



Protokoll des Treffens vom 21. Juni 2018

Ort: Sitzungszimmer des BUND e.V., Am Dobben 44, 28201 Bremen
Zeit: 20.00 – 21.20 Uhr
Anwesende: siehe Anwesenheitsliste
Gesprächsleitung: Walter Ruffler
Protokoll: Walter Ruffler

TOP 1 Das **Protokoll vom 17.05.2018** wird genehmigt.

TOP 2 Aktuelles & Berichte

- 05.06.: Ortstermin zum Schienenquietschen in der Parkallee

Auf Anregung eines Anwohners in der Parkallee in der Nähe der Eisenbahnüberführung („Friedenstunnel“) fand ein Treffen auf dem angrenzenden DB-Gelände statt, an dem auch zwei Vertreter der DB, der Bremer Bahnlärmbeauftragte und auf Wunsch des Anwohners auch ein Mitglied unserer Initiative teilnahmen. Es ging um enervierendes Schienenquietschen und störenden Lüfterlärm dort abgestellter Lokomotiven. Wegen des begrenzten Platzes ist der Radius der Weichen zu den dortigen Abstellgleisen recht klein, was Ursache des Schienenquietschens sein dürfte. Die Bahnvertreter sagten genauere Recherchen und Gespräche mit den Privatbahnen zu, die dort ebenfalls Züge abstellen.

- 20.06.: Interview mit einer Studentin des Bauingenieurwesens

Eine Studentin hatte nachgefragt wegen eines Gesprächs zum Thema Bahnlärm. Sie schreibt eine Semesterarbeit zum Thema städtischer Schienenlärm und fand unsere Website sehr informativ. Ich habe ihr weiteres Informationsmaterial mitgegeben wie unser Flugblatt, unsere Selbstdarstellung für die Beteiligungskonferenz, die Broschüre „Bahnlärm macht krank!“ von Pro Rheintal, die DB-Broschüre „Schallschutz – eine Investition in die Zukunft der Bahn“ sowie das Faltblatt des BUND „Seehafenpolitik und Lkw-Wachstum auf unseren Straßen“. Sie wird uns die fertige Arbeit zukommen lassen.

- ERA: Verbot lauter Güterwagen erst ab Ende 2024?

Der Vorstand der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS) kritisiert, dass die ERA eine eigene Verordnung zur Umrüstung von Güterwagen plane mit dem Ziel, die vollständige Umrüstung erst im Jahre 2024 zu realisieren. Da nach Auffassung der BVS europäisches Recht deutsches Recht bricht, würde das ein Herausögern eines Rechtsanspruchs auf verringerten Schienenlärm

in Deutschland um vier Jahre bedeuten. Die Abgeordneten werden aufgefordert, dieser geplanten Regelung der EU-Kommission nicht zuzustimmen.

Die ERA (European Railway Agency = Europäische Eisenbahnagentur) wurde 2004 von der EU gegründet. Ihr Hauptaufgabe ist es, Sicherheit und Interoperabilität eines integrierten Bahnsystems in der EU zu stärken. 2016 wurde die Agentur umbenannt in European Union Agency for Railways und übernahm die zentrale Zuständigkeit für die Zulassung für Sicherheitsbescheinigungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Zuständigkeit für die Zulassung grenzüberschreitend eingesetzter Fahrzeuge.

- Glyphosateinsatz durch die DB

Dagegen wendet sich eine Petition von Sumofus.

- Lärmschutz im Dammweg

Im Rahmen der Lärmsanierung 2002 durch die DB ist im Dammweg keine Lärmschutzwand errichtet worden, nachdem sich 35 Anwohner und Mieter mit Schreiben vom 08.02.2001 gegen eine solche Wand ausgesprochen hatten, weil sie eine Verschattung ihrer Häuser befürchteten. Daraufhin hieß es im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 18.03.2002: „Im Bereich des Dammweges von ca. Bahn-km 120,920 bis ca. 121,055 wird die Lärmschutzwand ausgesetzt“ (S. 16).

Eine aktuelle Recherche ergab, dass damals den Anwohnern nur eine 2m hohe Wand angeboten wurde, keine durchsichtige Wand und keine kleinen Wände direkt an der Schiene.

Es stellt sich die Frage, ob nach der erfolgten Änderung der Berechnungsgrundlagen (Abschaffung des Schienenbonus und Absenkung der Auslösewerte um 3 dB(A)) der Dammweg erneut in eine Maßnahme der Lärmsanierung einbezogen werden könnte. Wir wollen recherchieren, in welchem Zeitraum die Neuberechnung der Schallschutzbedarfe erfolgen wird und nach welchen Kriterien die Nachbesserungen erfolgen werden (Prioritätenliste?).

TOP 3 Lärmschutz in der Stolzenauer Straße

Nach Aussage der DB soll am 15.08.2018 das Schallgutachten in einer öffentlichen Versammlung vorgestellt werden. Die mehrfach gewünschte Vorab-Vöffentlichung wurde von der DB abgelehnt. Nachdem das Gutachten zunächst nur Aussagen über die aktive Lärmsanierung enthalten sollte, wird es nun auf unsere Anregung hin auch Lärmwerte für die Straßenseite der Bebauung enthalten, so dass aus den Immissionstabellen ablesbar sein dürfte, ob ein Anspruch auf passive Sanierung „dem Grunde nach“ besteht.

Sollte wider Erwarten das Gutachten auf der bahnabgewandten Seite Lärmwerte unterhalb des Auslösewertes von 57 dB(A) ausweisen, müsste kritisch nachgefragt werden:

1. Nach den Input-Daten für die Berechnung der Emissionen nach Schall 03:
 - Anzahl der Züge (Tag/Nacht), - Bremsen, - Geschwindigkeit, - Zuglänge
2. Angenommene Dämmwirkung der Bebauung (= Differenz der Immissionswerte zwischen Bahn- und Straßenseite): etwaige 20 dB(A) wären zu hoch angesetzt, 10 dB(A) wären angemessen.

3. Wurde die ungenügende Dämmung der Gauben für die Wohnungen im dritten Stock angemessen berücksichtigt?

TOP 4 Mitgliederversammlung der BVS im Herbst

Voraussichtlich Ende September / Anfang Oktober wird die Mitgliederversammlung der BVS in Frankfurt stattfinden. Auf der Tagesordnung wird eine Änderung der Satzung stehen. Der Vorstand im Sinne des § 26 BGB soll um den Schatzmeister erweitert werden (jetzt: nur 1. und 2. Vorsitzender), analog dazu vermindert sich die Zahl der Beisitzer auf sechs.

Beantragt ist auch die Einführung von gewichteten Stimmrechten: Natürliche Personen haben eine Stimme, Personenvereinigungen und juristische Personen haben 3 Stimmen, Gebietskörperschaften 5 Stimmen.

Ein zweiter Antrag schlägt eine stärkere Stimmenspreizung je nach Größe der Mitgliedsorganisation vor: Natürliche und juristische Personen eine Stimme, Bürgerinitiativen bis 49 Mitglieder: 3 Stimmen, ab 50 Mitglieder: 5 Stimmen, ab 200 Mitglieder: 8 Stimmen, über 500 Mitglieder 12 Stimmen.

Beschluss: Wir unterstützen den ersten Vorschlag mit einer moderaten Stimmenspreizung zwischen 1- 5 Stimmen.

TOP 5 Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 08.03.2017

Der am 08.03.2017 einstimmig gefasste Beschluss Drs. 19/626 „Erschütterungen durch Bahnverkehr berücksichtigen – Lärmmessstelle einrichten“ harrt noch der Umsetzung. Die Bürgerschaft hatte damals auf Antrag von Grünen und SPD (Drs. 19/869) beschlossen:

„Die Bürgerschaft (Landtag) bittet den Senat,

- 1. sich bei der Bundesregierung für die Schaffung eines Regelwerks mit Grenzwerten zur Messung von Erschütterungen einzusetzen.*
- 2. sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass besohlte Schwellen standardmäßig in Wohngebieten eingebaut werden, um Erschütterungen zu dämpfen.*
- 3. sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass Bremen als Lärmmessstelle in das geplante Monitoringsystem aufgenommen wird.“*

Die Planung eines bundesweiten Netzes von 17 – 18 Bahnlärmmessstationen durch das BMVI sollte eigentlich im 4. Quartal 2017 beendet sein, ist es aber nicht. Er wäre gut, wenn sich das Bremer Umweltressort dahinter klemmen würde.

In Sachen Erschütterungen ist das Bremer Umweltressort bislang nicht tätig geworden. Deswegen haben wir uns am 19.06.2018 mit einem Schreiben an Herrn Jens Tittmann, den Pressesprecher des Bremer Umweltsenators Dr. Joachim Lohse gewandt, in dem es u.a. heißt:

„Im Rahmen des Projekts "Ertüchtigung des Knotens Bremen - SHHV" wurde am 15.10.2010 eine "Erschütterungstechnische Untersuchung" durch das Ingenieurbüro Bonk-Maire-Hoppmann GbR für den Bereich außer der Schleifmühle erstellt. Anlass war die Verlängerung von Gleis 1, indem vorhandene Abstellgleise abgebaut wurden und Gleis 1 direkt auf die Güterzugstrecke 1401 geführt wurde. Durch diese Maßnahme sowie den Bau einer neuen Oldenburger Kurve sollte die Güterzug-Kapazität des Hauptbahnhofs um 25% von 224 auf 280 Güterzüge gesteigert werden,

von denen 150 nachts fahren sollten. Damit sollte der erwartete Güterzugverkehr aus dem Jade-Weser-Port bewältigt werden können.

Da es sich bei dieser Baumaßnahme um eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 der 16. BImSchV handelt, entstand für die Anwohner ein Rechtsanspruch auf Schallschutz.

Es wurden an drei Stellen Erschütterungsmessungen vorgenommen: Außer der Schleifmühle 16, Außer der Schleifmühle 12 und Parkallee 1. Zur Beurteilung diente DIN 4150, Teil 2. Das Ergebnis: An zwei Stellen wurde bereits im Prognose-Nullfall der Anhaltswert $A_r = 0.05$ nachts überschritten. Ähnliches dürfte für die gesamte Strecke von der Schwachhauser Heerstraße bis zur Landesgrenze in Hemelingen gelten. Da es sich um Bestandsstrecken handelt, besteht für die Anwohner kein Rechtsanspruch auf Erschütterungsschutz. Ja, es gibt nicht einmal ein "freiwilliges" Erschütterungsschutzprogramm analog zum Lärmsanierungsprogramm.

Da es sich bei der Verlängerung von Gleis 1 um eine wesentliche Änderung handelt, sollte man meinen, dass zumindest für die Anwohner im Bereich "Außer der Schleifmühle" ein Anspruch auf Erschütterungsschutz entstehen würde. Tut es im Prinzip auch, aber laut Rechtsprechung muss die Zunahme der Erschütterungen mindestens 25% betragen, im vorliegenden Fall betrug sie maximal 24% (!). Maßstab ist also nicht die absolute Belastung, sondern der relative Zuwachs durch vermehrte Güterzüge. Das ist gesundheitspolitisch nicht überzeugend.

Da der durch die Erschütterungen induzierte sekundäre Luftschall durch Abstrahlung der vibrierenden Häuser den Grenzwert überschritt, empfahl der Gutachter den Einbau besohlter Schwellen, was auch geschah.

Unsere Forderung / der Bü-Beschluss:

Deswegen unsere Forderung, die von der Bürgerschaft einstimmig unterstützt wurde, nach standardmäßigem Einbau von besohlenen Schwellen in Wohngebieten. In den letzten Jahren sind in Bremen schon mehrfach Schwellen erneuert worden, in diesem Jahr allein 1,5km aufgrund der Entgleisung eines Kohlewaggon am 30.11.2017, wodurch zahlreiche Betonschwellen bis auf die Armierung zerhackt wurden. Das wäre eine gute Gelegenheit gewesen, ohne Arbeitsmehraufwand besohlte Schwellen einzubauen. Es wäre schön, wenn der Senat sich mit der Bahn darüber ins Benehmen setzen würde. Zwar sind besohlte Schwellen in der Anschaffung teurer, aber der Erhaltungsaufwand des Gleisbetts wird reduziert, so dass die Lebenszykluskosten nicht höher sind.

Erschütterungen zählen laut § 3 des BImSchG zu den "schädlichen Umwelteinwirkungen", aber es gibt bislang kein Regelwerk mit Grenzwerten, das von der Bürgerschaft angeregt wird. Auch die 89. Gesundheitsministerkonferenz im Jahre 2016 fordert in ihrem Beschluss "Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm" einen besseren Schutz vor Erschütterungen (Anlage). Ein wunderbares Papier, das vermutlich in einem Aktenordner vergilbt.

Es wird gesagt, dass es kompliziert sei, ein Regelwerk zu Erschütterungen zu erstellen. Das stimmt - und auch nicht. Es dürfte kein Problem sein, entsprechende Grenzwerte zu erstellen, unter Zuhilfenahme der DIN 4150, Teil 2 und einen Rechtsanspruch auf Abhilfe zu formulieren. Das Ausmaß der Erschütterungen hängt - anders als beim Schall - nicht nur von der Entfernung vom Emissionsort ab, sondern auch von der Bauart des Hauses (z.B wackeln Häuser mit Balkendecken mehr als Häuser mit Betondecken) und von der Beschaffenheit des Untergrundes, so dass es sein kann, dass ein dichter am Bahndamm stehendes Haus weniger vibriert als ein weiter entfernt stehendes. Das heißt, den Vibrationen kommt man nur empirisch auf die

Schliche, d.h. es muss gemessen werden. In Bremen liegen uns massive Beschwerden über Erschütterungen durch bestimmte Züge aus dem Haus Stolzenauer Straße 18 in Hastedt vor. Es werden dadurch - und vermutlich durch den dadurch entstehenden sekundären Luftschall - Einschlafstörungen und Aufwachreaktionen verursacht. Es wäre super, wenn die Bremer Umweltbehörde diesen Klagen nachgehen und exemplarische Erschütterungsmessungen vornehmen würde. Sollten sich durch die physikalischen Messungen die subjektiven Eindrücke von Anwohnern bestätigen, wäre das ein gutes Argument der Behörde gegenüber Bahn und BMVI und EBA auf die Notwendigkeit eines Regelwerkes zu drängen.

Wir erwarten nicht, dass die bremische Verwaltung das Regelwerk ausarbeitet, aber den politischen Impuls zu seiner Erstellung gibt.

Ich schicke einen Artikel des JASA über physiologische Auswirkungen von Erschütterungen und Bahnlärm auf den Schlaf mit und einen Bericht über Erschütterungen durch Eisenbahnen von der UIC.

Wir würden uns freuen, wenn der Bürgerschaftsbeschluss vom 08.03.2017 in politisches Handeln umgesetzt würde, inklusive einer Bahnlärmmessstation für Bremen.

*Mit freundlichem Gruß
Walter Ruffler
[Bahnlärm-Initiative-Bremen]“*

Dieses Schreiben haben wir zu Kenntnis geschickt an Stellen der Verwaltung (Referate Immissionsschutz und Schienenverkehr) sowie an Politiker der Grünen und der SPD. Wir warten auf eine positive Antwort.

TOP 6 Verschiedenes

Das nächste Treffen ist am 16. August 2018, 20 Uhr. Ob es wie üblich beim BUND stattfinden kann, wird sich in den nächsten Tagen entscheiden.

Im Juli findet wegen der Ferienzeit kein Treffen statt.

Walter Ruffler

Bremen, 22.06.2018