

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Postfach 101529, 28015 Bremen  
Bahnlarminitiative Bremen  
c/o Rainer Böhle  
Kastanienstraße 25  
28215 Bremen

Auskunft erteilt  
Iven Krämer  
Zimmer 189  
T: +49(0)421 361 6062  
F: +49(0)421 496 6062

E-Mail:  
iven.krämer@wuh.bremen.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
31

Bremen, 19. März 2012

### **Gespräch mit Vertretern der Bahnlarminitiative Bremen und Bremerhaven am 30.01.2012**

Sehr geehrter Herr Böhle,


die Bearbeitung Ihres umfangreichen Fragenkatalogs „Zug um Zug auf leisen Gleisen“ hat einige Zeit beansprucht, da hierzu auch Informationen anderer Beteiligter aus dem Bereich des Verkehrsträgers Schiene, wie der DB Netz AG, erforderlich waren. Gerne komme ich nun Ihrem Anliegen nach und bitte Sie die Antworten meiner Fachabteilung der Anlage zu entnehmen. Die Antworten finden Sie kursiv gedruckt eingearbeitet.

Die Entwicklung der auf der Hafeneisenbahn ein- bzw. ausgehenden Züge im Bereich Bremerhaven werden wir in Kürze mit der Neugestaltung der Homepage des Hafenstandortes Bremen / Bremerhaven veröffentlichen. Dieses wird voraussichtlich ab April dieses Jahres monatlich aktualisiert in der aus der beigefügten Grafik ersichtlichen Form für die Entwicklung im Jahr 2011 umgesetzt werden können.

Für die gemeinsame Untersuchung zur kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen, in der auch die Möglichkeit einer Güterumgehung geprüft werden soll, werden nach der auf den Sitzungen am 7.3. und 8.3.2012 erfolgten Zustimmung der Deputationen Wirtschaft, Arbeit, Häfen und Bau/Umwelt/Verkehr/Stadtentwicklung/Energie nunmehr Angebote eingeholt. Mit Ergebnissen bezüglich einer möglichen Güterumgehungsbahn ist jedoch nicht vor Ende 2013 zu rechnen.


Unser gemeinsames Ziel sollte es sein, einen Konsens zwischen der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen und damit jedes fünften Arbeitsplatzes in Bremen und den Interessen der Anwohner zu finden.

Mit freundlichen Grüßen



 Eingang  
Martinistraße 28  
28195 Bremen

Dienstgebäude  
Zweite  
Schlachtpforte 3  
28195 Bremen

 Bus Linie 25  
Martinistraße

Bankverbindungen  
Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00) Kto. 1070115000  
Bundesbank (BLZ 290 000 00) Kto. 29001565  
Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01) Kto. 1090653

# Fragenkatalog

## „Zug um Zug auf leisen Gleisen“

mit Stellungnahmen seitens des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (SWAH)  
(in kursiver Schrift)

### **A Betriebstechnische Sofortmaßnahmen**

1 Güterzüge dürfen mit bis zu 100 km/h durch das Stadtgebiet fahren, eine hohe Geschwindigkeit bedeutet laute Fahrgeräusche.

- ▶ Setzen Sie sich für ein innerstädtisches Tempolimit von bis zu 50 km/h für laute Züge ein, solange deutlich lärmindernde Maßnahmen (gem. TSI-Lärm) nicht wirksam greifen?

*Niedrigere Geschwindigkeiten in Stadtbereichen würden auf der Grundlage einer Stellungnahme der DB Netz AG zu einer Verlängerung der Fahrzeiten und zu einer Verringerung der Streckenkapazität führen, die die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene erheblich einschränken. Solche Maßnahmen ließen sich auch nicht auf die Stadtbereiche in Bremen und Bremerhaven beschränken, sondern würden zu gleichen Forderungen an unzähligen Stellen des deutschen Eisenbahnnetzes mit entsprechenden Auswirkungen auf die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem Straßenverkehr führen.*

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 für Neuwagen entsprechen?<sup>1</sup>

*Ein Nachtfahrverbot führt nach Einschätzung der DB Netz AG zu einer Verringerung der Gesamtkapazität der Schiene, da die Züge mit derzeit noch nicht umgerüsteten Wagen aufgrund fehlender Trassenkapazitäten nicht in den Tageszeitraum ausweichen und damit gar nicht verkehren könnten. Eine solche Verringerung der Leistungsfähigkeit des deutschen Schienennetzes ist aufgrund der anderweitigen Vorzüge der Bahntransporte seitens des SWAH nicht beabsichtigt.*

3 Gesundheitlich wichtig sind Zeiten, in denen man sich vom Lärm erholen kann.

- ▶ Befürworten Sie ein Sonntagsfahrverbot für laute Güterzüge, die nicht der

---

<sup>1</sup> TSI = Technische Spezifikation für Interoperabilität. Im Rahmen der Richtlinie 2001/16/EG über die Harmonisierung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems wurden auf europäischer Ebene Emissionsgrenzwerte (TSI-Lärm) festgelegt. Die Lärmschutzanforderungen gelten für Lokomotiven, Triebzüge, Güterwagen und Reisezugwagen. In den "Technischen Spezifikationen" werden Grenzwerte für das Standgeräusch, Anfahrgeräusch, Fahrgeräusch und Innengeräusch im Führerstand von Bahnfahrzeugen festgelegt. Sinn und Zweck des TSI-Lärm ist es, für die erfassten Schienenfahrzeuge einheitliche Geräuschgrenzwerte, definierte Messverfahren sowie die Prozedur der Zertifizierung vorzugeben. Die TSI-Lärm gilt ab 2007. Ihr großer Mangel: Sie gilt nur für neues rollendes Material, alte Güterwagen und alte Lokomotiven können so laut sein wie sie sind, und das liegt oft 10 - 15 dB(A) über den Werten der TSI.

TSI-Lärm entsprechen?

*Ein Sonntagsfahrverbot für Züge mit noch nicht umgerüsteten Wagen ist ebenso wie das in Frage 2 behandelte Nachtfahrverbot aus den gleichen Gründen nicht zielführend.*

## **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 und setzen Sie sich für die Einführung des Programms „Besonders überwachtes Gleis (BüG) im innerstädtischen Bereich ein, solange die Umrüstung nicht abgeschlossen ist?<sup>2</sup>

*SWAH unterstützt das Ziel der Bundesregierung mindestens 80 % der deutschen Güterwagen bis zum Jahr 2020 auf lärmreduzierte Bremssysteme umzustellen. Dazu gehört das lärmabhängige Trassenpreissystem auf dem Netz der DB, das Ende 2012 eingeführt werden soll.*

5 Verantwortlich für eine Minderung des Verkehrslärms ist primär der Verursacher.

- ▶ Setzen Sie sich für eine gesetzliche Regelung ein, die Verursacher des Bahnlärms zur Lärmsanierung ihres rollenden Materials innerhalb von 5 Jahren verpflichtet?

*Aus Sicht von SWAH sollte die Umrüstung der Güterwagen auf der Grundlage des gewählten Anreizsystems ohne gesetzliche Verpflichtung vor Ablauf des Lärmschutzprogramms erfolgen.*

6 Ein marktwirtschaftlicher Anreiz zur Lärmsanierung von Altwagen sind lärmabhängige Trassenpreise.

- ▶ Setzen Sie sich für die umgehende Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen nach dem Bonus/Malus-System ein (wer leise fährt, zahlt weniger, wer laut fährt, zahlt mehr)?

*Durch das lärmabhängige Trassenpreissystem wird für Güterwagen mit herkömmlichem Bremssystem ein Zuschlag auf das Trassenentgelt erhoben, das Boni-Zahlungen zur vorzeitigen Umrüstung von Güterwagen finanzieren soll.*

7 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)?

*SWAH befürwortet ein effektives Anreizsystem zur Umrüstung der Güterwagen, das zu einer weitgehenden Lärmreduzierung innerhalb der*

---

2 "K" = "Komposit", "LL" = Low - Low", Bremssohlen aus speziellen Kunststoffmischungen, auch "Verbundstoffbremssohlen" genannt

*Laufzeit des Programms führt und eine restriktive Gesetzgebung überflüssig macht.*

- 8 Körperschall-Emissionen schwerer Güterzüge können Gebäude erschüttern.  
▶ Befürworten Sie eine Erweiterung des Sanierungsprogramms für Bestandsstrecken um den Erschütterungsschutz?

*Um diesen Sachverhalt beurteilen zu können, sind genauere Untersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen von Erschütterungen aus Bahnverkehren sowie die Möglichkeiten zu reduzieren erforderlich. Entsprechende Maßnahmen liegen im Aufgabenbereich der DB Netz AG bzw. des Bundes.*

### **C Verbesserung der Rechtsposition von BahnanwohnerInnen**

- 9 Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) liegen für Wohngebiete bei 59 dB(A) am Tag und bei 49 dB(A) in der Nacht, die Sanierungswerte dagegen liegen bei 70 dB(A) und 60 dB(A).

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

*Fachlich ist hier der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zuständig. Vom SWAH können hierzu keine Aussagen getroffen werden.*

- 10 Zur Zeit wird Eisenbahnlärm nach einem Mittelungspegel berechnet.

- ▶ Befürworten Sie eine Revision des Mittelungspegels zugunsten einer Berücksichtigung von nächtlichen Spitzenpegeln wie bei Fluglärm?

*Fachlich ist hier der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zuständig. Vom SWAH können hierzu keine Aussagen getroffen werden.*

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

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

*Bremen hat sich intensiv für die Abschaffung des Schienenbonus im Rahmen der Änderung der 16. BImSchV eingesetzt.*

- 12 Das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung ist "freiwillig".

- ▶ Befürworten Sie einen einklagbaren Rechtsanspruch von BahnanwohnerInnen auf Lärmsanierung, wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden - ohne einschränkende Wirkung des Baujahres des Gebäudes?

*Fachlich ist hier der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zuständig. Vom SWAH können hierzu keine Aussagen getroffen werden.*

- 13 Häufig verlangt die Wirtschaft nach Subventionen, wenn staatliche Umwelt-Auflagen zusätzliche Investitionen erfordern.

Setzen Sie sich für eine Aufstockung des „freiwilligen“ Lärmsanierungsprogramms ein? Sind Sie für eine befristete Abschaffung der „Zwangsdividende“ der Bahn und der Verwendung der Mittel für Lärmschutz und Investitionen ins rollende Material, wie z. B. ein ergänzendes staatliches Förderprogramm zur Lärmsanierung von Güterwagen (Finanzbedarf 500 - 600 Millionen €)?

SWAH unterstützt die von Bund und DB Netz AG angestrebte Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems gemäß der Eckpunktevereinbarung vom 5.7.2011. Weitergehende Förderprogramme sind insbesondere unter Berücksichtigung des EU rechtlichen Beihilfetatbestandes zu prüfen.

#### **D Bremenspezifische Forderungen**

- 14 In einigen Wohnbereichen in Bremen gilt das "freiwillige" Lärmsanierungsprogramm des Bundes als abgeschlossen, in anderen noch in der Planung. In beiden Fällen bestehen Lücken im Lärmschutz. Das Programm ist unter Einbeziehung des Schienenbonus und vor der Planung des Jade-Weser-Ports entstanden.
- ▶ Befürworten Sie eine Neuauflage des Programms auf der neuen Datenbasis und ohne Schienenbonus auch für die schon abgeschlossenen Bereiche und dabei auch eine Schließung der Lärmschutzlücken in Bremen (je nach Situation: Lärmschutzwände, Gabionen, Schienenstegdämpfer, Lärmschutz an Gebäuden)?  
*Fachlich ist hier der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zuständig. Vom SWAH können hierzu keine Aussagen getroffen werden.*
- 15 Eine besondere Lärmquelle sind die zahlreichen Eisenbahnbrücken in Bremen.
- ▶ Befürworten Sie die Entdröhnung aller Eisenbahnbrücken in Bremen, wie z. B. die Weserquerung Neustadt - Stephaniequartier?  
*Im Zuge des Bremer Bahngipfels war durch die DB AG (mit Einschränkung) eine Zusage gegeben worden, zwei Brücken im Land Bremen zu entdröhnen. Eine dieser Brücken sollte in Bremen (evtl. Stephanibrücke) und eine weitere gegebenenfalls in Bremerhaven liegen.*
- 16 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?  
*Fachlich ist hier der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zuständig. Vom SWAH können hierzu keine Aussagen getroffen werden.*
- 17 Die Aufenthaltsqualität für Zugreisende im Hauptbahnhof leidet unter der Lärmentwicklung durchfahrender Güterzüge.
- ▶ Befürworten Sie lärmindernde Maßnahmen **im** Hauptbahnhof (beispielsweise Gabionen, besohlte Schwellen)?  
*Nach Aussage der DB Netz AG sind derartige Maßnahmen im Bremer Hauptbahnhof nicht möglich.*
- 18 Wünschenswert wäre es, den Güterdurchgangsverkehr um Ortschaften herumzuleiten.
- ▶ Befürworten Sie die Wiederaufnahme der Diskussion über alternative Umgehungsstrecken für den Güterfernverkehr um Bremen herum im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, gegebenenfalls auch als Alternative zur umstrittenen Y-Trasse?

*Die Durchführung einer Machbarkeitsstudie ist in der Koalitionsvereinbarung festgehalten und wird derzeit vorbereitet. (Im Rahmen der Deputationsbefassung am 07. März 2012 sollen die Voraussetzungen geschaffen werden.)*

- 19 Teilen Sie die Auffassung, wonach die Menschen nur einer verträglichen Gesamtbelastung von Straßen- und Schienenlärm ausgesetzt werden dürfen (Lärmkontingentierung)?

*Begründung: an etlichen Stellen in Bremen ist die Lärmbelastung von allen Seiten und Verkehrsträgern enorm; nur eine Gesamtbetrachtung kann das Ausmaß der Beeinträchtigung der Bürgerinnen und Bürger deutlich machen und zu wirklich nachhaltigen Lösungen führen.*

*Fachlich ist hier der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zuständig. Vom SWAH können hierzu keine Aussagen getroffen werden.*

- 20 Befürworten Sie, dass den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern eine bessere und frühere Mitwirkung im Sinne des § 47 des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm eingeräumt wird?

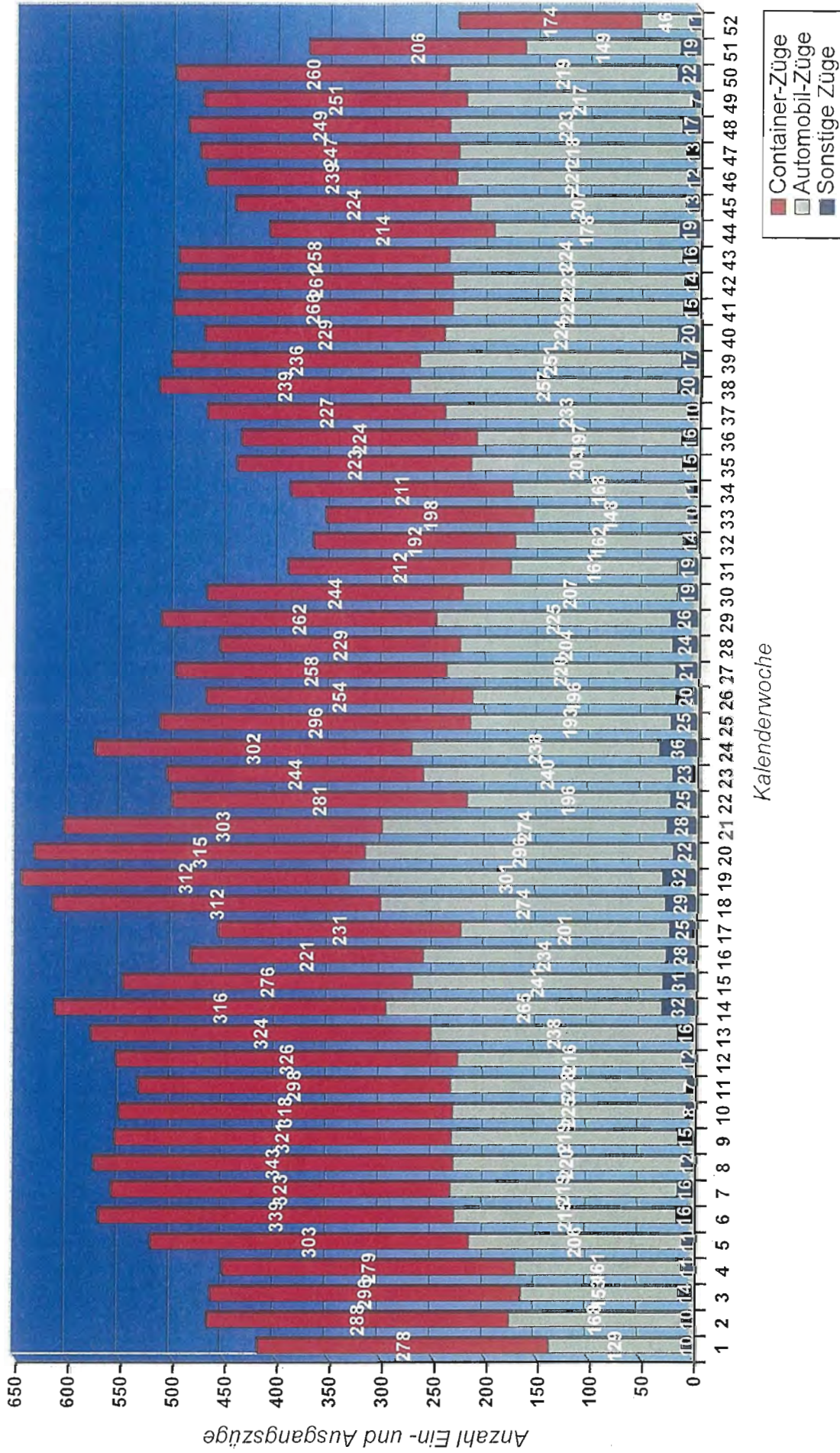
*Fachlich ist hier der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zuständig. Vom SWAH können hierzu keine Aussagen getroffen werden.*

- 21 Setzen Sie sich dafür ein, dass auch für den Bahnlärm eine öffentlich tagende Lärmkommission eingerichtet wird?

*SWAH betrachtet eine zusätzliche Kommission als nicht notwendig. Vielmehr wird angeregt, diese Themen durch den Bremer Bahnlärmbeauftragten behandeln zu lassen.*

# Bremische Hafeneisenbahn

## - Ein- und Ausgangszüge im Bereich Bremerhaven im Jahr 2011 -



Kalenderwoche

- Container-Züge
- Automobil-Züge
- Sonstige Züge

# Bremische Hafeneisenbahn - Ein- und Ausgangszüge im Bereich Bremerhaven im Jahr 2011 -

