

Gespräch der Bahnlärm - Initiative Bremen mit Vertretern des Umwelt- und Verkehrsressorts am 29.01.2018

Protokoll

Zeit: 29.01.2018, 14 – 16.00 Uhr

Ort: Contrescarpe 73, 5. Etage, Raum 5.03

Teilnehmer:

Behörde: Thomas Loch, Bahnlärmbeauftragter, Christoph Lankowsky, Leiter des Referats Schienenverkehr, Michael Bürger, Leiter des Referats Immissionsschutz, Frank Rauch.
Bahnlärm-Initiative Bremen: Hannelore Sengstake, Christina Raschke und Walter Ruffler.

Protokoll: Walter Ruffler (Bahnlärm-Initiative Bremen)

1. Lärmschutz Stolzenauer Straße

Wir haben unser Anliegen nochmals dargestellt, angefangen mit dem Schallgutachten vom 16.10.2000, über den Planfeststellungsbeschluss von 2002, der die Stolzenauer Straße nicht umfasste, über diverse Versuche von Anwohnern und bremischen Behörden, einen (nachträglichen) Lärmschutz für die Stolzenauer Straße zu erreichen und die wenig befriedigenden Antworten der damaligen DB Projekt Bau, bis durch das Engagement von Herrn Beckmeyer, MdB wieder Bewegung in die Sache kam (eine vierseitige Chronologie hatte Walter Ruffler Herrn Loch noch tags zuvor zugeschickt).

Wir haben eindringlich auf den zeitlichen Verzug des aktuellen Schallgutachtens hingewiesen und auf die Hoffnung der Eigentümer in der Stolzenauer Str. 18, einen Zuschuss zum Einbau von Lärmschutzfenstern auf der Straßenseite zu erhalten und dass die Zeit dränge, weil der Beschluss darüber nicht ewig von der Eigentümergemeinschaft aufgeschoben werden könne. Wir wiesen darauf hin, dass das Gutachten auf der Straßenseite einen Lärmpegel von mindestens 57 dB(A) aufweisen müsse, damit überhaupt der Auslösewert für die Lärmsanierung erreicht werde. Walter Ruffler wies auf das kürzlich erfolgte Telefonat mit Herrn Asmussen von der DB in Frankfurt hin, der Lärmwerte von 75 dB auf der Bahnseite und 55 dB auf der Straßenseite nannte (wobei er nicht nach Geschossen differenziert hatte). Die offenbar im Gutachten angenommene Dämmwirkung der Bebauung in Höhe von 20 dB(A) halten wir für viel zu hoch und verwiesen auf Gutachten für Wohnungen in der Roonstraße, wo die Lärmdifferenz zwischen Bahn- und Straßenseite lediglich 10 dB beträgt.

Wir haben auf eine baldige öffentliche Vorstellung des Schallgutachtens gedrängt und darauf, dass uns das Gutachten in angemessener Frist vorher zugestellt wird, damit man sich inhaltlich damit auseinandersetzen kann.

Wir lobten die Bremer Behörde, dass sie die Wertung der Wohnbebauung auf der Bahnseite als Wohngebiet habe erreichen können, obwohl im B-Plan 492 diese Häuserzeile als Mischgebiet ausgewiesen ist.

Die Reaktion: Man hatte Verständnis für unser Anliegen und will sich an die Bahn wenden zwecks Beschleunigung der Veröffentlichung des Gutachtens und des öffentlichen Bera-

tungstermins. Die von der Behörde erstellte Bedarfsanalyse Lärmschutz Eisenbahn sei keine Hilfe, da dort nur Lärmwerte auf der Bahnseite erhoben worden seien.

2. Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 8.3.2017 „Erschütterungen durch Bahnverkehr berücksichtigen – Lärmmessstelle einrichten“

Nach Aussage von Herrn Bürger ist bislang nichts unternommen worden, um die Forderungen der Bürgerschaft zu Erschütterungen umzusetzen. Erschütterungen würden – anders als die Ausbreitung des Lärms – von mehreren Faktoren abhängen, u.a. von der Bauart des Hauses und dem Untergrund.

Wir gaben zu bedenken, dass Erschütterungen laut § 3 BImSchG zu den schädlichen Umwelteinwirkungen zählen und Abhilfe für jene Bahnanwohner geschaffen werden müsse, die aufgrund von Erschütterungen und sekundärem Luftschall unter Schlafstörungen leiden würden. Wir wiesen auf die problematische Rechtslage hin, dass aufgrund von Richterrecht nicht das absolute Ausmaß von Erschütterungen maßgeblich für einen Schutzanspruch bei einem erheblichen baulichen Eingriff (vgl. § 1 BImSchV) ist, sondern der prozentuale Anstieg, der über 25% liegen müsse. Damit hätten alle Betroffene mit einer hohen Vorbelastung schlechte Karten. Wir wiesen beispielhaft auf die Erschütterungstechnische Untersuchung vom 15.07.2010 durch das Ingenieurbüro Bonk, Maire, Hoppmann GbR im Rahmen der Ertüchtigung des Knotens Bremen – SHHV für den Bereich außer der Schleifmühle hin. Dort hatten die Gutachter den Einbau von besohlenen Schwellen empfohlen, um den sekundären Luftschall im Rahmen des zulässigen Grenzwerts halten zu können. Wir wiesen auf den von Paul de Vos erstellten Sachstandsbericht „Railway Induced Vibration“ für die Tagung des UIC (Internationaler Eisenbahnverband) im November 2017 in Paris hin. Für Erschütterungen entstehe langsam eine Sensibilität bei den Verantwortlichen. Auch die 89. Gesundheitsministerkonferenz der Länder fordere in ihrem Beschluss „Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm“ ausdrücklich „den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner an Schienenstrecken vor gleisnah auftretenden Erschütterungswirkungen zu verbessern.“

Wir betonten, dass ein Schutz vor Erschütterungen auch an Bestandsstrecken notwendig sei. Der Senat solle bei der Bahn darauf drängen, dass sie an bremischen Bestandsstrecken exemplarisch Erschütterungsmessungen vornimmt, um handfeste Daten für das von der Bürgerschaft intendierte Regelwerk zu erhalten.

Herr Lankowsky vermisste bei diesem Vorgehen einen konkreten Aufhänger. Der könnte sich bieten, wenn in Bremen-Burg und in Hemelingen die dritten Gleise gebaut würden. Dann seien Erschütterungsmessungen im jeweiligen Baubereich obligatorisch, dann könne man argumentieren, auch den dazwischen liegenden Streckenabschnitt zu überprüfen.

Wir äußerten unser Unverständnis und Bedauern, dass nicht bei der gerade erfolgten Reparatur der Strecke 1401 auf die ganzen 1,5 Kilometer besohlte Schwellen eingebaut worden sind. Die Behörde solle bei der Bahn darauf drängen, dass in einem ähnlichen Fall sofort besohlte Schwellen eingebaut werden.

Die Standorte für das bundesweite Messstellenprogramm seien noch nicht bekannt.

3. Ursachen und Konsequenzen aus dem Güterzugunfall am 30.11.2017

Ursache der Entgleisung sei nach derzeitigen Erkenntnissen ein Lagerschaden bei einem der Kohlewaggonen. Ob ein Heißläufer vorliege, sei nicht bekannt. Ob und wie eine Kom-

munikation über die Alarmmeldung einer Heißläufermessstelle mit dem Lok-Führer des betreffenden Zuges stattfinden könne, sei nicht bekannt.

Wir wiesen auf einen Unfall bei Peine am 16.06.2010 hin, bei dem eine E-Lok und der Doppelstockwagen eines Regionalzuges in den Vorgärten von Bahnanwohnern landeten und auf den Unfall im Viareggio am 29.06.2009, bei dem Wagen mit Flüssiggas entgleisten, aufplatzten und in Brand gerieten. 32 Menschen starben, 1.000 Menschen wurden evakuiert, große Teile Viareggios wurden beschädigt, da sich das brennende Flüssiggas über die Kanalisation ausbreitete. Wir verlangten, dass Güterzüge, insbesondere solche mit Gefahrgütern, das mittlere der drei Gleispaare benutzen sollten, um die Folgen eines möglichen Unfalls aufgrund des größeren Auslaufs für entgleiste Wagen zu mindern. Das wurde mit dem Hinweis auf Kapazitätseinbußen und einer Verschlechterung des Betriebsablaufs abgelehnt.

4. Schallschutz an der Quelle: Stand der Umsetzung der Umrüstung auf LL-Sohlen und Einbeziehung von Lokomotiven.

Es seien gut 50% des Wagenparks umgerüstet worden. Wir wiesen auf eine Studie von Prof. Markus Hecht von der TU Berlin hin, der Lärmdämmungen für Lokomotiven vorschlägt (Motoren- und Lüftergeräusche). Das wird von der Behörde nicht als dringlich eingeschätzt, weil die meisten Loks modern und damit relativ leise seien, mit Ausnahme der Diesellokomotiven von „Heavy Haul Power International.“
Wir werden die Angelegenheit im Auge behalten.

5. Umsetzung der Bedarfsanalyse aktiver Lärmschutz Eisenbahn

Mit den Planungen für eine Lärmschutzwand in der Grönlandstraße gehe es voran. Die Umsetzung von weiteren Maßnahmen aus der Prioritätenliste sei abhängig von den Geldern im Haushalt für 2020. Für die weiteren Planungen sei eine Million erforderlich, für die Umsetzung weitere Beträge.

6. Lärmaktionsplanung Bremen / Lärmaktionsplanung des EBA

Die Lärmaktionsplanung Teil A des EBA liegt nun vor, am 24.01.2018 begann die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. In der ersten Phase mit der Beantwortung eines Fragebogens gab es 558 Beteiligungen in Bremen (S. 13), in Bremen sind 194.700 Menschen nachts von einem Lärm von 45 bis über 75 dB(A) betroffen (Mittelungspegel, Spitzenpegel liegen z.T. erheblich darüber).

Ob die Lärmaktionsplanung des EBA Auswirkungen auf die Bremer Lärmaktionsplanung habe sei unklar, es sei unklar, ob es überhaupt einen neuen Bremer Lärmaktionsplan geben werde.

7. Aktivitäten des Bremer Gesundheitsressorts / Umsetzung des Beschlusses „Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm“ der 89. GKM 2016

Es sei nicht bekannt, ob die Bundesregierung bereits auf den Beschluss der Gesundheitsministerkonferenz geantwortet habe. Vom Gesundheitsressort habe man auch nichts dazu gehört.

8. Schallschutz bei der Sanierung von Eisenbahnbrücken in Bremen,
u.a. bei der Brücke über den Concordiatunnel

Die Behörde geht davon aus, dass bei neuen Eisenbahnbrücken der rechtlich vorgesehene Schallschutz errichtet wird. Ob beim Concordiatunnel weiterer Schallschutz von der Bahn zugesagt wurde, sei nicht bekannt.

9. Schienenquietschen in Bereich Hohenlohestraße / Parkallee

Ein Anwohner beklagt häufiges Schienenquietschen in einer Kurve nahe der Parkallee und schlägt der Bahn einen Ortstermin vor. Herr Lankowsky wird sich bei der Bahn für diesen Ortstermin einsetzen, und Herr Loch wird den Anwohner informieren.

10. „Grünschnitt“ am Bahndamm im Dammweg

Im Dammweg wurden am Bahndamm zahlreiche Bäume gefällt. Die Stümpfe schlagen nun wieder aus, und die Triebe stellen aus Sicht der Anwohner eine willkommene Begrünung des Bahndammes dar, wurden aber sofort wieder von Arbeitern der Bahn abgesägt. Herr Lankowsky erläutert, dass die Bahn nach den zahlreichen Baumschäden an Eisenbahnstrecken nun darauf achtet, dass ein Bereich von 6 m ab Gleismitte von Bewuchs frei bleibt.

Bremen 31.01.2018