?**