



BAHNLÄRM -
INITIATIVE
BREMEN

Bahnärm-Initiative Bremen
c/o Walter Ruffler
Roonstraße 73
28203 Bremen
Tel/Fax 0421- 7 44 21
walterruffler@aol.com
www.bahnlaerm-initiative-bremen.de

Bremen, 03.03.2017

An den
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Herrn Dr. Joachim Lohse
Contrescarpe 72
28195 Bremen

Zur Antwort des Senats vom 14.02.2017 Drucksache 19/942 auf die Große Anfrage der CDU „Bahnärm in Bremen – Ohren zu und durch?“

Sehr geehrter Herr Senator Dr. Lohse,

die Bahnärm-Initiative Bremen hat die Antwort des Senats vom 14.02.2017 auf die Große Anfrage der CDU „Bahnärm in Bremen – Ohren zu und durch?“ (Drs. 19/875) besprochen. Wir sind von der Antwort enttäuscht, weil sie der Situation vieler Bahnanwohner nicht gerecht wird. Die Antwort referiert technische Details und den unzureichende rechtlichen Status quo, aber der Senat begreift sich zu wenig als politischer Akteur, der versucht, Besserung für die belastete Bevölkerung herbeizuführen. Wir möchten im Folgenden auf die Antworten des Senats zu den einzelnen Fragen eingehen und würden uns über eine Antwort von Ihnen freuen.

zu Frage 1:

Die Frage nach der Bewertung der gesundheitlichen Belastung von Anwohnern durch Erschütterungen und sekundären Luftschall durch Bahnverkehr wird nicht beantwortet. Der Senat meint, derartige Immissionen könnten „Belästigungen“ darstellen, die „hinzunehmen“ seien.

Uns liegen Klagen von Anwohnern aus Huchting, Hastedt und der Östlichen Vorstadt über Erschütterungen vor, die als massive Belästigungen empfunden und auch für Rissbildungen an Gebäuden verantwortlich gemacht werden. Ursache sind offenbar schwere Güterzüge (oft mit Kohle oder Koks beladen). Je nach örtlicher Situation und Geschwindigkeit dieser Züge wird die Situation als Vibration des ganzen Gebäudes wahrgenommen, „wie bei einem kleinen Erdbeben“ heißt es in einer Schilderung. Offenbar können diese Erschütterungen („es ist wie ein Dröhnen, nicht wie normaler Bahnärm“) das Einschlaf- und Schlafverhalten stark beeinflussen. In meiner Wohnung in der Roonstraße 73 werden die Vibrationen durch ein Wackeln meines Computer-Monitors, durch das Klirren einer Glasvitrine oder das Klappern der Heizkörper-Verkleidungen deutlich erfahrbar. Die vom Maler verspachtelten Risse in der Hohlkehle der Decke sind nach einiger Zeit wieder aufgetreten.

Eine Erschütterungstechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann GbR vom 15.07.2010 im Auftrag der DB Projektbau für die Straße Außer der Schleifmühle kommt zu dem Ergebnis¹: „An bestehenden Schienenwegen, wie im vorliegenden Fall, werden die Anhaltswerte nach der DIN 4150, Teil 2, für die angrenzende Bebauung in der Regel häufig überschritten“ (S. 15).

Die Untersuchung wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur „Ertüchtigung des Knotens Bremen – SHHV – Strecke 1740 – Bremen Hbf, Verlängerung Gleis 1 / Strecke 1500“ erstellt. In der Straße Außer der Schleifmühle wurden damals in drei Häusern Erschütterungsmessungen und Messungen des sekundären Luftschalls vorgenommen, in Außer der Schleifmühle 16, Außer der Schleifmühle 12 und Parkallee 1. Die Status-quo-Ergebnisse: Für Außer der Schleifmühle 12 wurde der Anhaltswert A_r von 0.05 in der Nacht durch die festgestellte Beurteilungsschwingstärke KB_{FTT} von 0.086, 0.064 und 0.071 für alle drei Messpunkte nicht eingehalten. Weiter heißt es: „Im Bereich der Deckenmesspunkte liegen die gemessenen Maximal- und Mittelwerte über der Fühlschwelle und sind damit wahrnehmbar und liegen teilweise in einem Bereich, der als gut spürbar und als störend einzuordnen ist“ (S. 28). Die „Fühlschwelle“ liegt bei 0.1 bis 0.2, die Maximalwerte KB_{FMax} lagen bei 0.34, 0.25 und 0.47. Ähnlich waren die Ergebnisse bei der Parkallee 1. Dort lag die Beurteilungsschwingstärke mit 0.062, 0.076 und 0.084 nachts über dem Anhaltswert von 0.05.

Auch hier kommt das Gutachten zu dem Ergebnis: „Für den Bereich der Deckenmesspunkte liegen die gemessenen Maximal- und Mittelwerte über der Fühlschwelle und sind damit wahrnehmbar und liegen teilweise in einem Bereich, der als gut spürbar und als störend einzuordnen ist“ (S. 29).

Bei zwei Grundstücken ist also bereits vor der „Ertüchtigung“ des Bremer Hauptbahnhofs für die erwarteten Jade-Weser-Port-Verkehre eine zu hohe Erschütterungsbelastung festgestellt worden. Durch die damalige Prognose (bis 2015!) wäre dem Gutachten zufolge mit einer Zunahme der Erschütterungen um 17 bis 24% zu rechnen (S. 37). Der durch die Erschütterungen verursachte sekundäre Luftschall überstieg an allen drei Messorten den Grenzwert von 30 dB(A) nachts. Dabei wurde damals noch mit dem Schienenbonus gerechnet, d.h. von dem tatsächlichen Lärmwert wurden 5 dB(A) abgezogen (S. 39)! Dennoch kommt das Gutachten zu dem Schluss: „Bezogen auf den sekundären Luftschall ist zu erwarten, dass die Anforderungen für den Nachtzeitraum nicht eingehalten werden“ (S. 41). Als Abhilfe schlägt das Gutachten den Einbau von besohlenen Schwellen vor, was auch erfolgt ist.

Da zu vermuten ist, dass dieser Befund übertragbar ist auf die gesamte Strecke der durch Bremen laufenden Eisenbahnlinien, hatten wir Ihnen, Herr Umweltsenator, mit Schreiben vom 21.05.2016 Erschütterungsmessungen an der gesamten Strecke vorgeschlagen, leider sind Sie auf diesen Vorschlag nicht eingegangen. Auch die Antwort des Senats an die CDU greift diesen Gedanken bedauerlicherweise nicht auf.²

Das damalige Erschütterungsgutachten geht auch auf die völlig unbefriedigende rechtliche Situation in puncto Erschütterungen ein. Zum einen gelten laut § 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Erschütterungen als Immissionen mit „schädlichen Umwelteinwirkungen“:

„Immissionen im Sinne dieses Gesetzes sind auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirken-

1 Anlage 1: Erschütterungstechnische Untersuchung vom 15.07.2010 (Auszug)

2 Anlage 2: Brief der Bahnlärm-Initiative Bremen vom 21.05.2016 an Senator Dr. Lohse

de Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen“ (§ 3 Abs. 2 BImSchG). Zum anderen stellt das Gutachten ein „Regelungsdefizit“ fest, Ursache ist die „Verordnungsermächtigung des § 43 Abs. 1 BImSchG, in der Erschütterungen nicht angesprochen sind. Aufgrund fehlender gesetzlicher Grenzwerte gilt die DIN 4150, Teil 2, 'Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden' als Äußerung einschlägigen Sachwissens und als geeignete, wenn auch unverbindliche Grundlage für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen“ (S. 12).

In unserem Schreiben vom 21.05.2016 haben wir Sie deshalb gebeten, „sich bei der Bundesregierung für die Schaffung eines Regelwerkes zur Messung von Erschütterungen mit Grenzwerten einzusetzen“ (siehe Anlage 2, Punkt 4). Leider sind Sie nicht darauf eingegangen, leider auch nicht in der Antwort auf die Große Anfrage der CDU. Warum nicht? Ein solches Regelwerk ist überfällig, auch die GMK hat dies erkannt.

Da es also keine gesetzliche Grundlage gibt, hat sich ein merkwürdiges Richterrecht entwickelt. Zum einen haben Anwohner an Bestandsstrecken bisher keinerlei Anspruch auf Erschütterungsschutz, so sehr ihre Häuser auch vibrieren mögen. Anders als beim Lärm gibt es nicht einmal ein „freiwilliges“ Sanierungsprogramm bei Erschütterungen. Selbst bei baulichen Änderungen von Bahnstrecken, durch die automatisch ein Rechtsanspruch auf Schallschutz ausgelöst wird, sind die Anwohner weitgehend rechtlos, was Erschütterungen angeht. Im Gutachten heißt es dazu:

„Ausgehend von dem aktuellen Stand der Rechtsprechung kommt es bei der Beurteilung der Auswirkungen von Erschütterungen in Verbindung mit Änderungen an bereits bestehenden Anlagen nicht so sehr auf die absolute Höhe der Einwirkung an, sondern vor allem darauf, ob durch die baulichen Änderungen die vorhandene schon beträchtliche Vorbelastung noch einmal erhöht wird“ (Gutachten, S. 8). Laut höchstrichterlichem Urteil muss die zusätzliche Belastung 25% betragen.

So heißt es im Gutachten S. 16: „In dem zitierten Urteil ist danach bei der Beurteilung der Veränderung einer gegebenen Vorbelastung eine Erhöhung der vorhandenen Werte für die maximale bewertete Schwingstärke KB_{Fmax} nach oben hin um bis zu 25% nicht als wesentlich anzusehen und demzufolge nicht mit Ansprüchen bezüglich erschütterungsmindernder Maßnahmen verbunden.“

Das heißt: Bei einer hohen „Vorbelastung“ kann noch mal viel draufgepackt werden, ganz gleich, wie sehr die „Anhaltswerte“ auch übertroffen werden. Um diese Logik zu begreifen, muss man wahrscheinlich das juristische Vorexamen absolviert haben. Leider nimmt die Antwort des Senats keinerlei Anstoß an dieser unbefriedigenden Regelung und stellt lediglich fest, dass die Erschütterungen „im Rahmen gerichtlich definierter Zumutbarkeitsgrenzen hinzunehmen sind“. Diese Einschätzung ist nicht sachgerecht und blendet Handlungsnotwendigkeiten aus.

Demgegenüber beweist die 89. Gesundheitsministerkonferenz (GMK) auf ihrer Tagung am 29./30.06.2016 in Rostock-Warnemünde mit ihrem Beschluss zu TOP 12.1 „Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm“ mehr Empathie mit den Betroffenen. Sie „bittet (...) die Bundesregierung, (...) den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner an Schienenstrecken vor gleisnah auftretenden Erschütterungswirkungen zu verbessern“.³ Dieser Beschluss der GMK wurde einstimmig gefasst, also auch mit

3 Anlage 3: Beschluss der GMK (2016): Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm

der Stimme Bremens. Offenbar gibt es im Gesundheitsressort eine Sensibilität für Erschütterungswirkungen.

Am 20.04.2015 fand im Umweltministerium Nordrhein-Westfalen ein Fachgespräch zum Thema „Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm“ statt.⁴ In den Kernaussagen heißt es:

„Bahnverkehr bedingte Erschütterungen tragen zu den gesundheitsbezogenen Bahnlärmwirkungen bei.“

„Die Kombinationswirkung von Erschütterungen und Bahnlärm auf das gesundheitliche Risiko sollte quantifiziert werden.“

„Validierte Prognosemodelle für Maximalpegel bzw. Erschütterungen fehlen und sollten erarbeitet werden.“

„Der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor gleisnah auftretenden Erschütterungswirkungen muss berücksichtigt werden.“

Die Antwort des Senats enthält keinerlei Hinweis, dass solche Erkenntnisse und Kernaussagen in Bremen zur Kenntnis genommen werden, geschweige denn als Handlungsauftrag verstanden werden.

In dem Artikel „Bahnausbau geht weiter“ vom 01.03.2017 im Weser Kurier heißt es über den Ausbau der Eisenbahnstrecke nach Wilhelmshaven: „Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Schutz der Anlieger, wozu (...) spezielle Schwellen zum Erschütterungsschutz verlegt werden.“ Warum geht das nicht auch in Bremen?

zu Frage 2:

Ohne Frage wurden im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung durch Bundesmittel etliche Meter Schallschutzwände errichtet. Was fehlt ist die Bewertung durch den Senat, d.h. ob das ausreicht oder was noch zu tun ist. Hier wird offenbar auf eine Expertise des Bundes gewartet. Dabei hat das Umweltressort eine Bedarfsanalyse aktiver Lärmschutz Bundesbahn erstellen lassen, die leider immer noch nicht ausgewertet ist.⁵

Zu Frage 3:

Der Senat verweist völlig zutreffend auf ein notwendiges Bundesprogramm für Erschütterungen und sekundären Luftschall, wie wir das im Schreiben an Sie auch eingefordert haben. Doch das fällt nicht vom Himmel. Was tut der Senat, um den politischen Prozess voranzutreiben? Der Senat schreibt, „Erschütterungsmessungen wären in Wohngebieten zielführend“, doch was tut der Senat, damit dieser Wunsch Realität wird?

Zu Frage 4:

Der Senat „befürwortet“ den Einbau von besohnten Schwellen – doch was tut er, damit das geschieht? Sinnvoll wären – angesichts des bereits zitierten Gutachtens zur Straße Außer der Schleifmühle – Erschütterungsmessungen auch an Bestandsstrecken, um das Ausmaß der Belastung und die Notwendigkeit einer Abhilfe einschätzen zu können.

Zu Frage 5:

Der Senat sollte gegenüber der Bahn und dem BMVI als Geldgeber deutlich machen, dass eine Lärmsanierung in der Stolzenauer Straße erforderlich ist, nachdem dieses

4 Anlage 4: Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm, Ergebnis des Fachgesprächs Bahnlärm am 20.04.2015

5 Anlage 5: Kurzdarstellung: Bedarfsanalyse aktiver Lärmschutz Bundesbahn vom 6.10.2015

Gebiet 2002 durch das damalige Lärmsanierungsprogramm offenbar „vergessen“ wurde. Da sich im Bereich der Stolzenauer Straße die Güterzugstrecke 1401 gegenüber der Strecke 1740 nach Hannover und der Strecke 2200 nach Osnabrück absenkt, um mit einem Gleis die anderen Strecken zu unterqueren, ist die Notwendigkeit von zwei Lärmschutzwänden denkbar, eine oben und eine am abgesenkten Gleis. Da die Maßnahmen der Lärmsanierung immer einer Kosten-Nutzen-Abwägung unterworfen sind, könnte es hilfreich sein, wenn der Senat bereit wäre, eine etwaige Spitzenfinanzierung zu übernehmen, falls die Abwägung der Bahn zu Ungunsten der Anwohner in Hastedt auszugehen droht. Auf jeden Fall wäre es hilfreich, den Bebauungsplan 492 dahingehend zu ändern, dass die Häuserzeile an der Bahn als Wohngebiet deklariert wird statt als Mischgebiet wie derzeit. Das würde die Auslösewerte für eine Lärmsanierung um 2 dB(A) absenken. Das wäre auch wichtig hinsichtlich der Ermittlung der Anzahl der Schutzfälle.

Zu Frage 6:

Es wäre erhellender, wenn der Senat darlegen würde, wie oft man sich auf welcher Ebene zu welchem Thema mit der Bahn und dem Bund bzgl. Lärmschutzmaßnahmen trifft. In Sachen Bahnlärmmessstation war der Kontakt offenbar nicht sehr intensiv, sonst wäre auch eine Messstation an einer Strecke des bremischen Seehafenhinterlandverkehrs vorgesehen worden.⁶ Die kürzlich eingeweihte Schallschutzwand in Walle ist durch das beharrliche Engagement von Anwohnern erreicht worden, die sich u.a. auch an den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages gewandt hatten. Dies wurde auch von Staatsrat Ronny Meyer bei der Eröffnungszeremonie ausdrücklich gewürdigt.

Unklar bleibt, was unter „Umorganisation des zuständigen Bereichs“ zu verstehen ist. Bedauerlich ist, dass eine „Ansprechperson für den Bahnlärm“ erst in der zweiten Hälfte des Jahres 2017 zur Verfügung stehen wird. Unverständlich ist, dass diese Ansprechperson der Verkehrsabteilung zugeordnet werden soll. Das Verkehrsreferat plant neue Straßen und Gleise – sorgt also aufgabenbedingt für mehr Immissionen, ein Ansprechpartner für Bahnlärm dürfte dort in Interessenskonflikte kommen. Von der Sache her gehört die Stelle des Bahnlärmbeauftragten zum Referat 22 Immissionsschutz.

Zu Frage 7:

Es ist erfreulich, dass der Senat den Gesetzentwurf zum Verbot lauter Güterwagen ab 2020/2021 begrüßt.

Zu Frage 8:

Je höher man den Lärmpegel ansetzt, desto weniger Menschen sind betroffen, desto geringer scheint der Handlungsbedarf. Doch statt 55 dB(A) als Maßstab zu wählen, sollte man sich an den Werten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) orientieren, die den Immissionsgrenzwert für Wohngebiete nachts auf 49 dB(A) ansetzt (§ 2 BImSchV), denn die gesundheitliche Schädlichkeit von Bahnlärm ist gleich, ob man nun an einer Bestandsstrecke wohnt oder an einer Ausbau- oder Neubaustrecke. So heißt es in dem bereits zitierten Papier „Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm“ (Anlage 4):

„Oberhalb ca. 50 dB(A) L_{DEN} (Lärmpegel mit Tag/Abends/Nacht-Gewichtung) steigt bei Bahnlärm das Risiko für Bluthochdruck und für langfristige kardiovaskuläre Erkrankun-

⁶ Anlage 6: Messstandorte für das Lärm-Monitoring-Netz (17 Messstellen) aus der Ausschreibung des EBA

gen. Der Einfluss von Verkehrslärm auf einen erhöhten Medikamentenverbrauch ist wissenschaftlich nachgewiesen“ (S. 2).

In einem Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Umweltdeputation am 08.12.2011 zum Thema „Zeit- und Maßnahmenkatalog zum Lärmschutz an Bahnstrecken im Land Bremen“ heißt es:

„Auf Datenbasis des Jahres 2005 sind nachts schätzungsweise 181.100 Menschen in der Stadtgemeinde Bremen von Schienenlärm betroffen. Betroffen in diesem Sinne sind alle Menschen, die mit Pegelwerten von mindestens 45 Dezibel (A) belastet sind. Wird der Nacht-Grenzwert von 49 Dezibel (A) (...) zu Grunde gelegt, sind in Bremen mindestens 91.600 Menschen nachts mit zu hohen Lärmwerten durch Schienenverkehr belastet“ (S. 2)⁷. In Bremerhaven gelten 30.730 Menschen als von Bahnlärm betroffen.

Die Anlage zum Positionspapier der SPD-Bundestagsfraktion „Verkehrslärm wirksam reduzieren – für einen besseren Schutz von Mensch und Umwelt“ vom 12.12.2016 geht bei einem Tag-Abend-Nacht Index L_{DEN} von 55 dB(A) von 168.300 Betroffenen im Bundesland Bremen aus (S. 3)⁸. Das sind deutlich mehr Personen als in der Antwort des Senats angegeben, der dieses Dokument offenbar nicht kennt.

Zu Frage 9:

Am 03.02.2017 begann die Ausschreibung für ein „Messstellennetz Lärm-Monitoring“ durch das Eisenbahnbundesamt (EBA), in dem Bremen entgegen früherer Zusage nicht berücksichtigt wird. Doch noch am 14.02.2017 geht der Senat davon aus, dass „Bremen beim Lärmmonitoring des Bundes berücksichtigt werden solle“. Diese Diskrepanz deutet darauf hin, dass sich das Umweltressort nicht nachdrücklich genug um eine Messstation bemüht hat und sich zu sehr auf das rund 6 Monate zurückliegende Schreiben von Staatssekretär Odenwald verlassen hat. Laut Koalitionsvertrag der rot-grünen Landesregierung ist die Einrichtung einer Messstelle aus Landesmitteln vorgesehen: „Wir wollen die Einrichtung einer Bahnlärm-Messstelle (Bahnlärm-Monitoring) und werden diese gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG zügig realisieren“ (S. 50).⁹

Es ist erfreulich, dass Staatsrätin Frau Gabriele Friderich mit Schreiben vom 15.02.2017 an das BMVI die Aufstockung des Monitoringprogramms um eine 18. Messstelle für Bremen einfordert – nachdem das Kind in den Brunnen gefallen ist.

Sehr geehrter Herr Senator Dr. Lohse, soweit unsere Einschätzung der Position des Senats zum Schall- und Erschütterungsschutz durch die Eisenbahn. Über eine Antwort und Aktivitäten entsprechend der Notwendigkeit würden wir uns freuen.

Mit freundlichem Gruß

Walter Ruffler

[Bahnlärm-Initiative Bremen]

⁷ Anlage 7: Bericht der Verwaltung vom 08.12.2011: Zeit- und Maßnahmenkatalog zum Lärmschutz an Bahnstrecken im Land Bremen (Auszug)

⁸ Anlage 8: Anlage zum Positionspapier der SPD Bundestagsfraktion vom 12.12.2016 (Auszug)

⁹ Anlage 9: Vereinbarung zur Zusammenarbeit in einer Regierungskoalition für die 19. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft 2015-2019 (Auszug)