



Protokoll des Treffens vom 18. Mai 2017

Ort: Sitzungszimmer des BUND e.V., Am Dobben 44, 28201 Bremen
Zeit: 20.00 – 21.30 Uhr
Anwesende: siehe Anwesenheitsliste
Gesprächsleitung: Walter Ruffler
Protokoll: Walter Ruffler

TOP 1 Das **Protokoll** vom 20.04.2017 wird genehmigt.

TOP 2 Aktuelles & Berichte

- Lärmschutz in der Stolzenauer Straße, Sachstand

Am 24.04.2017 fand ein Auftaktgespräch zwischen Vertretern der Bahn, des Umweltressorts und dem Schallgutachter statt. Die Vertreter der Bahn zeigten sich offenbar sehr aufgeschlossen, die Häuserzeile an der Bahn werde als Wohngebiet gewertet, der Gutachter solle mehrere Möglichkeiten von Lärmschutzmaßnahmen durchrechnen, auch das Problem der Erschütterungen / Einbau von besohlenen Schwellen sei besprochen worden. Das nächste Gespräch solle Anfang Juli stattfinden, wenn das Schall-Gutachten fertig ist. Dann werde auch Dr. Klocksinn vom BMVI teilnehmen.

Auch Umweltsenator Dr. Lohse geht in seinem Brief vom 10.05.2017 (eingegangen am 18.05.2017) auf die Stolzenauer Straße ein:

„Aktuell hat die Bahn die schalltechnische Untersuchung im Bereich Stolzenauer Straße in Auftrag gegeben. Ob eine Kombination von Schallschutz mit Erschütterungsschutz in diesem Bereich in Frage kommt wird geprüft. Durch die Absenkung der Lärmwerte in Höhe von drei dB(A) durch das Bundeshausgesetz und die Streichung des Schienenbonus in Höhe von fünf dB(A) wird sich die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme heute voraussichtlich deutlich positiver darstellen als damals. Ich habe hier der Bahn gegenüber auch sehr deutlich gemacht, dass das betroffene Gebiet der Stolzenauer Straße ein faktisch allgemeines Wohngebiet darstellt und deshalb die gegenüber einem Mischgebiet niedrigeren Immissionsrichtwerte anzusetzen sind.“

- Schienenquietschen in der Hohenlohestraße

Kein neuer Sachstand, es scheint etwas leiser geworden zu sein..

- Bahnlärm in der Elsasser Straße

Herr Bürger vom Referat 22 Immissionsschutz hat mit Schreiben vom 16.05.2017 auf die Bahnlärm-Beschwerde eines Anwohners vom 12.05.2017

geantwortet. Der Anwohner hat sich mittlerweile auch an den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages gewandt.

- Arbeiten am Gleis in der Roonstraße

In den letzten Tagen wurde zwischen den Strecken nach Osnabrück und nach Hannover eine feste Absperrung (ein Geländer aus rot-weißen Stangen) als Baustellensicherung errichtet. Im Bereich Roonstraße wurden die Schienenstegdämpfer ausgebaut.

Telefonische Auskunft der DB-Netz tags drauf:

Vom 26.-29.05.2017 werden zwischen Hauptbahnhof und Hastedt die Schwellen an der Strecke nach Osnabrück erneuert. Dafür mussten im Bereich Roonstraße die Schienenstegdämpfer entfernt werden, die aber später wieder montiert werden. Normalerweise sollten diese Schwellen 30-40 Jahre halten, diese sind nun schon nach wenigen Jahren rissig geworden. Ursache ist ein Materialfehler. Das sei ein bundesweites Problem. Denn der Beton der von einem Betonwerk in Rostock hergestellten Schwellen enthält Zuschläge mit Anteilen von Gips. Dieser Gips quillt und zerstört das Gefüge des Betons. Vor einiger Zeit hätten deswegen alle Schwellen auf der Strecke Hamburg - Berlin ausgetauscht werden müssen. Es sei ein Gewährleistungsfall, aber mittlerweile sei das Betonwerk in Konkurs gegangen. Es sei eine 1-zu-1-Erneuerung, die das EBA bezahle.

Kommentar: Wäre die Bahn bereits für beschulte Schwellen sensibilisiert, wäre das jetzt eine gute Gelegenheit, die eine Strecke ohne Mehraufwand mit Erschütterungsschutz zu versehen.

- Antwortschreiben von Umweltsenator Dr. Lohse vom 10.05.2017

Am 18.05.2017 traf das Antwortschreiben von Senator Lohse vom 10.05.2017 auf unseren Brief vom 03.03.2017 ein. Senator Lohse geht auf das Thema Erschütterungen ein und schreibt: „Bremen kann hier im Verbund mit anderen Ländern dem Bund gegenüber initiativ werden.“

Weiter geht der Senator auf den Schallschutz für die Stolzenauer Straße ein, und er werde sich beim Bund für eine Bahnlärmmessstelle in Bremen einsetzen. Derzeit werde die „Bedarfsanalyse aktiver Lärmschutz 2025“ erstellt, die im September der Umweltdeputation vorgestellt werden soll.

Abschließend schreibt Dr. Lohse:

„Ich bin zuversichtlich, dass es gelingen wird, auch in der Zukunft den Lärmschutz im Schienenverkehr schrittweise weiter zu verbessern und begrüße in diesem Zusammenhang ausdrücklich Ihre kritische Begleitung dieses Themas.“

- Gesetz zum Verbot lauter Güterwagen ab 2020 vom Bundesrat verabschiedet

- 15.06.2017: Beirat Hemelingen

Bahnlärm wird auf der Tagesordnung stehen. Einige von uns werden an der Beiratssitzung teilnehmen.

- 29.06.2017: 3. Internationaler Bahnlärmkongress in Boppard

- BVS-Mitgliederinfo Mai 2017

Die BVS hat eine neue Website: www.BVSchiene.de

- Lärmmonitoring

Senator Dr. Lohse setzt sich für eine Bahnlärmmessstelle in Bremen ein.

TOP 3 Besohlte Schwellen: Weniger Erschütterungen – aber mehr Lärm?

Das UBA-Gutachten "Strategien zur effektiven Minderung des Schienengüterverkehrslärms" geht davon aus, dass durch die Besohlung der Schwellen das Gleisbett stabiler wird und das stabilere Gleis weniger schwingt und etwa 2 dB(A) weniger primären Luftschall abgibt (S. 106-108).

Demgegenüber stellt der Bericht der Firma Prose AG eine "Lärmzunahme bei Schwellenbesohlungen" fest und mahnt weitere Untersuchungen an.

TOP 4 Grundzüge einer rechtlichen Regelung zu Erschütterungen

Die Bremische Bürgerschaft hat am 8. März 2017 den Senat aufgefordert, sich für die Schaffung eines Regelwerks für Erschütterungen einzusetzen. Auch die Deutsche Bahn erkennt: "Nur eine konsequente Reduzierung des Schienenlärms (einschließlich Erschütterungen und sekundärer Luftschall) sichert die Akzeptanz des Systems 'Bahn!'" und bemängelt: "keine Verordnungen des Gesetzgebers", "nur 'Richtwerte'" (Neue Forschungsinitiative Erschütterungen im Bodenverkehr. Der Bedarf aus Sicht der Deutschen Bahn, Vortrag von R. Garburg am 16.07.2015).

Wir diskutieren und verabschieden einstimmig eine Tischvorlage von Walter Ruffler „Erschütterungen und sekundärer Luftschall durch die Eisenbahn“. Dieser Text ist gedacht als Impuls für die Schaffung einer gesetzlichen Regelung zu Erschütterungen und soll an die Bremer Umweltbehörde, die BVS und sonstige Personen und Institutionen übermittelt werden, von denen wir Unterstützung erwarten. Der Text des Beschlusses lautet:

„Erschütterungen und sekundärer Luftschall durch die Eisenbahn

1. Das Problem

Eisenbahnen verursachen neben dem Luftschall (= Lärm) auch Körperschall, der sich im Erdboden ausbreitet und in der angrenzenden Bebauung Erschütterungen und den dadurch bewirkten sekundären Luftschall verursachen kann, der als Dröhnen wahrgenommen wird. Dagegen helfen weder Lärmschutzwände noch -fenster.

Die rechtliche Situation ist völlig unbefriedigend. Zwar sind Erschütterungen laut § 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchV) Immissionen, die „schädliche Umwelteinwirkungen“ hervorrufen, doch es gibt weder eine Verordnung mit Grenzwerten im Sinne der Vorsorge, vergleichbar der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), noch ein „freiwilliges“ Erschütterungs-Sanierungsprogramm, das vergleichbar wäre mit dem „freiwilligen“ Lärmsanie-

rungsprogramm.

Deswegen wird hilfsweise zur Messung und Bewertung von Erschütterungen die DIN 4150, Teil 2, „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ herangezogen. Darin werden „Anhaltswerte“ aufgelistet, bei denen es sich um empfohlene Werte und nicht um gesicherte Grenzwerte handelt. Bei bestehenden Schienenwegen werden diese Anhaltswerte häufig überschritten, was keinerlei Konsequenzen hat, da die Anhaltswerte nur bei neu zu errichtenden Bahnanlagen angewendet werden. Bei wesentlichen Änderungen an einem Gleis werden die Anhaltswerte laut Urteil des Bayrischen Verwaltungsgerichtshofs vom 21.02.1995 nur berücksichtigt, wenn „das Hinzutreten weiterer Erschütterungseinwirkungen zu der vorhandenen Vorbelastung die Erschütterungen in beachtlicher Weise erhöht“. Eine Erhöhung der Schwingstärke KB_{Fmax} um bis zu 25% ist dem Urteil zufolge „nicht als wesentlich“ anzusehen. Das bedeutet: Maßstab ist nicht die absolute Höhe der Belastung, sondern lediglich der Zuwachs, je höher die Vorbelastung, desto mehr kann zugemutet werden.

2. Die politische Verpflichtung

- Die 89. Gesundheitsministerkonferenz hat auf ihrer Tagung am 29./30. Juni 2016 in Rostock - Warnemünde den Beschluss „Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm“ gefasst, in dem es u.a. heißt: Die Gesundheitsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, „den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner an Schienenstrecken vor gleisnah auftretenden Erschütterungswirkungen zu verbessern.“

- Die Bremische Bürgerschaft hat auf ihrer Tagung am 08.03.2017 einen einstimmigen Beschluss gefasst, in dem es u.a. heißt:

„Die Bürgerschaft (Landtag) bittet den Senat,

1. sich bei der Bundesregierung für die Schaffung eines Regelwerks mit Grenzwerten zur Messung von Erschütterungen einzusetzen“

3. Lösungsvorschlag

- Der Bundestag sollte die Bundesregierung durch eine entsprechende Änderung von § 43 BImSchG dazu ermächtigen, Rechtsverordnungen zum Schutz vor Erschütterungen zu erlassen.

- Die Bundesregierung sollte eine Rechtsverordnung zum Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall analog zur 16. BImSchV (Verkehrslärm-schutzverordnung) erlassen.

- Diese Verordnung sollte einen Rechtsanspruch auf Erschütterungsschutz für Anwohner von Neu- und Ausbaustrecken und Bestandsstrecken enthalten, d.h. auch die Anwohner an Bestandsstrecken sollen einen Rechtsanspruch auf Maßnahmen gegen Erschütterungen und sekundären Luftschall im Sinne einer Vorsorge erhalten.

- Eine zentrale Aufgabe wäre die Erstellung eines nationalen Katasters über Erschütterungen und sekundären Luftschall beispielsweise an Eisenbahnlinien durch das Eisenbahn-Bundesamt, analog zum Lärmkataster.“

TOP 5 Verschiedenes

Das nächste Treffen findet am 15. Juni 2017 um 20 Uhr statt.