

**BI Rembertiring/ Bismarckstr.
-Ulrich Draub-**

**Hermine Berthold Str. 5
28205 Bremen 31. Aug. 2010
Tel.: 0421 32 54 98
E-mail: ulrich.draub@t-online.de**

**DB Projektbau GmbH
z. Hd. Frau E. Sutter
Joachimstr. 8**

30159 Hannover

**Projekt SHHV – HB- Gleis 1
hier : Ihr Schreiben vom 19.07 2010 – zugestellt am 6.08 2010**

Sehr geehrte Frau Sutter,
gegen Ihre Ausführungen zum **Gegenstand der Planfeststellung** haben wir Bedenken, denn auch der Punkt 2. zum §1, Abs.2 der 16. BImSchV muss mit einbezogen werden.

Die Bereiche südöstlich der Brücke über die Schwachhauser Heerstr. müssen berücksichtigt werden, wenn der Beurteilungspegel am Tage über 70 dB(A), nachts 60 dB(A) oder um 3 dB durch die bauliche Veränderung überschritten bzw. erreicht wird. Dieser Sachverhalt muss direkt durch gutachterliche Aussagen bewertet werden, da frühere Ergebnisse ihrer Gutachter vorliegen, die weit höhere Belastungen als 70 dB(A) für die Häuserfronten beginnend mit der Herder- / Roonstr. feststellen.¹ Weiterhin muss die veränderten Distanzen verursacht durch den Bau des Gleises 1 auch in diesem Straßenbereich beachtet werden.

Diese Sachverhalte (Zunahme der Güterzüge und veränderte Abstände) sind bei den angekündigten Schalltechnischen Untersuchungen ihres Schreibens mit einzubeziehen und durch klare Aussagen zu belegen.

Die funktionale Trennung zwischen **Schienenbauträger** und **Betreiber** darf nicht unzumutbare Belastungsverhältnisse stabilisieren bzw. zur Verhinderung von sinnvollen und machbaren Umweltschutzmaßnahmen führen. Daher ist ihre vollständige Entkoppelung von Bau und Betrieb nicht zu akzeptieren. Nachrichtliche Hinweise also Auflagen im Beschluss zur Planfeststellung müssen möglich sein, so z.B. die Geschwindigkeits-Begrenzung für Güterzüge usw.

Diese Geschwindigkeitsbegrenzung sehen wir nicht als absolute Festlegung, sondern im Zusammenhang mit dem Bestreben, zumutbare Belastungsverhältnisse nach den geltenden Rechtsvorschriften an diesen prekären Bahnstrecken zu erreichen. Durch Umrüstung von Güterwagen, Ausbau von Umgebungsstrecken sind diese Belastungsminderungen realisierbar, und dann kann später z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge aufgehoben werden.

¹ Schalltechn. Gutachten BMH vom 1. Juni 2007 – 00121/IV – Systemtechnisches Beratungsbüro

Die Umrüstung von Güterwagen ist nicht eine überzogene Forderung, sondern nach heutigem Stand der Technik machbar und im Rahmen der Aufwendungen für den Umweltschutz auch in wenigen Jahren finanzierbar. Wir sind der Meinung, dass diese Umrüstung der Güterzüge die wirtschaftlichste Lösung zum Abbau von unzumutbaren Umweltbelastungen darstellt.

Wenn man von der Leitung der DB das verfügbare Geld für andere „Prestige- Projekte“ ausgeben will, muss man die praktischen Konsequenzen, also in unserem Falle Betriebseinschränkungen für die Güterzüge, in dichtbewohnten Stadtbereichen hinnehmen.

In diesem Zusammenhang werden wir weiterhin die Frage nach der optimalen Streckenführung von Gütertransporten im Nordwestdeutschen Regionen stellen. Güterzüge müssen in Zukunft nicht durch dichtbewohnte Stadtteile geführt werden, die in Bremen die höchste Wohndichte haben.

Auch wäre eine Überprüfung sinnvoll, ob an solchen prekären Zugstrecken in Stadtbereichen nicht die Sonntagsruhe eingeführt werden muss.

Schalltechnische Untersuchung : -----

Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung. Eine Aussage über Änderungen dieser Prognosezahlen ist notwendig. Sollten sich nach weiteren Ausbau von Wilhelmshaven diese Prognosezahlen nach 2015 erheblich verändern, erlischt dann die Planfeststellung oder welche anderen Konsequenzen ergeben sich für die Betreiber und Anwohner ? Zu Beginn der Ausbauarbeiten dieses Hafens waren täglich achtzig Güterzüge genannt worden.→

Auch der Hinweis auf die Verankerung des **Schienenbonus** in § 43 Abs.1 Nr.3 BImSchG bewerten wir als eine falsche Interpretation dieser Ermächtigung Rechtsverordnungen zu erlassen. Rechtsverordnungen sollen den Stand der Erkenntnisse widerspiegeln. In diesem Fall war die Lästigkeit bestimmter Verkehrsgerausche die Grundlage der Bewertung. Aus der Sicht der 70/80ziger Jahre war die Vermutung berechtigt, dass der Schienenlärm durch seine langen Pausen zwischen den Schallereignissen nicht die Lästigkeit erreicht, wie der stetige Lärm von Kraftfahrzeugen. Inzwischen zeigen weitere Untersuchungen, dass der Schienenbonus in der Nacht in ein Schienenmalus umgewandelt werden müsste .²

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass in den EU Umgebungslärmrichtlinie ein Schienenbonus nach deutschen Muster nicht aufgenommen worden ist.→

Besonders überwachtes Gleis (BÜG). Wir sehen das BÜG nicht nur auf den unmittelbaren Bereich des Hauptbahnhofs beschränkt, sondern es muss in seiner Wirkung auf alle städtischen Brennpunkte untersucht werden.

Nach einer Zusammenstellung der BÜG im Schienennetz der DB sind bis 2008 250 km solcher Gleise vorhanden. Dabei ist auffällig, dass eine Verdichtung dieser Gleisart besonders bei Neubaustrecken und im Berliner Raum festzustellen ist. In nordwestdeutschen Regionen ist zum Stand 2008 überhaupt kein Streckenabschnitt angegeben. Auch diese regionale ungleichmäßige Verteilung verursacht bei uns den

² z.B. Straßen- und Schienenverkehrslärm- subjektive Bewertung und objektive Beurteilung; Lärmbekämpfung Nr. 4 Juli 2010 , Seite 139. Zur Anwendung des Schienenbonus bei der Beurteilung von Verkehrsgerauschen; Lärmbek. Nr. 2, März 2010.

Eindruck, dass Umweltschutzmaßnahmen den Investitionsvorhaben zugeordnet werden und nicht zur rationalen Befriedung von Belastungsschwerpunkten eingesetzt werden. Ihre Angaben zur Schallminderung dieser Maßnahme muss als extrem konservativ bewertet werden. Bei konsequenter Anwendung dieser Maßnahme sind reale Belastungsminderungen von 10 dB(A) erreichbar.→

Lärmdämmende Schienensysteme sind im Berliner Hauptbahnhof eingesetzt. Bei der Belastung der Bahnnutzer muss im Bahnhofsbereich hier eine Minderung der Lärmbelastung durch Güterzüge erreicht werden. Auch für Bremen sind Versuchsvorhaben doch denkbar?!→

Lärmschutzmaßnahmen. Bei einer solchen Erhöhung der Belastung verlangen wir aktive Maßnahmen des Lärmschutzes im wahrsten Sinne des Wortes. Schallschutzwände als aktive Maßnahme zu bezeichnen, ist irreführend. Bei den prekären Zuständen im Bereich der Innenstädte darf nicht aus Gewohnheit also Verlängerung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramm der DB aus den 90ziger Jahren, die Verengung auf Lärmschutzwände und Lärmschutzfenster fortgeschrieben werden. Vielmehr müssen die Anforderungen der EU- Umgebungslärmrichtlinie und auch die Ankündigungen der DB bei solchen Planungen berücksichtigt werden.→

Erschütterungen. Diese formale Betrachtungsweise ist aus der Sicht der Betroffenen südlich des Bahndamms nicht hinnehmbar, denn mit der Führung der Güterzüge am südlichen Rand des Bahndamms wird die natürliche Dämpfung gegenüber den Gebäuden minimiert. Damit wird das Risiko von Erschütterungsschäden unvermeidbar erhöht.→

Wertverluste der Immobilien. Mit theoretischen Aussagen können die realen Lärmprobleme nicht befriedet werden. Die 10 dB(A) Minderung kommt in der Straße Ausser der Schleifmühle nur dem Erdgeschoss mit 90% gewerblicher Nutzung zu gute. Die Wohnräume im ersten Geschoss haben hier nur eine Minderung von 3 dB(A) zu erwarten. Im zweiten Geschoss ist die Minderung gleich Null. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in dieser Straße am Tage nur bei 50 % der Belastungspunkte eingehalten. In der Nacht erreicht diese Schutzquote nicht einmal den Wert von 1%. Dies ist wirklich ein Großtat für den Lärmschutz! Bei diesen realen Verhältnissen eine Wertminderung auszuschließen, kann aus der Sicht der Betroffenen nur als Zynismus bezeichnet werden. Weiterhin muss berücksichtigt werden, dass im Auswirkungsbereich dieser Baumaßnahme teilweise keine Schallschutzwände existieren oder geplant sind.

Das Festkleben an den Strukturen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramm mit dem Minimalprogramm Lärmschutzwände und Zuschüsse für Lärmschutzfenster wird dem hier bestehenden objektiven Handlungsdruck nicht gerecht. Weiterhin bestehen rechtlich bindende Zusagen durch die EU- Umgebungslärmrichtlinie die schon heute bestehenden Überlastungen abzubauen. Diese rechtlichen Zusagen sind im politischen Raum mit Ankündigungen, wie z.B das „Nationale Verkehrslärmschutzpaket“ des BMVBS unterlegt worden. Auch auf der konkreten Vollzugsebene ist mit Aussagen des DB-Vorstandes zum „Umgebungslärm- Maßnahmen der DB AG zur Minderung des

Schienenverkehrslärm³ ist diese „Ankündigungspolitik“ weiter eine stete Erhöhung der Erwartungshaltung gezüchtet worden. Nur bei konkreten Baumaßnahmen bleibt von diesen Ankündigungs- Schaum rechtlicher und politischer Versprechen bestenfalls eine feuchte Stelle in den Akten zurück.

Die Nichtbeachtung der EU- Umgebungslärm- Richtlinie bewerten wir als Rechtsverweigerung, denn sie ist an sich ins deutsche Recht eingeführt, das rechtlich bindende Umsetzung von Rechtsverordnungen übermäßig verzögert wurde, ist eindeutig zu erkennen. Aber als verantwortlicher Vorhabensträger darf man sich nicht hinter solchen formalen Lücken verstecken, denn die praktischen Konsequenzen sind schon heute in ihren realen Auswirkungen erkennbar.

Es ist nicht hinnehmbar, dass die Versäumnisse bei der Streckenplanung für Güterzüge, die Versäumnisse bei der Umsetzung vorhandener Techniken bei einen völlig überalterten Wagenmaterial bei den Güterzügen und auch die bewusste Verzögerung beim Vollzug des Umweltrechts immer zu Lasten der betroffenen Bürger geht.

Viele Grüße
Im Auftrag

Ulrich Draub

PFK-Bremen 3.doc

Φ> Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa; OA Mitte u. Schwachhausen

³ Veröffentlichung von Frau M. Fleckstein und C. Voigt im Namen der DB in der Zeitschrift Lärmbekämpfung, Nr.1- Januar, 2007.