



erhalten per Post  
erst am 6.8.10

DB ProjektBau GmbH • Joachimstraße 8 • 30159 Hannover

Frau  
Jutta Draub-Ketelaar  
Hermine Berthold Str. 5  
28205 Bremen

*J. Draub*

DB ProjektBau GmbH  
Regionalbereich Nord  
Regionales Projektmanagement  
ESTW / BU-/BTXK Maßnahmen  
NDS/Bremen  
Joachimstraße 8  
30159 Hannover  
www.deutschebahn.com

Elena Sutter  
Telefon 0511 286-2205  
Telefax 0511 286-3071  
Elena.Sutter@deutschebahn.com  
Zeichen I.BV-N-P(1) ESu

19.07.2010

**Projekt Seehafenhinterlandverkehr (SHHV)  
Planfeststellungsverfahren Verlängerung Gleis 1 Bremen Hbf  
Stellungnahme zu den Einwendungen  
Az: 063c\_B100719\_Draub-Ketelaar**

Sehr geehrte Frau Draub-Ketelaar,

die DB Netz AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, hat beim Eisenbahn-Bundesamt die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die Verlängerung von Gleis 1 von Bahn km 4,213 bis 5,747 beantragt. Im Rahmen des erforderlichen Anhörungsverfahrens, für das der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in Bremen (Anhörungsbehörde) zuständig ist, haben Sie Einwendungen gegen das von uns beabsichtigte Vorhaben erhoben. Ihre Einwendung wurde uns mit der Bitte um Stellungnahme zugeleitet. Dem möchten wir mit diesem Schreiben nachkommen.

**Gegenstand der Planfeststellung**

*Nr. 2*

Ziel des Verfahrens ist es ein Baurecht dafür zu erlangen, die vorhandenen beiden Abstellgleise in ein durchgehendes Gleis umzuwandeln. Damit entsteht in dem genannten Bereich ein neues durchgehendes Gleis im Rechtssinne. Gemäß §1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist eine Änderung von Schienenwegen dann wesentlich, wenn dieser um ein durchgehendes Gleis baulich erweitert wird. Damit besteht ein Anspruch auf Lärmschutzvorkehrungen in Form von Lärmschutzwänden und von passiven Schallschutzmaßnahmen wie z. B. Einbau von Schallschutzfenstern. Allerdings ist der Anspruch auf Vorhaltung von aktiven Schallschutzmaßnahmen begrenzt durch die Vorschrift des § 41 Abs. 2 Bundesimmissionsschutzgesetz.

Danach besteht ein Anspruch dann nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Gemäß einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem Jahr 2009 ist die Verhältnismäßigkeit nach einer ganz bestimmten Formel zu ermitteln, nämlich die geringsten Kosten pro gelöstem Schutzfall.

Einzelheiten dazu ergeben sich aus der Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung.



DB ProjektBau GmbH  
Zentrale  
Caroline-Michaëis-Str. 5-11  
10115 Berlin

Amtsgericht:  
Berlin-Charlottenburg  
HRB B2 899  
USt-IdNr.: DE 220437158

Vorsitzender des  
Aufsichtsrates:  
Dr.-Ing. Volker Kefer

Geschäftsführer:  
Axel-Björn Hüper  
(Vorsitzender)  
Thomas Hermann  
Dr. Michael Schulz

Kontoverbindung:  
Postbank Berlin  
BLZ 100 100 10  
Konto-Nr.: 152 201 107

Wichtig ist, dass Anspruch auf Lärmschutz nur für den Bereich gilt, in dem das neue durchgehende Gleis errichtet wird.

Andere Bereiche, in denen keine Bautätigkeit entwickelt wird, bleiben außer Betracht.

Einwender, die außerhalb des genannten Einwirkungsbereiches des neuen durchgehenden Gleises liegen (An der Gete, Eichenweg, Elsässer Straße, Friedrich-Karl-Straße, Friedrich-Rauers-Straße, Graf-Haeslerstraße, Graf-Moltke-Straße, Hermine-Berthold-Straße, Hornerstraße, Kirchbachstraße, Manteuffelstraße, Paschenburgstraße, Roonstraße, Saarbrückenerstraße, Straßburger Straße, St.-Jürgen-Straße, Uhlandstraße, Verdunstraße, Wenhauser Straße), können in diesem vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden.

### **Die DB Netz AG ist Schienenbaulastträger des Bundes**

Die Neuordnung des Eisenbahnwesens hat zur Folge, dass aus der Deutschen Bahn AG die DB Netz AG im Jahre 1999 ausgegliedert wurde. Der DB Netz AG obliegt es ausschließlich, als Schienenbaulastträger des Bundes die Eisenbahninfrastruktur vorzuhalten und auszubauen. Dies bedeutet auch, dass die DB Netz AG die Schieneninfrastruktur allen Eisenbahnverkehrsunternehmen öffnen muss.

Zwischenzeitlich gibt es über 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf den Gleisen der DB Netz AG unterwegs sind.

Daraus folgt, dass die DB Netz AG keinen Einfluss auf die Ausstattung der Güterwagen hat. Allein dem Gesetzgeber ist es vorbehalten, einschränkende Vorschriften zu erlassen.

Selbstverständlich wäre die Umrüstung von Güterwagen außerordentlich zu begrüßen, die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat allerdings keinen Einfluss darauf.

Die DB Netz AG führt im Auftrag der Eigentümerin, der Bundesrepublik Deutschland, Ausbau und Neubaumaßnahmen an den Schienenwegen des Bundes aus.

Die Verlängerung des Gleises 1 soll die Betriebsabwicklung im Bereich des Bremer Hauptbahnhofs verbessern. Ob weitere Verbesserungen durchgeführt werden, entscheidet allein der Bund, z. B. auch, ob Umgehungsstrecken für den Güterverkehr gebaut werden. Auch über Betriebsführungsfragen kann im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht entschieden werden. Über welche Strecken die Güterzüge geführt werden entscheidet allein die Betriebsleitung. Auch über evtl. Geschwindigkeitsbegrenzungen könnte nicht die Planfeststellungsbehörde entscheiden.

### **Schalltechnische Untersuchung**

Aufgrund der vorliegenden Einwendungen zur vorgesehenen Höhe der Schallschutzwand auf der Südseite und zur Forderung auf aktiven Schallschutz auf der Nordseite hat der Vorhabenträger den Schallgutachter beauftragt, eine ergänzende Untersuchung vorzulegen, deren Ergebnis im Erörterungstermin erläutert wird.

### **Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung**

Der Verordnungsgeber hat in der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (24. BImSchV) festgelegt, dass die Lärmimmissionen von Verkehrswegen nicht gemessen werden, sondern nach einer vorgeschriebenen Methode berechnet werden.

Dabei werden die Zugzahlen zugrunde gelegt, die vom Bundesministerium für Verkehr dem Bundesverkehrswegeplan festgelegt werden. Dies bedeutet, dass auch die prognostizierten Zugzahlen der Züge zum und vom Jade-Weser-Port der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde liegen.

**Schienenbonus**

Der sogenannte Schienenbonus ist in § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG verankert. Dort heißt es, dass in den Rechtsverordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen ist. Soweit ist der Schienenbonus nach wie vor geltendes Recht. Nur der Bundesgesetzgeber könnte eine Änderung herbeiführen.

**Besonders überwachtetes Gleis**

Mit dem besonders überwachten Gleis wird durch regelmäßige Messungen und Nachschleifen der Gleise eine Minderung des Lärms um 3 dB(A) erreicht. Allerdings tritt die lärmmindernde Wirkung nur über längere Gleisbereiche ein. Der hier in Rede stehende Gleisabschnitt ist zu kurz. Außerdem bringt das BÜG nur bei Zuggeschwindigkeiten von mehr als 80 km/h eine lärmmindernde Wirkung. Das nun zu errichtende neue durchgehende Gleis wird nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahren werden.

**Lärmdämmende Schienensysteme**

Lärmdämmende Maßnahmen an den Gleisen gibt es bisher lediglich in Versuchsstadien. Im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens können solche Maßnahmen nicht zur Anwendung kommen, da diese noch nicht in den einschlägigen Verordnungen im Bundesimmissionsschutzgesetz aufgenommen wurden.

**Lärmschutzmaßnahmen**

Die zu errichtenden Lärmschutzwände sind hoch absorbierend, was jede Art von Reflektionen ausschließt. An vorhandenen Bahnstrecken ist es in aller Regel nicht möglich, die für die Nacht vorgesehenen Mittelpegelgrenzwerte einzuhalten.

Deswegen besteht in den Gebieten, in denen die Grenzwerte des Nachts noch überschritten werden, ein Anspruch auf sogenannten passiven Schallschutz.

Das sind in aller Regel der Einbau von Lärmschutzfenstern aber auch Lüfter bzw. Dämmungen. Dieser Anspruch ist in § 42 Bundesimmissionsschutzgesetz geregelt, wonach die Aufwendungen für die passiven Schallschutzmaßnahmen als Entschädigungsleistung zu erstatten sind. Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses wird der Vorhabenträger alle Anspruchsberechtigten ansprechen und Einzelheiten der Abwicklung des passiven Lärmschutzes vertraglich regeln.

**Erschütterungen**

Beim Thema Erschütterungen sind folgende Fallkonstellationen zu unterscheiden:

Erschütterungsauswirkungen, die sich aus der Durchführung der Baumaßnahme ergeben, werden derweil berücksichtigt, als Vorbeginn der Bauarbeiten und nach Beendigung der Bauarbeiten jeweils Beweissicherungen an den Häusern im Einflussbereich der Baumaßnahme durchgeführt werden.

Sollten demnach auf Grund der Baumaßnahmen Schäden entstanden sein, werden diese vom Vorhabenträger in vollem Umfang ausgeglichen.

Zu unterscheiden von den Auswirkungen der Bauarbeiten sind die Erschütterungen, die durch den laufenden Betrieb hervorgerufen werden. Dazu ist darauf hinzuweisen, dass im Gegensatz zum Schall bei Erschütterungen nur diejenigen Erschütterungsmehrungen berücksichtigt werden, die von dem neuen Gleis ausgehen. Um dazu Feststellungen zu treffen, werden vor Inbetriebnahme und nach Inbetriebnahme Erschütterungsmessungen durchgeführt. Näheres dazu ergibt das erschütterungstechnische Gutachten. Wichtig ist, dass die bestehenden Erschütterungsauswirkungen aus dem laufenden Bahnbetrieb von dem vorliegenden Verfahren in keiner Weise beeinflusst werden.

Mit anderen Worten:

An den bestehenden Erschütterungssituationen wird sich durch die Baumaßnahme nichts ändern. Nur wenn sich durch das neue Gleis erhebliche Erschüttungsmehrungen ergeben, kommen entweder erschütterungsmindernde Maßnahmen oder eine Entschädigung in Betracht.


#### **Wertverlust der Immobilie**

Die zu errichtende Schallschutzwand bringt in jedem Fall eine Minderung der Lärmimmissionen gegenüber dem heutigen Zustand. Die Minderung der Lärmimmission direkt hinter der Schallschutzwand beträgt 10 dB(A). Mit zunehmender Entfernung nimmt die Wirkung einer Lärmschutzwand ab, bringt aber in jedem Fall immer noch eine Minderung gegenüber dem Istzustand. Von daher ist eine Wertminderung der anliegenden Häuser auszuschließen.

Wir haben in diesem Schreiben die grundlegenden Einwendungen und Bedenken beantwortet. Wir bitten um Verständnis, dass die Einwendungen zum Thema Schall erst im Erörterungstermin besprochen werden können, weil die Ergänzungsuntersuchungen zur Zeit noch nicht vorliegen. Alle Einwendungen und Fragen werden im Erörterungstermin von uns ausführlich beantwortet. Zum Erörterungstermin erfolgt eine gesonderte Einladung durch die Anhörungsbehörde, den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa.

Mit freundlichen Grüßen

DB ProjektBau GmbH  
Regionalbereich Nord

i.V.   
Behrend

i.A.   
Sutter