

An
Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa
z.Hd. Frau Hülsemeyer im Ref. 53
Contrescarpe 73
28195 Bremen

Anregungen und Bedenken gegen die Planfeststellung:“ Ertüchtigung des
Bahnknoten Bremen“—Verlängerung Gleis 1 Strecke 1401

Sehr geehrte Frau Hülsemeyer,

im Erläuterungsbericht (Anl.2) des Antrags zur Planfeststellung werden die Änderungen an den Gleisen im Bremer Hbf beschrieben, die die Kapazität für zukünftig 280 jetzt 218 Güterfernzüge schaffen sollen. In der Nacht verkehren 2007 83 FGZ und im Jahr 2015 sollen dann 150 FGZ verkehren.

Unserer Anregungen und Bedenken sind nach Durchsicht der Antragsunterlagen für diese angestrebte Planfeststellung auf allgemeine und örtliche Probleme ausgerichtet:

Allgemeine Probleme:

A1. Wichtige Planungsdaten

Bei den Zugzahlen wird ein Betrachtungszeitraum von 2007 bzw. 2015 zugrunde gelegt. Die reale Entwicklung der Zugzahlen ist von dominanter Bedeutung. Der Ausbau von Wilhelmshaven ist doch bis 2015 bestimmt noch nicht abgeschlossen und daher müssen die maximalen Zugzahlen, die bei der vollen Betriebsfähigkeit dieses Hafens auftreten werden, hier berücksichtigt werden. Gegriffene Zwischenergebnisse sind doch nur ein Mittel der Verschleierung der realen Belastungssituation.

A2. Meteorologische Daten

In den letzten drei bis vier Jahren haben sich die Windverhältnisse erheblich verändert. Waren früher in dieser Region West / Südwest- Winde die bestimmenden Windrichtungen, sind es heute Nord / Nordost / Ost- Winde. Auch ist eine Veränderung der Windgeschwindigkeiten wahrnehmbar.

Da die reale Mitwindrichtung einen erheblichen Einfluss auf die Lärmbelastungen hat, müssen solche Veränderungen auch bei normierten Berechnungsverfahren berücksichtigt werden.

A3. Schienen- Bonus

Bisher wird im deutschen Planungsrecht ein Schienen- Bonus von 5 dB(A) berücksichtigt. Diese Festlegung wird immer stärker kritisiert, da im EU- Lärmschutzrecht eine solche undifferenzierte Festlegung und einseitige Begünstigung der Bahn abgeschafft wurde. In Studien zur Anwendung des Schienenbonus zeigt sich immer deutlicher, dass in Abendzeiten von 18 bis 22[°] Uhr und in der Nacht eine Malus- statt eine Bonus- Regelung für Schienenlärm sinnvoll wäre.¹

A4. Widerspruch zwischen Planungsrecht und EU- Umgebungslärmrichtlinie

Die Begrenzungen der bei diesem PF-Verfahren auf die reine Baustrecke ist mit den EU- Rechtsetzungen nicht vereinbar. Auch beim BImSchG ist früher der betroffene Raum nach den feststellbaren Belastungsauswirkungen definiert worden. Süd/östlich von dem Brückenbauwerk über die Schwachhauser Heerstr. liegen mit den Ortsteilen Fesenfeld/ Steintor und Gete die am intensivsten bewohnten Ortsteile Bremens. Diese Ortsteile mit der höchsten Einwohnerdichte in Bremen mit zusätzlichem Abend- und Nachtlärm zu überziehen, ist unverantwortlich. Denn es sind die gesundheitlichen Folgen im Zusammenhang mit Herz/ Kreislaufkrankungen längst erwiesen. Diese Krankheitsbilder werden durch die Abend- und Nachtbelastungen besonders gefördert.

Dieser systematische Reduktionsansatz dieses PF- Verfahrens ist eine unerträgliche Vorgehensweise, die jedes Maß verloren hat, um einen objektiven Ausgleich von Interessen zwischen der Entfaltung von Transporttechnik und Schutzansprüche von Anwohnern zu erarbeiten.

¹ Siehe Lärmbekämpfung Nr.2- März 2010, Seite 47 bis 62.

Auch bei der Aktionsplanung zur EU- Umgebungslärmrichtlinie ist die DB der massivste Bremsklotz , der eine Lärmsanierung in Deutschland systematisch verzögert.

Grundsätzlich muss berücksichtigt werden, dass die EU- Rechtsetzung Bundes- und Landesrecht im Umwelt/ Verkehrsbereich bricht, also das Festhalten am deutschen Planungsrecht eine unstatthafte Verzögerung zukünftiger Rechtsfestlegungen für den Lärmschutz darstellt, die in ihrer inhaltlich Substanz schon heute öffentlich bekannt sind.

A.5 Personen- oder Güterverkehrsorientierte Netzplanung

In den 80/ 90ziger Jahren wurde die Personenverkehrsorientierte Netzplanung in den Vordergrund gestellt. Die Entwicklung der Güterverkehre besonders in den Seehafenregionen ist vernachlässigt worden. Die geplante Y- Trasse ist Ausdruck dieser Fehlplanungen aus gegenwärtigen Erfahrungen. Daher ist langfristig der Güterverkehr auf der Schiene um Bremen und nicht durch Bremen zu leiten. Die Y- Trasse bietet aus der Sicht des wachsenden Güterverkehrs keine Entlastung für Bremen, sondern im Stadtbereich nur zusätzliche Umweltbelastungen.

Neben der Netzplanung darf der Zustand der Güterwagen mit ihren lärm erzeugenden Bremssystem nicht vergessen werden. Alle im Verfügungsbereich von Bremen befindlichen Güterwagen müssen innerhalb von 5 Jahren mit der K- Bremssohle umgerüstet werden. Der Nutzungspreis für die Schienen- Trassen muss bei veralteten Wagen mit Graugussbremsen erhöht werden, sobald mehr als 10 % dieser alten Güterwagen im Zugverband sind.

Örtliche Probleme

B0. Eingrenzung des Planungsraums

Wie schon im P. A4. angesprochen, erhöht sich die Schallbelastung im nachfolgenden Gleis 1401 erheblich, da hier zukünftig von einer Verdoppelung der Güterzüge in der Nacht auszugehen ist.

Dies wird sich besonders in den Abend / Nachtstunden auswirken, zumal diese Gleisstrecke durch die dichtbesiedelsten Wohngebiete geführt wird. Die extreme

Verdichtung bei diesen Wohnquartieren führte z.B. dazu, dass auf der südöstlichen Seite nach der Brücke im Bereich der Roonstr. gar keine Lärmschutzwand errichtet werden kann. Alles muss mit passiven Lärmschutzmaßnahmen gelöst werden, was kaum mit der Bausubstanz dieser alten Bremer Häuser vereinbar ist.

Auch ist es in diesen Zusammenhängen fragwürdig die Güterzüge mit ihren hohen Emissionspotential an der südlichen Kante der Gleise zu führen. Ihre Fahrlinie müsste in der Mitte mit dem größtmöglichen Abstand zur Bebauung geführt werden.

Durch die Veränderung der Windverhältnisse (höherer Anteil von Nordwest / Nord / Nordost- Winden) hatte sich in den letzten Jahren am Abend / Nacht ein mehrere hundert Meter breiter Lärmteppich südlich von dieser Bahnstrecke ausgebildet.

Dieser wachsende Lärmteppich berührt nicht nur die östliche Vorstadt, sondern auch Hemelingen und eventuell Arbergen und Mahndorf.

Der Ortsteil Hemelingen / Sebaldsbrück leidet durch die Aufteilung der Gleisstrecken in Richtung Hannover / Ruhrgebiet, denn daraus folgt eine erhebliche Ausweitung des verlärmten Gebiets.

B1. Bewertung der Bemessung von Schallschutzwänden

Die reale Wirksamkeit der geplanten Schallschutzwand tendiert unter ein Prozent, wenn die Abend und Nachtruhe als Schutzgut ernst genommen wird. Dies muss vom Vorhabensträger akzeptiert werden, wenn überwiegend Wohnnutzung praktiziert wird. Dies gilt beispielsweise für die Häuser auf der Nordseite der Straße „Außer der Schleifmühle“. Die geringe Schutzwirkung der geplanten Lärmschutzwand erzwingt eine erhebliche Erhöhung dieser LSW oder andere weitere aktive Schallschutzmaßnahmen (siehe B3.) sind vorzusehen.

Beim Ausbau der Schwachhauser Heerstr. ist eine Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Nordseite der Brücke abgelehnt worden. Damals hatte sich der Projektträger auch geweigert die erwartbaren höhere Anzahl von Güterzügen (Ausbau Wilhelmshaven) bei der direkten Berechnung der Lärmschutzwände auf der Brücke zu berücksichtigen. Aus unserer Erfahrung müsste bei der Zunahme der Güterzüge eine Schallschutzwand auf der Nordseite der Brücke sich zwangsläufig ergeben.

Auch müsste die bestehende Südwand im Flaschenhals der Brücke ebenfalls erhöht werden.

Daher fordern wir eine Wirksamkeitsberechnung ausgehend von den Gleismaßen direkt an der Brücke.

Eine Schallschutzwand auf der Nordseite der Brücke, sollte in westlicher Richtung bis zur Höhe der Frz. Liszt Str. geführt werden.

Bei Baulücken, die in ihrem Wohnumfeld wie Schalltrichter wirken können, sind moderne Weiterentwicklungen von Schallschutzwänden als weitere Lösungsmöglichkeiten zu überprüfen, wie sie in Wien und München bereits errichtet wurden.

B2. Annahmen zur Absorptionsfähigkeit von Schallschutzwänden

Die Nord-Schallschutzwand auf der Brücke wurde mit dem Hinweis abgelehnt, das die südliche Schallschutzwand quasi reflexionsfrei ist. Dies mag für die reine Schallschutzwand stimmen, aber nicht für die Träger der Brücke. Diese Stahlbauteile haben ein hohes Maß an Reflexionen, das nur durch Messungen erfasst werden kann.

Auch die Alterung und Verschmutzung von Schallschutzwänden in bezug auf die Veränderung von Schallreflexion ist damals nicht bewertet worden.

Zunächst bestanden Bedenken gegen die optische Wirkung der südlichen Schallschutzwand auf der Brücke, aber bei der Wuchtigkeit der Trägerkonstruktionen ist die Schallschutzwand ein optische Verbesserung. Dies würde auf der Nordseite der Brücke bei dieser massigen Trägerkonstruktionen auch eine optische Verbesserung darstellen.

B3. >Besonders Überwachtes Gleis<

Das vorliegende Gutachten zur Ertüchtigung des Knotens Bremen von BMH erstellt am 23.11.2009 zeigt auf Seite 19 / 20 die prekäre Situation durch die erwartbare Schallbelastung. Nur eine 40m hohe Wand könnte eine vollständige Befriedung der Schutzansprüche erreichen. Hier wird die Qualität der Belastung besonders in den Abend und Nachtstunden offensichtlich. Daher darf der passive Lärmschutz nicht die einzigste Ergänzung sein. Das > besonders überwachte Gleis< muss als weitere Ergänzung bei der Bekämpfung des Schienenlärms als aktive Schutzmaßnahme mit eingesetzt werden. Dabei darf als Betriebsregelung nicht nur das Schleifen der Gleise betrachtet werden, sondern auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für Güterzüge ist dringend notwendig. Diese Einschränkung für Güterzüge muss

mindestens vom Hauptbahnhof bis zur Kreuzung Stader Str. gelten. Auch das Schleifen der Gleise muss bis zur Stader Str. vorgenommen werden.

Mit dieser erhöhten Überwachung der Gleise würde auch das Risiko von Unfällen gemindert werden können.

Hinweise auf lärmgedämmte Schienensysteme sind bisher für uns nicht erkennbar, was bei dieser Belastungssituation durchaus geprüft werden muss.

Die Anwohner der Str.: „Außer der Schleifmühle“ klagen über nächtliche Belastungen durch den Rangierbetrieb, Reinigungsverfahren und andere Betriebsmaßnahmen, die für uns in ihren Veränderungen nicht erkennbar sind.

B4. Optische – Akustische Wahrnehmung

Die subjektiven Faktoren, die bei Lästigkeit von Schallereignissen eine wichtige Rolle spielen, sind bisher unzureichend geklärt. Aber es wird immer deutlicher, dass eine große Gruppe von Menschen über eine mehr oder weniger ausgeprägt integrale Wahrnehmung von optischen und akustischen Signalen verfügen bzw. darunter leiden. Das Krankheitsbild der Farben- / Töne- Wahrnehmung zeigt die Verknüpfung dieser sensorischen Ebenen in unserem Gehirn. Daraus folgt, dass die optische Ablenkung von Vorgängen der Lärmerzeugung auch systematisch anzustreben ist, da es die Erzeugung von Stress- Hormonen bei 10 bis 15 % der Menschen nachhaltig beeinflusst.

Jede Einwanderin oder Einwander möchte von den weiteren Schritten des Planfeststellungsverfahrens und entsprechenden Informationen direkt und unmittelbar unterrichtet werden. Mit freundliche Grüßen :

Name / Vorname	Adresse	Unterschrift	Anmerkungen
Draub, Ulrich	Hermine Berthold Str. 5; 28205 HB		Sprecher BI- Rembertiring
Suchodolski, Gert	Horner Str. 125: 28203 HB		Sprecher BI- Bismarckstr.
Ruffler, Walter	Roonstr. 73,28203 HB		u.a.

Name / Vorn.	Adresse	Unterschrift	Anmerkungen
Draub- Ketelaar, Jutta	Hermine Berthold Str. 5; 28205 HB		
Tolle, Gudrun	Roonstr. 73, 28203 HB		
Dettbarn, Horst	Roonstr. 12, 28203 HB		
Hoffmann, K.I Liebig, D.	Außer der Schleifmühle 28 28203 HB		
.	„Unterschriften sind nur im Postoriginal enthalten“		