

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren der DB Netz AG, Regionalbereich Nord, für die Ertüchtigung des Knotens Bremen im Seehafen-Hinterlandverkehr – Planungsabschnitt Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1, Bahn-/Bau-KM von 4,213 bis 5,747 (STR 1401).

I.

Für den Abtransport der anlandenden Container in den Häfen Bremerhaven, Bremen und zukünftig auch im Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven ist ein Sofortprogramm geplant, mit dem im Knotenpunkt Bremen verschiedene Maßnahmen realisiert werden sollen.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wird auf der Südseite des Bremer Hauptbahnhofs eine neue Gleisverbindung von Gleis 1 zur Strecke in Richtung in Bremen Sebaldsbrück und Bremen Hemelingen geschaffen. In diesem Zusammenhang sind neue Weichenverbindungen zwischen den Gleisen 4 und 44 bzw. zwischen den Gleisen 44 und 5 vorgesehen. Mit diesen Baumaßnahmen wird eine durchgehende Zweigleisigkeit für Züge von und nach Bremen Neustadt realisiert.

69 Güterzüge sind nach dem Planungsausbau im Jahre 2015 prognostiziert, wobei die Länge dieser Güterzüge bis zu 600 m beträgt. Diese Güterzüge werden über das neue Gleis 1 durch den Bremer Hauptbahnhof geschleust. Die dadurch verursachte Lärmbelastung ist so groß, dass durch aktiven Schallschutz allein die Nachbarschaft, insbesondere die Wohnbebauung, aber auch das Kerngebiet nicht geschützt werden können. Es ist geplant, eine 4 m hohe Schallschutzwand im Süden – also Richtung Innenstadt – zu errichten. Diese wird ab dem Postgebäude bis zum Tunnel Schwachhauser Heerstraße durchgeführt. Sie schließt dort an eine 2 m hohe Schallschutzwand im weiteren Verlauf der Strecke an. Die Berechnungen der Schallimmissionsprognose zeigen, dass eine 40 m hohe Schallschutzwand notwendig wäre, um durch aktiven Schallschutz Grenzwerte einzuhalten.

II.

Bereits aus diesem Gesichtspunkt wird deutlich, dass die Gleisertüchtigung zur Durchquerung des Bremer Hauptbahnhofes für den Güterverkehr keine adäquate Lösung darstellt. Dabei wurde die aktive Schallschutzmaßnahme eines besonders überwachten Gleises gar nicht erst diskutiert, weil sie wegen der Weichen, die sich in dem Abschnitt befinden, zu aufwendig erscheint. Allerdings ist das Verfahren technisch möglich. Es handelt sich lediglich um einen erhöhten finanziellen Aufwand, der erforderlich wäre.

Der Beirat Mitte kritisiert, dass das entscheidende Problem der Logistik – Abtransport der Container von den Schiffsverkehren auf die Bahn – durch ein Sofortprogramm statt durch eine langfristige Planung verwirklicht werden soll.

Das geplante Sofortprogramm kann diesem Problem nicht gerecht werden. Es wird zu einer ganz erheblichen Lärmbelastung für die Wohnbevölkerung führen und damit zu einer Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt.

Im Gegensatz zu den Personenverkehren der Bahn hat der Abtransport der Güter aus den Häfen grundsätzlich an den Stadtzentren vorbei zu geschehen. Aus diesem Grunde muss eine Planung langfristig vorsehen, dass ein Knotenpunkt – wie der Bremer Hauptbahnhof – von Güterverkehren der Bahn entlastet wird. Es ist für die Wohnbevölkerung der Stadt unzumutbar, dass der Abtransport der Container mit der Bahn von Bremerhaven, Bremen und zukünftig auch Wilhelmshaven durch den Bremer Hauptbahnhof geführt wird.

Im übrigen wird auch im Innenbereich des Hauptbahnhofs die Lärmbelastung kaum erträglich sein. Gerade für die wartenden Passagiere erscheint es bei der Anzahl der zu erwartenden Güterzüge unzumutbar, sie diesem Lärm auszusetzen. Dadurch wird das Verkehrsmittel "Bahn" für den Personenverkehr unattraktiv.

III.

Wenn Bahnverkehre mit Güterwaggons durch den Bremer Hauptbahnhof geführt werden müssen,

1. ist bei der Planung ausdrücklich darauf zu achten, dass das Vorhaben vorzugsweise mit **aktiven Lärmschutzmaßnahmen** durchgeführt wird. Ansonsten sind **Alternativplanungen** vorzusehen.
2. Die **Umrüstung der Güterwaggons hat dabei** oberste Priorität. Insbesondere müssen die alten Bremssysteme und Achssysteme durch neuere lärmmindernde Systeme ersetzt werden. Die dafür notwendigen Investitionen sind durch den Bund und die Bahn vordringlich bereitzustellen.
3. Des weiteren hat die Durchquerung des Hauptbahnhofs Bremen auf einem **"besonders überwachten Gleis"** zu geschehen. Hierunter versteht man Gleise, deren Schienenfahrflächenzustand in einem bestimmten Toleranzbereich gehalten wird, so dass von geringeren Quellstärken des Rollgeräusches ausgegangen werden kann. Je geringer die Rauheit der Oberfläche, desto geringer die Schallemission, wenn sie von einem Zug befahren wird. "Besonders überwachte Gleise" werden regelmäßig mit einem Schallmesswaggon überwacht und ggf. nachgeschliffen. Für den Bremer Hauptbahnhof (Gleis 1) ist das Verfahren aus Kostengründen wegen der vielen Weichen bisher nicht vorgesehen, obwohl eine Lärmhalbierung erreicht werden könnte. Eine solche Halbierung der Geräuschmissionen darf allerdings nicht bei der Festsetzung der Grenzwerte eingerechnet werden, sondern hat zusätzlich zu geschehen.
4. Darüber hinaus fordern wir eine lärmschutzwirksame Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Güterzüge.
5. Auch die Erschütterungen werden mit der Anzahl und der Länge der Güterzüge erheblich zunehmen. Maßnahmen gegen diese Erschütterungen sieht das Planungsverfahren nicht vor. Hier erwarten wir ein weiteres Gutachten.

IV.

Der Beirat fordert, dass bei einer Durchquerung des Bremer Hauptbahnhofes mit Güterzügen der Aufwand gar nicht groß genug sein kann, um die Bevölkerung vor dem entstehenden Lärm zu schützen. Die Qualität des Stadtlebens – sowohl im öffentlichen Aufenthaltsbereich als auch im Wohnbereich – hängt davon ab, dass keine erheblichen Geräuschbelastungen für die Nutzer und Bewohner gegeben sind.

Der Beirat unterstützt alle Anwohner und Eigentümer, die in dem Planungsverfahren ihre Rechte wahrnehmen, um damit die Ansprüche auf Lärmschutz geltend zu machen.

Der Träger des Vorhabens wird aufgefordert, die Betroffenen unmittelbar zu informieren, soweit nach den bisherigen Untersuchungen bei ihnen passive Lärmschutzmaßnahmen notwendig werden.

Der Beirat wird sich mit dem Fortgang des Planungsverfahrens weiter beschäftigen und behält sich auch weitergehende Stellungnahmen und Beschlussfassungen vor.

Bremen, den 03. Mai 2010 siehe auch ED- Anlage G1- 3.5.doc