

Bahnlärm und Lärmschutz in Bremen

Eine kurze Bestandsaufnahme

Bahnlärminitiative Bremen

Bahn in Bremen- heute

- Ausgangspunkt der Probleme ist der Ausbau der **Schieneanbindung der Häfen**. Für alle Nordseehäfen wird eine erhebliche Steigerung im Massengut-, Stückgut-, Container- und Automobilumschlag angenommen.
- Um die umweltfreundlichere Alternative Bahn zu fördern, müssen Transportqualität der Bahnen und Trassenkapazität der Schienenwege deutlich verbessert werden. Deutschland hat hier deutlich Nachholbedarf. Im Zu- und Ablauf der Seehäfen sind beinahe die Kapazitätsgrenzen erreicht.
- In Bremen hat die Bahn bisher ein Schienennetz von 130 km mit 16 Bahnhöfen und beschäftigt 3.000 MitarbeiterInnen. An der Bahn wohnen ca. 100.000 Menschen.
- Im Güterverkehr führen wichtige internationale Magistralen durch Bremen: Zwischen Nord- und Südeuropa, auf den europäischen Transitstrecken von und nach Polen, Russland und den baltischen Staaten und die Verkehre aus den Nordseehäfen (Erz und kombinierter Verkehr) sowie die Autotransporte aus den VW-Werken in Wolfsburg und Hannover für ganz Europa.
- Dafür sind ggw. rund 220 Güterzüge täglich unterwegs. Ein großer Teil ist veraltet.
- Als Lärmschutz für die Bürgerinnen und Bürger gibt es 8,3 km Lärmschutzwände und passive Schallschutzmaßnahmen (Fenster etc.); in Planung sind weitere 17 km.
- Wie es um die Sicherheit der Bahntransporte bestellt ist, ist eine offene Frage; darauf, welche Güter mitten durch die Städte fahren, haben Städte und Land offenbar keinen Einfluss.

Bahn in Bremen - in Zukunft

Die Seehafenhinterlandverkehre verdoppeln sich voraussichtlich; durch die geografische Lage der Seehäfen besteht ein sog. Flaschenhals. Insbesondere laufen sämtliche Hafenverkehre der nordwestdeutschen Häfen über den Knoten Bremen. Nach Auffassung der Bundesregierung gehören daher die „Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven sowie die Eisenbahnknoten Bremen und Hamburg zu den prioritären Seehafenhinterlandanbindungen“ (BTDRs 16/13561).

Deshalb plant die Bahn im **Bremer Hauptbahnhof**:

1. eine Änderung der Anbindung der Gleise 1 und 3 im Süd-Ost-Kopf des Hauptbahnhof, durch die gleichzeitige Ein- und Ausfahrten aus diesen beiden Gleisen in und aus der Richtung Wilhelmshaven/Oldenburg sowie Hannover möglich werden sollen (8 Mio €). Das Planfeststellungsverfahren für dieses im Rechtssinne neue, durchgehende Gleis wurde bereits eingeleitet.

Am 7.12. ist Erörterungstermin.

Baubeginn ist 2010 geplant; Inbetriebnahme für Dezember 2011 ins Auge gefasst

2. ein neues zuglanges Verbindungsgleich vom Nordkopf des Hbf nach Oldenburg und die Einrichtung eines Linksfahrbetriebs zwischen Hbf und Rangierbahnhof. Das für diese „Oldenburger Kurve“ erforderliche Gelände gehört der BIG mbH und müsste zurückgekauft werden (25 Mio €).

Das Verfahren hat noch gar nicht begonnen. (Quelle: DB Netze, 1.3.2010)

Lärm und Lärmschutz an der Bahn

- In Bremen gibt es jetzt schon eine hohe Lärmbelastigung, auch und gerade an der Eisenbahnstrecke:
(rot = über 70 Db (A))
- Schuld ist vor allem der Güterverkehr: Es gibt keine durchgehende eigene, separate Güterverkehrsstrecke
- Der Güterverkehr zwischen Hastedt und Oslebshausen läuft vielmehr mitten durch die Hauptbahnhofshalle
- Im Bahnhof kreuzen sich zudem mehrere Schienenachsen
- Ein freiwilliges Lärmschutzprogramm der Bahn ist weitgehend abgeschlossen (von Arbergen bis Findorff), weitere Bremer Strecken haben lt. Bahn nur mittlere Priorität (geplant Horn, Grolland, Huchting, Oberneuland, Oslebshausen, Burg, Grambke, Burglesum)

Lärm macht krank!

- Lärm hat gesundheitliche Folgen und kann zu großen Schäden führen: Nicht nur Lärmschwerhörigkeit oder Tinnitus, sondern auch Bluthochdruck, Herz-Kreislauf- Erkrankungen, Magengeschwüre lassen sich auf den Streßfaktor Lärm zurückführen.
- Lärm hat aber auch soziale Folgen: Lärm ist kein smog. Er betrifft immer örtlich oder zeitlich klar definiert einzelne regionale Gruppen der Bevölkerung. Es besteht deshalb auch die Möglichkeit zur Lärmflucht. Je unabhängiger, desto leichter, dem Lärm zu entfliehen. Das führt dann oft dazu, dass Lärmbelastung auch zu einem sozialen Umweltproblem wird. Er wird zugunsten der Wirtschaft/des Handels/der Beschäftigung verursacht, muss aber mehrheitlich von den finanziell Schwächeren getragen werden.

Gebietskategorie	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [in dB(A)]	
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
Gewerbegebiete	69	59
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	54
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Krankhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57	47

Nicht der Mensch, die Bahn wird geschützt!

Rechtsauffassung von Schienenlärm I

Bei Neubau und „wesentlichen Änderungen“ wie bei Gleis 1 – Strecke vom Hbf bis Concordia –Tunnel – gilt ein dreistufiges Konzept der Verkehrslärmbekämpfung. Ausgangspunkt ist die Planfeststellung.

- Lärmbelastungen sollen von vorneherein vermieden werden durch entsprechende Planungen (Raumordnung) nach § 50 BImSchG
- Aktiver Lärmschutz bei unvermeidbarem Lärm (z.B. Lärmschutzwände) (§ 41 Abs. 1 BImSchG)
- Passiver Lärmschutz bei zu hohen Kosten/technischen Problemen für aktiven Lärmschutz (z.B. Schallschutzfenster) (§ 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG)
- Wenn gar nichts geht: Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 2 S.2 BImSchG)
- Mängel: Es gibt keine Gesamtlärbetrachtung, keine Berücksichtigung von Spitzenwerten, keine Messungen. Entscheidend: berechnete Mittelwertpegel.

Die Planung dafür und die Abwägung, was jeweils zutrifft, unterliegen dem Eisenbahnbundesamt.

Der schweigende Gesetzgeber: Rechtsauffassung von Schienenlärm II

- **Im Bestand und bei bloßer Verkehrszunahme gibt es kein rechtlich begründetes Lärmschutzkonzept.** Die Rechtsordnung betrachtet das schleichende Wachstum des Verkehrsaufkommens auf bestehenden Strecken als irrelevant. Die Möglichkeit eines ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses wegen gewachsenen Verkehrsaufkommens besteht nicht.
- Lärmsanierung ist freiwillig und wird, wenn, nur nach Maßgabe von Verwaltungsvorschriften und im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel durchgeführt. Ggw. (nur) 100 Mio.€ jährlich.
- Es steht zwar eine grundsätzliche Schutzpflicht des Staates in der Verfassung (Art. 2 Abs. 2 GG (Recht auf Persönlichkeit)). Man schätzt aber, dass eine Sanierung aller Eisenbahnstrecken, die nachts mehr als 60 dB (A) Lärm hervorrufen, und deshalb eigentlich eine Lärmsanierung bräuchten, zwischen drei bis acht Mrd. € kosten würden.

Deshalb ist Politik gefragt:

Lärmvermeidung und Lärmschutz sind Sache der Deutschen Bahn, der Bundesregierung, der Länder und der Kommunen

- **Güterzüge müssen leiser werden: den Lärm an der Quelle bekämpfen!**
 - Neue Bremsen - Geschliffene Gleise - Lärmschluckende Schotterbetten – entdröhnte Brücken – Moderne Güterzüge.....
- **Die Bundesgesetzgebung muss ökonomischen Zwang zur Umrüstung ausüben!**
 - Abschaffung des sog. „Schienenbonus“ von 5 dB (A) – Einführung lärmabhängiger Trassenpreise – Vereinheitlichung gesetzlicher Schwellenwerte -
- **Städte und Kommunen müssen zur Lärminderung durch Lärmaktionspläne beitragen.**
 - Der Anspruch der Öffentlichkeit auf Mitwirkung ist glaubhaft einzulösen.

Bundesregierung

- Aus der **Koalitionsvereinbarung**:

„Wir werden den Lärmschutz verbessern. Wir wollen ein einheitliches Lärmschutzkonzept und eine Anpassung sowie Harmonisierung der Berechnungsgrundlagen bei den Lärmbelastungswerten. Die Mittel für die Lärmsanierung werden konstant gehalten...Unter anderem müssen die Trassen- und Stationspreise einer Anreizregulierung unterworfen werden.“

- Aus dem „**Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II**“ vom August 2009:

Ziele: „Minderung der Belästigung durch Lärm um ... 50 Prozent im Schienenverkehr.

- „Das Lärminderungsziel für den Schienenverkehr ist besonders anspruchsvoll. ..Es bezieht sich auf die Lärmbrennpunkte in besiedelten Bereichen; im Schienenverkehr sind dies die hoch belasteten Strecken des Güterverkehrs. Dort werden mit einer Senkung der Geräuschgrenzwerte, sowie mit Maßnahmen am Fahrweg und am Fahrzeugbestand möglichst rasch wirksame Verbesserungen angestrebt.“
- 100 Millionen Euro wurden hierfür aus Konjunkturpaketmitteln des Bundes zur Verfügung gestellt – aber nicht in Bremen.
- Zudem soll die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems für Güterzüge bis 2013 eingeführt werden.

Bürgerschaft Bremen

8. Dezember 2009

„Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf,

- die Deutsche Bahn zu einer deutlichen Aufstockung der Mittel für das Lärmsanierungsprogramm aufzufordern um das Ziel des lückenlosen Lärmschutzes an innerstädtischen Hauptverkehrsstrecken zu erreichen,
- sich auf Bundesebene für eine Förderung von lärmindernden Maßnahmen an Schienenfahrzeugen und Strecken einzusetzen,
- alle bestehenden Möglichkeiten zu nutzen, um auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass europaweit zeitnah Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt und geräuscharme Schienenfahrzeuge eingesetzt werden,
- auf Bundesebene auf eine Gleichbehandlung verschiedener Lärmarten durch die Abschaffung des sog. Schienenbonus von 5 dB (A) in der Bundes-Immissionsschutzverordnung hinzuwirken,
- sich für eine Absenkung der Sanierungsgrenzwerte in der Bundes-Immissionsschutzverordnung auf 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) tags einzusetzen,
- sich für Anreize zu lärmindernden Zugzusammenstellungen einzusetzen.“

Beiräte

- Viele Beiräte, darunter Mitte, Hemelingen, Schwachhausen, Walle, Gröpelingen haben Beschlüsse zum Schutz vor Bahnlärm gefasst.
- Die vier Beiräte Mitte, ÖV, Hemelingen und Schwachhausen haben bei ihren Ortsämtern beantragt, einen übergreifenden Regionalausschuss Bahnlärm einzurichten.
- In Walle wurden Unterschriften für eine Petition an den Deutschen Bundestag gesammelt.
- Es geht um viele verschiedene Punkte. Jeder setzt die Schwerpunkte ein bisschen anders. Bahnlärm in Hemelingen ist anders als in Schwachhausen.
- Eine Zusammenfassung der Interessen der Bremer Bürgerinnen und Bürger an der Bahnstrecke ist nötig. Jeder muss mit seinen Besonderheiten zu seinem Recht kommen; alle müssen sich auf eine gemeinsame Strategie Bremens verständigen können.

Bremer Senat

Lärmaktionsplan vom Januar 2010:

In Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde der Bremer Lärm kartiert. Speziell Eisenbahnen wurden allerdings durch das Eisenbahnbundesamt kartiert, so dass im Bericht bzw. dem durch den Senator abgenommenen Gutachten „Lärminderungsplanung des FHB von September 2007“ die Eisenbahnen gar nicht erfasst sind.

Auf Basis der Kartierung wurde ein Aktionsplan entwickelt und in den Ortsämtern ausgelegt; ohne konkrete Informationen und Vorschläge zur Eisenbahn. Ein Erörterungstermin fand statt, der Bericht wurde im November 2009 fertig gestellt und Anfang des Jahres 2010 durch die BB beschlossen. Die Kartierung des Eisenbahnlärms war zwar im Nachhinein eingearbeitet worden. Die Öffentlichkeit wurde aber nicht mehr einbezogen. Der nächste Plan wird 2012 vorgelegt werden müssen.

- **Bundesratsbeschluss vom 24. September 2010 unter aktiver Beteiligung Bremens:**
Entwurf einer Rechtsverordnung zum Allgemeinen Eisenbahngesetz - Einführung lärmabhängiger Trassenpreise für Schienengüterverkehr – je lauter, desto teurer! Leise alte Güterwagen sollen belohnt werden.

Diese Rechtsverordnung muss von der Bundesregierung umgesetzt werden.

Bahnlärminitiative:

Für die Bahn – aber gegen veraltete Technik, Prestigeobjekte und Unternehmenszukäufe zu Lasten der nötigen Investitionen und gegen großspuriges Politikgeschäft! □ □ Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss auch die Interessen der Anwohner von Anfang an einbeziehen.

**Beschlossen wurde schon viel – getan umso weniger.
Bürgerinnen und Bürger wollen Druck machen!**

12 Forderungen der Bahninitiative Bremen in Diskussion

- **Bestehende Rechtsansprüche ausschöpfen:**
 - Aktiver und passiver Lärmschutz bei Gleis 1
 - Auch dort, wo nach Auffassung der Bahn schon saniert wurde: Lücken ermitteln, Lücken schließen Erschütterungen berücksichtigen
- **Neue Rechtsansprüche einfordern:**
 - Weg mit dem Bahnbonus!
 - Schluss mit dem Jahresmittelwertpegel!
- **Sofortmaßnahmen:**
 - Runter mit dem Tempo in der Stadt
 - Qualifiziertes Nachtfahrverbot für laute Züge
- **Kurzfristig:**
 - Gleise in Bremen regelmäßig schleifen
 - Weitere moderne schnell umsetzbare Schienenlärmschutzmaßnahmen
- **Mittelfristig:**
 - Lärmabhängige Trassenpreise
 - Leise Güterwagen mit neuen Bremssystemen
- **Langfristig:**
 - Raus mit dem Güterverkehr aus den Ballungsgebieten
 - Vermeiden von Verkehr

Bahnlärminitiative Rheintal:

- „Übermäßiger Bahnlärm ist kein unabwendbares Naturereignis, sondern ein jahrzehntelanges Versäumnis, sich vorhandene technische Mittel zu nutze zu machen, um Anwohner zu schützen und die Bahnbesser zu machen.“