

Protokoll über einen Termin zur Erörterung der beantragten Planfeststellung des Vorhabens:

„Seehafenhinterlandverkehr (SHHV) Ertüchtigung des Knotens Bremen Verlängerung Gleis 1“

Verfahren nach § 18 AEG

Beteiligte:

- **Hülsemeyer, Lange, Bergt für SUBVE**
- **Herren Cordes, Behrend, Oetting, Bredthauer, Schröder für den Vorhabenträger und Antragsteller (DB Netz AG, DB Projektbau GmbH)**
- **Gutachter: Herren Hoppmann, Krause, Templin**
- **Einwender und Betroffene nach Anwesenheitsliste (Anhang)**
- **Vertreter der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach Anwesenheitsliste (Anhang)**

Erörterung:

1. Erörterungstag 07.12.2010 Behandlung der Einwendungen Privater

Beginn: 9.30 Uhr

Herr Bergt eröffnet die Verhandlung um 9.30 Uhr, stellt die Anhörungsbehörde vor und übergibt das Wort an den heutigen Verhandlungsleiter (VL) Herrn Lange.

Der VL informiert darüber, dass am heutigen Termin die Privaten Einwendungen verhandelt werden und dass die Erörterung mit den Behörden sowie den anderen Trägern öffentlicher Belange an einem gesonderten Termin stattfindet. Dieser findet am 10.12.2010 im Ansgaritorsaal, Wegesende 23, 28195 Bremen, ebenfalls ab 09:30 Uhr statt. Eine Teilnahme auch der Privaten Einwender und Betroffenen ist möglich.

Sodann klärt der VL die Teilnehmer anhand einer PP-Präsentation (Anlage 1) über die Regularien, den Sinn und den Zweck des Erörterungstermins bzw. des

Fachplanungsverfahren auf und gibt einen Überblick über die heutigen und nachfolgend benannten Themenblöcke.

1. Planungsvarianten
2. Lärmschutz
3. Erschütterungen

Der VL liefert sodann einen Überblick, über die im Wesentlichen, im Rahmen des Anhörungsverfahrens bei der Anhörungsbehörde eingegangenen Einwendungen und Anregungen.

Auf Bitten des VL erläutert der Vertreter des Vorhabenträgers (VT), Herr Oetting, anhand einer PP-Präsentation (Anlage 2) das Vorhaben.

Der VL bittet den VT einen Überblick darüber zu liefern, in welcher Größenordnung die Kapazität des Bereiches des Bremer Hbf. als Durchlaufstrecke zu nehmen wird.

Herr Oetting erklärt sich zu den Mengengerüsten, die auch in der Offenlage einzusehen gewesen seien. Die Steigerung nehme gegenüber dem Bezugsjahr 2007 im Prognosezeitpunkt um ca. 60 – 70 Züge pro Tag zu.

Aus der Mitte der Einwender erklärt Herr Kröger, dass die in Rede stehenden Güterzüge insbesondere auf die Nachzeiten verteilt werden sollen. Hier sei mit einer Steigerung von mehr als 28 % zu rechnen.

Herr Ruffler, Anwohner der Roonstraße, fragt, ob mit dem Ausbau der Strecke auch zugleich das Maximum der Zugmenge erreicht werde, das den Streckenbereich des Bremer Hbf an einem Tag passieren könne oder ob die Kapazitätsgrenze mit den 70 Zügen noch nicht erreicht sei. Der VT erwidert hierauf, dass sich die Zahlen an den Maximalzahlen für das Jahr 2025 bemessen. Es seien nur die Prognoseverkehrsdaten berücksichtigt worden. Allerdings befinde man sich bei den Prognosezahlen im Bereich der maximalen Auslastungsmöglichkeiten. Auch seien beide Fahrtrichtungen bei der Kapazitätsberechnung berücksichtigt worden.

Herr Draub fragt den VT, ob das Eisenbahnbundesamt (EBA) ein Gutachten erarbeitet habe, wie sich die Verkehre angesichts eines hier nicht bekannten Gutachtens des Umweltbundesamtes zukünftig entwickeln sollen? Die Frage wird mit dem Zusatz verneint, dass eine solche Studie nicht bekannt sei. Alle Zahlen basierten auf der Grundlage der Erhebungsdaten, die zum gültigen Bundesverkehrswegeplan geführt haben. Herr Draub stellt daraufhin den Antrag, bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes den Beiratsausschuß (regional) zu beteiligen (vgl. Anhang zum Protokoll; Antrag 1).

VL spricht die Möglichkeiten alternativer Varianten an. Herr Bredthauer (VT) beantwortet die Frage unter Hinweis auf den Bundesverkehrswegeplan, der eine Umfahrung der FHB nicht vorsehe. Damit bestehe hier keine Möglichkeit, eine Alternativstrecke zu entwickeln. Insofern gebe es auch keine Alternativbetrachtung. Frau Dr. Sörgel zitiert in diesem Zusammenhang aus dem Lärmaktionsplan der FHB und den daraus resultierenden Absichten/ Zielen, den Güterverkehr künftig über alternative Südstrecken aus dem Hauptbahnhof heraus zu halten.

Herr Huschke, Sprecher der Anwohnerinitiative Geteviertel fordert ein, dass auf den Bundesverkehrswegeplan derart Einfluss genommen werde, dass verträgliche Varianten für die Entlastung der Stadt entwickelt werden und reklamiert zugleich, dass hier keine Alternativen eingebracht würden. Das könne so nicht hingenommen werden. Konsens bestehe aber insoweit, dass dies eine Frage sei, die dem politischen Wirkungskreis zuzuordnen sei. Hierzu stellt er einen Antrag, den er noch schriftlich einreichen werde (vgl. Anhang zum Protokoll; Antrag 2).

Es wird gefordert, dass die Bahn die Verkehrserfordernisse der Zukunft erkenne und entsprechend zukunftsorientiert handle. Zugleich wird kritisiert, dass sich die Bahn hinter den Zahlen des BMVBS verstecke. Die Bahn habe die alleinige Kompetenz, die Zahlen zu kennen und müsse selbst gegenüber dem Bund agieren. Aus dem Kreis der Einwender wird die Forderung laut, dass bei Erörterungen dieser Art immer ein Vertreter des Bundes anwesend sein müsse. Herr Bergt weist darauf hin, dass der Bundesverkehrswegeplan ein Gesetz ist und dieses vom Dt. Bundestag verabschiedet wird. Eine Einflussnahme sei von hier aus nicht möglich. Frau Dr. Sörgel weist darauf hin, dass die Vertreter des Landes Bremen im Bundestag für die Belange des Landes zu streiten hätten. Diese Forderung werde - so der VL - an die Hausspitze des SUBVE weitergeleitet.

In diesem Zusammenhang weist VL auf eine Initiative der Beiräte Mitte/ Östliche Vorstadt und Schwachhausen/ Vahr hin, die sich in sogenannten Regional Konferenzen gemeinsam mit weiteren Beiräten und Ortsämtern sowie Verwaltung und Politik für die Belange der Bahnanrainer einsetzen wollen.

Herr Bredthauer sagt für den VT zu, dass die DB Netze AG bereit sei, ihre Kompetenz in diese Regionalkonferenzen einzubringen.

Pause: 11.00 bis 11.25

Im Anschluss an die Pause wird die Verhandlung mit dem Thema Lärmschutz fortgeführt.

Auf Bitten des VL stellt Herr Dr. Hoppmann an Hand einer Präsentation (Anlage 3) das vorliegende Lärmschutzkonzept vor. Zuvor legt er allerdings dar, welchen rechtlichen Regelwerken die Betrachtung der Lärmauswirkungen folgt, bzw. nach welchen Kriterien die Beurteilung des Ob und des Wie der Ausgestaltung des Schallschutzes folgt.

Die hier vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen reichen, so Dr. Hoppmann nicht aus, die Grenzwerte der 16. VO einzuhalten. Problem: Die Bahngleise befinden sich in Dammlage, was bei der Installation der aktiven Wände statische Probleme mit sich bringe, die die jeweilige Höhe einer LSW an sich limitiere. Zudem trete mit der Zunahe der Höhen einer LSW auch das Problem der Verschattung zu Lasten der nahe der Anlage belegenen Grundstücke und Wohnungen auf. Sodann legt Herr Dr. Hoppmann die Grundsätze der Verhältnismäßigkeitsprüfung im Sinne des § 41 II BImSchG dar.

VL bedankt sich und erklärt, dass die Erörterung der Lärmfragen nun in drei betroffene Bereiche zu teilen sei, damit die Themen kontrolliert und angemessen abgearbeitet werden können.

A. „Baugrubenmodell“

VL fragt den Fachgutachter zunächst, wie der Baustreckenbereich definiert wird und wie er sich von dem Bereich abgrenzt, für den im Verfahren Lärmschutzansprüche der betroffenen Anlieger nicht vorgesehen sind. Wie wird er festgelegt?

Dr. Hoppmann: Die 16. VO beziehe sich auf den zu ändernden Verkehrsweg und der hiervon ausgehenden Lärmemissionen. Demnach richte sich auch der Baugrubenbereich nach dem geografischen Maß der Maßnahme (Bau oder Änderung).

Unter Hinweis auf das rechtliche Regelwerk und auf die jüngste Entscheidung des BVerwG in Sachen des Schallschutzes (Urteil 9. Senat vom 13.05.2009 – BVerwG 9 A 72.07) beantwortet Herr Behrend (VT) die Frage, inwieweit über den Lärmschutz hinausgehende Ansprüche zu behandeln seien.

Herr Draub hält einen Vortrag zu den Fragen der Lärmkartierung sowie der Aktionsplanung und behauptet, dass Dr. Hoppmann im Verfahren BAB 281, BA 2/2, erklärt habe, dass Summenpegel aus Flug- und Straßenlärm zu bilden sei. Herr Dr. Hoppmann tritt dem dezidiert entgegen.

Herr Bohne, Anwohner der Roonstraße beklagt, dass der Lärm in den hinteren Baureihen nicht zu Schutzansprüchen führe. Herr Dr. Hoppmann erwidert hier unter Hinweis auf die Methode des Baugrubenmodells.

Herr Ruffler fragt und beantragt für sein Gebäude in der Roonstraße (befindet sich nicht im Bereich der Baugrube) Lärmschutz unter Hinweis auf die Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte tags und nachts um über 5 db (A). Insbesondere stelle sich hier die Frage, inwieweit die Ansprüche aus einer Sanierungsmaßnahme der Bahn aus dem Jahre 2002 mit dieser Maßnahme wieder aufleben. Er bittet hier um rechtliche Prüfung. Herr Behrend sichert hier eine Prüfung auch für alle anderen vergleichbaren Gebäude zu.

Herr Bredthauer (VT) sichert zu, dass zwischen Roonstraße und Graf - Moltke Straße im Wege eines Pilotprojektes aktiver Lärmschutz in Form des Einbaus von Schienenstegdämpfern vorgesehen sei. Das System befinde sich derzeit in der betrieblichen Erprobung. Es werde davon ausgegangen, dass die Immissionen hierdurch um bis zu 4 db (A) reduziert werden können. Zusicherungen, dass die Systeme die Immissionen um belastbare Werte reduzieren, könnten hier allerdings nicht abgeleitet werden, da die Technik noch in der Erprobung ist.

Frau Dr. Sörgel bemängelt, dass es keine verlässlichen Prognosen der Bahn gebe, anhand derer nachvollzogen werden könne, wann mit der Realisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen zu rechnen sei. Zudem habe die Bahn noch immer nicht die Ursache für das starke Dröhnen der Eisenbahnbrücke in der Friedrich-Karl-Straße ermittelt. Dies sei den Anwohnern im Rahmen der damaligen Lärmsanierungsmaßnahme jedoch zugesichert worden.

Herr Bredthauer sichert eine Prüfung zu, inwieweit die Brücke in der Friedrich Karl Straße entdröhnt werden kann.

Herr Schröder legt dar, dass die Bahn bestrebt sei, die Schallimmissionen bis zum Jahre 2025 zu halbieren. Dieses Ziel sei allerdings nicht allein mit aktiven Wänden und Schienenstegen machbar. Der Schlüssel liege in der Fahrzeugtechnik. Die Waggons der DB würden nach und nach umgerüstet. Es gäbe bereits ein umfangreiches Förderprogramm des Bundes.

Herr Bethke aus der Graf Heseler Straße bitte darum, dass die dort bestehende LSW nicht der Verrottung preisgegeben werden. Herr Bredthauer sichert zu, dass LSWe überprüft und Fehler beseitigt werden.

Im Zuge der Diskussion wird vorgetragen, dass die Stützwand an der Roonstraße nicht mehr standsicher sei. Herr Bredthauer verneint dies, sichert aber eine Überprüfung vor Ort zu.

B. Lärmschutz nördlich der Baustrecke und ergänzendes schalltechnisches Gutachten:

Auf Bitten des VL stellt Herr Dr. Hoppmann sein ergänzendes schalltechnisches Gutachten vom 16.09.2010 für den nördlichen Baustreckenbereich vor. Hierbei

weist er insbesondere auf die untersuchten möglichen zusätzlichen LS-Wände hin, die aus Gründen der Nutzen-Kosten-Relation nur für den Bereich der Hohenlohestraße zur Realisierung kommen soll. Hierzu werden eine Fotosimulation der Lärmschutzwand sowie eine 3-D Simulation, die den Schattenwurf in den Gärten der Hohenlohestraße darstellt, gezeigt (vgl. Anlage 4 und 5).

Der VL stellt das Gutachten (Anlage 6) den betroffenen Anliegern zur Verfügung und gibt ihnen Gelegenheit, gegen die vom Antragsteller beabsichtigte Planänderung Einwendungen innerhalb einer Frist von 14 Tagen, das heißt bis zum 21.12.2010, zu erheben.

Auf Fragen von Herrn Straten, Betreiber eines Hotels in der Hohenlohestraße, beantwortet Herr Oetting technische Fragen betreffend die Herstellung des Bauwerkes der LSW. Die Zeitdauer der Herstellung werde sich auf ca. drei Monate erstrecken. Der genaue Zeitpunkt des Beginns ist derzeit nicht bekannt. Insbesondere sei auch auf Brutzeiten der Avifauna zu achten. Es werde aber angestrebt, die LSW in 2012 zu Beginn aller Bauaktivitäten herzustellen.

Herr Pause fragt nach, ob weitere LS Maßnahmen auch für den Bereich Barkhof vorgenommen werden könnten. Herr Dr. Hoppmann verneint dies unter Hinweis auf die Ergebnisse der Lärmberechnungen.

Herr Kröger erläutert eine eigene Berechnungsunterlage zu Fragen der Beschattung der Grundstücke in der Hohenlohestraße auch unter Berücksichtigung der Lichteinstrahlzeiten und spricht sich eindeutig für die Errichtung der beantragten LSW aus. Herr Kröger selbst nimmt seine Einwendung insoweit zurück. Die von ihm angestellten Berechnungen wird er der Anhörungsbehörde noch schriftlich zukommen lassen.

Herr Vajen aus der Hohenlohestraße spricht sich allerdings aus Gründen der Verschattung gegen den Bau einer LSW aus und trägt vor, dass er mit seiner Meinung nicht allein sei. Die Stimmverhältnisse in der Straße verhielten sich in etwa pari, was eine Anwohnerversammlung gezeigt habe.

Auf Nachfrage des Protokollführers erklärt Herr Dr. Hoppmann, dass eine transparente Ausfertigung der LSW ausscheide, weil die schallharte Oberfläche auf der gegenüberliegenden Bahnseite zu vermehrten Schallimmissionen führe.

Nach eingehender Diskussion erklärt Herr Behrend, dass die DB Netz AG die LS Wand mit einer Höhe von 3 Meter beantragt habe und auch errichten wolle. Gleichwohl sollten doch alle Einwender, die sich im Rahmen ihrer Einwendung für den Bau der LSW ausgesprochen haben von dem Recht Gebrauch machen, ihre Einwendungen zurück zu nehmen. Dies würde den Entscheidungsprozess der Planfeststellungsbehörde positiv beeinflussen.

Es werden insgesamt 54 Unterschriften vorgelegt, mit denen die Errichtung der LSW bekräftigt werden soll (vgl. Anlage 7). Inwieweit die hier abgegebenen Stimmen ggf. so zu beurteilen sind, dass damit konkludent erklärt wurde, ggf. zuvor abgegebene Einwendungen, die auf die Errichtung einer LSW abzielten, als zurückgenommen zu werten wären, müsste von der Planfeststellungsbehörde beurteilt werden.

Der VL weist nochmals auf das Recht der übrigen Anlieger der Hohenlohestraße hin, Einwendungen gegen die beabsichtigte LS-Wand zu erheben. Diese müssten innerhalb der genannten Frist bei der Anhörungsbehörde vorliegen, da sie andernfalls präkludiert sind. Herr Dr. Jäger aus der Hohenlohestraße gibt daraufhin eine Erklärung zur geplanten Lärmschutzwand betreffend den Bahnlärm als Anlage zum Protokoll ab (vgl. Anlage 8).

C. Lärmschutz südlich des Baufeldes:

Herr Huschke fragt, warum die LSW nicht an der oberen Kante gekröpft sei. Herr Dr. Hoppmann beantwortet dies mit den hierfür erforderlichen höheren Kosten, die gegenüber einer rein senkrecht verlaufenden Wand im Kosten-Nutzen-Verhältnis in jedem Betrachtungsfall ungünstiger ausfallen als die im Verfahren beantragte Wand. Im Übrigen verbiete auch das für die Bahn erforderliche Lichtraumprofil im Oberleitungsbereich eine Kröpfung vorzunehmen. Ein Wegrücken von den Gleisanlagen hätte seinerseits negative lärmtechnische Auswirkungen. Es wird hierzu eine Fotosimulation der südlichen Lärmschutzwand gezeigt (vgl. Anlage 9).

Herr Draub spricht sich in jedem Falle für eine 5 Meter hohe Wand mit Kröpfung aus. Herr Dr. Hoppmann erklärt nochmals die technischen Grenzen einer gekröpften Wand. VT erklärt, dass er bei der LS-Wand mit Höhe 4 Meter festhalte. Gleichwohl beantragt Herr Draub für die von ihm vertretenen Anlieger eine Erhöhung auf 5 Meter (vgl. Anhang zum Protokoll; Antrag 3).

Im Weiteren werden weitere technische Lösungen zur Lärmreduzierung erörtert.

Herr Pause erklärt, dass es Lösungen gebe, die Gleise selbst mit aktivem Schutz auszustatten (Versuch in Berlin). Herren Schröder und Dr. Hoppmann erwidern, dass der Effekt der Absorbiermatten auf Schotter gleich null gehe. Die Verfahrensweise sei nur hilfreich in Bereichen schallharten Untergrundes.

Herr Kroß regt an, über die Geschwindigkeiten im innerstädtischen Bereich nachzudenken. Herr Bredthauer beschreibt, dass die Züge nur mit max. 40 km/h durch den Bahnhof und im Bereich der Neubaustrecke führen. Im Anschluss daran allerdings schneller mit bis zu 80 km/h im Stadtgebiet Bremen. Diese Behauptung wird seitens der Einwender bestritten. Herr Kross beantragt weiterhin

die Aushändigung statischer Unterlagen betreffend die Standsicherheit des Bauwerkes (Stützwand) in der Roonstraße und legt in diesem Zusammenhang einen Auszug des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes vom 18.03.2002 vor (vgl. Anlage 10). Die Bahn lehnt dies unter Hinweis auf ihre Betriebshoheit ab. Die Standsicherheit der Anlagen sei gleichwohl uneingeschränkt gewährleistet.

Frau Helmers spricht an, dass es fahrlässig sei, die Güterzüge regelmäßig mit Gefahrguttransporten durch die Stadt zu führen, ohne dass es hierfür adäquate Geschwindigkeitsbegrenzungen gebe. Die Bahn lehnt weitere Reduzierungen ihrer Fahrtgeschwindigkeiten ab. Herr Lange regt an, dass dieses Thema auch auf die Regionalkonferenzen getragen werde. Vielleicht ließen sich andere Konzepte entwickeln, die dann gegenüber dem Bund vorgestellt werden könnten.

Herr Bohne stellt den Antrag, eine Analyse der Unfallwahrscheinlichkeit der Gefahrguttransporte unter Berücksichtigung der zunehmenden Verkehrsdichte bei Ist - Geschwindigkeiten vorzulegen (vgl. Anhang zum Protokoll; Antrag 3). Der VT lehnt dies ab, stellt in der Folge grob das bahneigene Sicherheitsmanagement vor.

Frau Pitarek fragt, ob der angeblich marode Bahndamm die zusätzlichen Verkehre aushalte. Der VT trägt vor, dass die Anlagen regelmäßig untersucht würden. Erkenntnisse über nicht vorhandene Tragfähigkeiten des Bahndammes und der Brücken seien nicht bekannt.

Herr Huschke fragt, ob der für die DB geltende Sicherheitsstandard auch für die anderen - zumeist auch ausländischen - Nutzer der Strecken gelten. Herr Bredthauer bejaht dies unter Hinweis auf das Zulassungsrecht der Bahn resp. der durch die Bahn beauftragten Stellen. Die technische Prüfung für die Maschinen erfolge jedoch nach dem jeweiligen Landesrecht. Unterschiede in der Qualität der nationalen Prüfungen könne er nicht ausschließen.

Die Nachfrage, warum die Gütertransporte nicht mittig des Bahndammes bzw. der Gleisanlagen geführt werden, wird vom VT unter Hinweis auf das Recht der Betriebsführung der DB beantwortet. Eine Lenkung der Güterverkehre unterliege zahlreichen Faktoren, die es nicht ermöglichen, bestimmte Verkehre stets mittig zu führen.

Frau Dr. Sörgel fragt, ob und inwieweit die Bahn Notfallpläne vorhalte, Gefahrgutunfälle zu handhaben. Laut Herrn Bredthauer hält die Bahn ein eigenes und ausreichendes Notfallmanagement vor.

Sodann wird der Themenbereich Lärmschutz vom VL beendet.

Pause 15:45 Uhr bis 16:00 Uhr.

Mit dem neuen Themenfeld Erschütterungen wird die Erörterung fortgesetzt. VL bittet den VT um eine Darstellung der Erschütterungssituationen.

Herr Krause trägt anhand einer PP-Präsentation (Anlage 11) vor, welche gutachtlichen Erkenntnisse er aus seinen Untersuchungen gewonnen habe. Er stellt dar, dass Schäden aus der Baumaßnahme heraus nicht zu befürchten seien, da mit neuen Baugeräten gearbeitet werde, was auch durch die Bauausschreibung sichergestellt sei. Die Themen der Beweissicherung und Fragen betreffend die DIN 4150 (Einwirkungen durch Erschütterungen auf den Menschen) werden bezogen auf das Projekt dargestellt. Eine Beweissicherung der relevanten Gebäude wurde durch den VT zugesichert.

Sodann erfolgt die Erörterung der Einzelfragen der Einwender.

Auf Nachfrage erklärt Herr Krause, dass die Messungen auf den Bereich der Baugrube beschränkt wurden; sie seien aber auch ohne weiteres auf die Bereiche außerhalb der Neubaustrecke übertragbar.

Herr Huschke macht Ausführungen zur geologischen Beschaffenheit des Untergrundes im Bereich der östlichen Vorstadt. Zwischen Graf Moltke und Friedrich Karl Straße sei der im Übrigen längs der Schienenanlagen verlaufende Geestrücken durchbrochen. Diese Unterbrechung weise Probleme hinsichtlich der Standsicherheit der BÜ auf und führe zu Erschütterungen, in deren Gefolge die bauliche Substanz leide. Im Übrigen weist Herr Huschke auf Risse in den Bauwerken (Brücken) hin, die im Zuge der Bahnstrecke belegen sind. In diesem Zusammenhang weist Herr Huschke auch auf eine Risikoerhöhung der Gefahrguttransporte hin, die sich bspw. in Folge geologischer Veränderungen des Untergrundes im Bereich der vorgezeichneten geologischen „Nase“ realisieren könnten. Herr Krause erwidert auf diesen Vorhalt, dass die Beschaffenheit der Böden für die Neubaustrecke berücksichtigt worden sei. Danach ergeben sich keine problematischen Erkenntnisse.

Herr Ruffler fragt nach der Erschütterungssituation im Falle der mittigen Nutzung der Gleisanlagen durch Güterzüge. Dies würde sich nach Auffassung des Erschütterungsgutachters nicht auswirken.

Herr Huschke beantragt Einsicht in die erschütterungstechnischen Unterlagen. VL sichert die Übersendung der Unterlage (digital) zu.

Auf Nachfrage erklären Herr Krause und Herr Behrend, dass nach Inbetriebnahme der neuen Anlage Erschütterungsmessungen vorgenommen würden, de-

ren Ergebnisse mit den Erkenntnissen der Messungen (ex ante) abzugleichen wären.

Herr Krause legt dar, dass die bestehende Erschütterungslage um 25 % überschritten werden müsse, um einen Anspruch nach DIN 4150 auszulösen. Auf Nachfrage erläutert Herr Krause, wie dieser Wert im Zuge von Laborversuchen ermittelt wurde. Man habe sich diese Versuche so vorzustellen, dass bestimmte Personen auf einen Stuhl gesetzt und so lange Erschütterungen ausgesetzt würden, bis die Testpersonen die Erschütterungen wahrnehmen. In den hier zu Grunde gelegten Versuchen hätten die Testpersonen Erschütterungen erst ab einer Zunahme von 25 % auf die Veränderung reagiert.

Nach einer regen Diskussion über das Schicksal des Schienenbonus sowie der Möglichkeiten der schienenbedingten Reduktion der Lärmmissionen wird die Sitzung um 17.05 Uhr unterbrochen und soll am Freitag, dem 10.3.2010 um 09:30 Uhr mit der Erörterung der Stellungnahmen der Behörden und TöB fortgesetzt werden.

2. Erörterungstag 10.12.2010

Behandlung der Themen der Träger öffentlicher Belange

Beginn, 9.30 Uhr

Der VL eröffnet die Sitzung um 9.30 Uhr und bescheidet die am 07.12.2010 gestellten Anträge (sh. Anhang zum Protokoll, Anträge 1-3).

Nach Vorstellung des Vorhabens durch Herrn Oetting erklärt der VT auf Nachfrage eines Vertreters des OA Mitte, dass die Gleisanlagen im Baufeld, soweit es sich nicht um neuangelegte Anlagen handelt, nur im Bestand erneuert werden.

Die Erörterung erfolgt sodann in der Reihenfolge der Posteingänge der Stellungnahmen der TÖB bei der Anhörungsbehörde.

Polizei:

Vor Beginn der Maßnahme wird der Kampfmittelräumdienst tätig. Der VT wird die Polizei unverzüglich über den beabsichtigten Baubeginn informieren.

OA Schwachhausen/ Vahr

Herr Höft spricht sich aus Lärmschutzgründen für die Errichtung der nördlich, im Bereich der Hohenlohestraße belegenen 3 Meter hohen LSW aus. Zugleich erklärt er, dass angesichts der zu erwartenden Mehrverkehre und der damit verbundenen zunehmenden Lärmbelastungen gemeinsam mit den anderen betroffenen OA Neustadt und West eine Regionalkonferenz unter Beteiligung der DB

einberufen werden solle. Dabei wiederholt Herr Bredthauer, dass die Bahn als freiwillige Leistung und ohne Präjudiz für die Sach- und Rechtslage auch über den Bereich der eigentlichen Baustrecke hinaus, sogenannte Schienenstegdämpfer einbauen werde.

Für die Belange der Einwender der Roonstraße erklärt Herr Behrend, dass nachträglich 100 % des passiven Lärmschutzes zuerkannt werde, soweit zum damaligen Zeitpunkt (2002) - unbeschadet nachfolgender Eigentumswechsel - eine Teilnahmeberechtigung am Lärmschutzprogramm des Bundes bestand.

Herr Böhme, Beirat Östliche Vorstadt, fragt nach den rechtlichen Zusammenhängen, die sich aus dem sogenannten Baugrubenmodell im Hinblick auf die Lärmbetroffenheiten jenseits der Einwirkungen der Baugrube ergeben und warum die 16. VO in diesen Fall nicht anzuwenden sei.

Herr Behrend erklärt, dass die Aussagen des BVerwG im Zusammenhang der „B 171-Entscheidung“ hier nicht einschlägig seien. Dies wird seitens Herrn Musch vom Beirat Mitte bestritten. Für ihn ist die hier zu erwartende Zunahme des Verkehrs abwägungsrelevant.

Herr Musch bezieht sich auf einen Beschluss des Beirates Bremen Mitte und fordert die Einbeziehung weiterer Unterlagen im Hinblick auf mögliche andere Führungsvarianten. Herr Behrend erwidert, dass angesichts der Inhalte des Sofortprogramms der DB sich andere Varianten nicht aufdrängen.

Im Übrigen fordert Herr Musch, dass die drei Teil-Verfahren im Knoten Bremen in ihrer Gesamtheit zu beurteilen seien und dass das Projekt insgesamt betrachtet die Planrechtfertigung in sich tragen müsse.

Herr Böhme fragt nach der Standsicherheit des Dammes im Bereich von jeweils 50 Metern links und rechts des Bauwerkes des Concordia Tunnels. Herr Oetting beantwortet die Frage unter Hinweis auf eingehende und regelmäßige Untersuchungen. Im Übrigen sei es oft nicht möglich, alte bestehende Erdbaudämme statisch mit Rechenmethoden gemäß aktuellem Richtlinienwerk nachzuweisen.

Immissionsschutzreferat bei SUBVE 22

Zunächst wird auf den Wunsch von Frau Giebelhausen eingegangen, das Schallschutzkonzept einschließlich des ergänzenden schalltechnischen Gutachtens vorzustellen, was sodann durch Herrn Templin erfolgt.

22 begrüßt die Errichtung der LSW in der Hohenlohestraße, würde aber grundsätzlich eine höhere LSW befürworten. Unter Bezugnahme auf die Erörterung vom 7.12. legt der VL dar, dass gegen eine höhere LSW insbesondere Gründe der Grundstücksbeschattung sprechen. Herr Behrend legt die Gründe der Abwägung dar, die zu dieser Entscheidung geführt haben. Die Auswirkungen der ver-

schiedenen Varianten der Verschattung werden anhand einer Simulation demonstriert.

Herr Templin führt aus, dass es trotz der leichten Pegelzunahme durch die Neubaumaßnahme, in der Hohenlohestraße zu Verbesserungen von 3 – 9 db (A) kommen werde.

Zur sogenannten LSW 2 wird gefragt, warum durch diese Maßnahme keine Pegelminderungen erzielt werden können. Herr Templin legt dar, dass die LSW 2 nur Pegelminderungen im Bereich von unter 3 db (A) zeitigen würde. Der Kosten-Nutzen-Faktor wäre hier unter dem rechtlichen Gesichtspunkt des § 41 II BImSchG als unzureichend für die Ergebnis zu beurteilen. Frau Giebelhausen wird, wie auch das EBA, alle Rechenunterlagen hierzu von BMH erhalten.

Auf Nachfrage des VL zu den Ansprüchen auf passiven Lärmschutz (Objektschutz) für die hinter der ersten Baureihe belegenen Gebäude im Bereich der LSW Hohenlohestraße erklärt Herr Templin für den VT, dass sich die Betroffenheiten gegenüber den in den ausgelegten Planunterlagen festgestellten Immissionswerten nur in einer Größenordnung von unter 1 db (A) verändern und dass die Ansprüche auf Objektschutz damit „wie ausgelegt“ bestehen bleiben.

Gesundheitsamt

Frau Dr. Kaiser bezieht sich zunächst auf Ihre Einwendungen und führt sodann aus, dass die Unterlagen aus den Untersuchungen zur Erforderlichkeit bzw. zur Nichterforderlichkeit der UVP nicht vorgelegt worden sei.

Herr Kramm aus dem Umweltbereich der DB erklärt hierzu, dass die hier einschlägigen Prüfbögen (Umwelterklärung) dem EBA vorgelegt wurden. Frau Dr. Kaiser bittet um Aushändigung der bei dem EBA eingereichten Unterlagen. Die DB sagt diese Unterlagen direkt an Frau Dr. Kaiser zu (Erklärung und Anhang II). Auch die Vertreter des GNUU und Frau Giebelhausen erhalten die Unterlagen. Der VL wird die Unterlagen nach Erhalt auf dem digitalen Wege weiterleiten.

Auf Nachfrage von Dr. Kaiser erklärt der VT, dass die Prognosen grundsätzlich auf Basis der Daten für den Bundesverkehrswegeplan (2015) erfolgt seien, zusätzlich seien aber auch die Daten berücksichtigt worden, die dem künftigen Betrieb des Jade-Weser-Ports und der Zunahmen der anderen Seehäfen zuzurechnen seien. Diese Prognosen lägen sogar unterhalb der vorläufigen inoffiziellen Daten des Bundesverkehrswegeplans 2025. Auf Nachfrage von Herrn Musch wird seitens des VT erklärt, dass die Prognosezahlen nicht auf Einzelereignisse (von welcher Quelle die Verkehre ausgehen) zurück geführt werden können. Frau Dr. Kaiser fordert ein, dass zwischen Prognosedaten und maximalen Kapazitäten

zitätsdaten zu trennen sei und hinterfragt die ihr bekannten Unterlagen, aus denen sich ergebe, dass die Bahn intern aufgefordert sei, nach allen Wegen zu suchen, ihre Kapazitätsreserven zu erhöhen. Herr Bredtauer führt aus, dass es nach seiner Kenntnis keine Möglichkeiten gebe, die Kapazitäten des Knoten Bremens über die vorläufigen Prognosen für das Jahr 2025 hinaus zu erhöhen.

Es wird gefordert, die südliche LS-Wand höher, d. h. auf ein Maß von mindestens 5 Metern zu bauen bzw. mit einer „Krone“ auszustatten. Im Hinblick auf die Wirkung einer Bekronung schließt Herr Templin Pegelminderungen nicht aus. Allerdings ließen sich nach den derzeitigen Methoden und Erkenntnissen keine Werte berechnen. Der VT lehnt die Ergänzung des Planes um die Bekronung aus technischen und auch aus fiskalischen Gründen ab. Frau Dr. Kaiser hält aus Gründen des Gesundheitsschutzes an ihren Antrag fest, weil auch Pegelminderungen von unter 3 db (A) medizinische Wirkungen zeitigen würden. Im Übrigen sei das 3 db (A) Kriterium für die Lärmbeurteilung nur einschlägig im Sinne der „wesentlichen Änderung“ heranzuziehen. Diese Betrachtungsweise verkürze die Situation der Lärmbetroffenen.

Frau Dr. Kaiser fragt weiterhin nach dem besonders überwachten Gleis (BÜG). Laut Ausführungen von Herrn Behrend bedeutet dies, dass das Gleis regelmäßig überwacht werde um feststellen zu können, ob Gleise nachgeschliffen werden müssen. Laut VT und Gutachter Templin zeitigen diese Maßnahmen hier keine lärmtechnischen Vorteile, die hier zugestanden werden könnten. Aufgrund der zahlreichen Weichen im Bereich der Baustrecke und der dort gefahrenen Geschwindigkeiten ergeben sich keine positiven Effekte.

Weiterhin erklärt Herr Behrend auf Nachfrage, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren den eisenbahnrechtlichen Regelwerken widersprechen.

Zum erschütterungstechnischen Gutachten legt Frau Dr. Kaiser dar, dass es in den Nachzeiten zu Überschreitungen der Werte nach DIN 4150 komme. Herr Krause erklärt hierzu, dass im Bereich der Baustrecke die sogenannte besohlte Schwelle zum Einsatz komme, um den sekundären Luftschall ausreichend abzumindern. Dies wird auf Nachfrage des VL verbindlich für den VT zugesichert.

Die Forderung nach Vorlage eines Negativattestes hinsichtlich der niederfrequenten magnetischen Felder wird erörtert. Der VT kann hierzu nur erklären, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV erheblich unterschritten würden. Unterlagen liegen aber lt. VT nicht vor. Die Aussagen bezögen sich auf allg. Erkenntnisse.

OA Mitte/ Östliche Vorstadt:

Herr Musch legt dar, dass es dem Beirat nicht um die Verhinderung sondern um die Optimierung der Bahnverkehre gehe. Er legt ausführlich die Position des Beirats Mitte dar, die sich insbesondere auf die Ausschöpfung aller möglichen Alternativen – auch in Kombination mit dem beantragten Vorhaben - bezieht. Herr Musch kommt konkret zu der Frage, inwieweit das Projekt überhaupt und vernünftiger Weise geboten sei. Bei der Parallelbetrachtung seien die Strecken südlich Bremens und auch die Strecken in Richtung Hamburg/ ROW zu betrachten. Diesbezüglich seien die Planunterlagen unvollständig um eine Gesamtabwägung treffen zu können.

Herr Oetting legt dar, dass auch andere Strecken, sogar Strecken der NE Bahnen geprüft worden seien. Auch auf diesen Strecken gebe es teilweise Änderungen, die das Streckennetz insgesamt optimieren, aber im Hinblick auf das vorliegende Projekt keine nennenswerten Auswirkungen zeitigen würden. Der Ausbau des Knoten Bremens sei unverzichtbar.

Herr Musch spricht im Weiteren noch die Lärmproblematiken an und weist auch auf die Lärmsituation im Hauptbahnhof selbst hin. Hierzu gebe es gar keine Aussagen der Bahn.

Herr Böhme legt noch einmal die Positionen des Beirat Östliche Vorstadt dar, die sich im Wesentlichen mit denen des Beirats Mitte decken. Hinzu kommen die aus seiner Sicht bestehenden Lärm- und Sicherheitsprobleme im Bereich östlich der Ausbaustrecke, die auch in diesem Verfahren zu beurteilen seien.

GNUU:

Derr GNUU schließt sich im Wesentlichen den Positionen der Beiräte an und fordert den Ausbau von Alternativstrecken. Zur Frage eines Anspruches auf Lärmschutz außerhalb der Baustrecke legt Herr Draub ein Arbeitspapier der Deutschen Gesellschaft für Akustik vor (Anlage 12), aus dem sich klar ergebe, dass im Falle einer Erhöhung oberhalb der Werte 70/60 db (A) eine wesentliche Änderung gegeben sei, die zu Ansprüchen auf Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 16. BImSchV führten.

Herr Behrend erwidert, dass es bei dem in Rede stehenden Abschnitt am Kriterium des baulichen Eingriffs fehle. Dieser liege nur für den Bereich der Baustrecke vor.

Der VL bedankt sich abschließend bei den Teilnehmern für die konstruktiven Beiträge und beendet den Erörterungstermin um 13:00 Uhr.

Aufgestellt:
Bremen, den 28.12.2010

Verhandlungsleiter
Bremen, den 28.12.2010

Gez.
Bergt

Gez.
Lange