



BAHNLÄRM -  
INITIATIVE  
BREMEN

Bahnlärm-Initiative Bremen  
c/o Walter Ruffler  
Roonstraße 73  
28203 Bremen  
Tel/Fax 0421- 7 44 21  
walterruffler@aol.com

Bremen, 08.12.2017

## Antworten zur 1. Beteiligungskonferenz am 22.02.2018

### 1. Von wem ging die Initiative zur Beteiligung aus?

Der Anstoß zur Gründung der Bahnlärm-Initiative Bremen ging aus vom „Initiativkreis Bahnlärm“ auf Anregung von bahnlärmgeplagten Anwohnern aus der Roonstraße südlich des Bremer Hauptbahnhofs an den drei Eisenbahnstrecken 2200 (Osnabrück), 1740 (Hannover) und 1401 (Güterzugstrecke).

### 2. Was war der Anlass zur Gründung der Initiative?

Anlass zur Gründung der Initiative war die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur „Ertüchtigung“ des Bremer Hauptbahnhofs in Erwartung des zusätzlichen Güterzugverkehrs durch den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven. Durch den Bau neuer Gleise im Bahnhofsbereich sollte die Güterzugkapazität von 224 Güterzügen pro Tag um 25% auf 280 Güterzüge täglich gesteigert werden, von denen 150 nachts fahren sollten. Das würde die sowieso schon starke Belastung durch Lärm und Erschütterungen nochmals wesentlich erhöhen.

### 3. Welche Ziele verfolgt die Initiative?

Die Bahnlärm-Initiative Bremen setzt sich dafür ein, dass die Beeinträchtigungen von Lebensqualität und Gesundheit durch den Eisenbahnverkehr minimiert werden. Das sind insbesondere Lärm und Erschütterungen, aber auch Feinstaub und Abgase von Diesellokomotiven sowie die Gefahr von Eisenbahnunfällen insbesondere von Gefahrguttransporten. Unsere Ziele sind als „Grundlegende Forderungen der Bahnlärm-Initiative Bremen“ vom 24.05.2012 aufgelistet (siehe Anhang unten).

### 4. Welche Konflikte gab/gibt es (zwischen Bürgern und Verwaltung, unter Bürgern)

Da Eisenbahnrecht Bundesrecht ist, ist der eigentliche Adressat unserer Forderungen die Bundesebene: Die Deutsche Bahn, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), die Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat. Um dort Gehör zu finden, ist eine nationale Vernetzung der Bahnlärm-Initiativen notwendige Voraussetzung. So ist die Bahnlärm-Initiative Bremen Mitglied im Dachverband Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS), in der über 60 Initiativen, Gemeinden und Einzelpersonen zusammengeschlossen sind. Mitglieder unserer Initiative haben an allen drei Internationalen Bahnlärm-Kongressen und mehreren Strategietreffen in Boppard teilgenommen, organisiert u.a. vom Netzwerk Pro Rheintal. Wir halten Kontakt zu den Bahnlärm-Initiativen in Bremerhaven und Oldenburg.

Die Bremer Ebene ist insofern von großer Bedeutung, um bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein Bewusstsein für die gesundheitsschädlichen Immissionen des Schienenverkehrs zu schaffen. Der Bremer Senat hat im Rahmen des gesetzlich vorgeschriebenen kommunalen Lärmaktionsplans auch die Möglichkeit, Maßnahmen gegen Schienenlärm zu ergreifen. Auf Bundesebene kann der Senat über seine Mitarbeit in der Verkehrsministerkonferenz und der Gesundheitsministerkonferenz der Länder und über den Bundesrat Initiativen z.B. zur Änderung des Eisenbahnrechts und des Immissionsschutz-Gesetzes und seiner Verordnungen im Verein mit anderen Bundesländern anstoßen.

In anderen Bundesländern erfahren Bahnlärm-Initiativen direkte Unterstützung durch Kommunen und Länder, so nehmen Bürgermeister, Landräte und Landtagsabgeordnete wie selbstverständlich an Demonstrationen gegen Bahnlärm im Rheintal teil. In den Gemeinden am Oberrhein haben lokale Politiker zu Widersprüchen gegen Planfeststellungsverfahren zum viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn aufgerufen und die Unterschriftenlisten in ihren Rathäusern ausgelegt, so dass über 173.000 Einsprüche eingelegt wurden.

Für die bremische Politik und Verwaltung haben der Ausbau und die Leistungsfähigkeit der Häfen oberste Priorität und damit zusammenhängend der Ausbau des Hafenhinterlandverkehrs auf der Schiene. So ist der Impuls zur „Ertüchtigung“ des Bremer Hauptbahnhofs 2011-2013 vom Bremer Senat ausgegangen, und der Senat hat für den Bundesverkehrswegeplan drei weitere „dritte Gleise“ beantragt, um noch mehr Züge durch das Stadtgebiet pressen zu können. Derzeit wird die Hafenbahn in Bremerhaven für viele Millionen ausgebaut, um angelandete Container schneller weiter transportieren zu können und so den Umschlag an der Hafenkante steigern zu können. Und der Senat vertritt den Grundsatz, dass Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden soll. Aber jeder zusätzlich mit dem Güterzug transportierte Container verursacht eine weitere Belastung der Bahn-Anwohner.

Für den Hafenausbau – CT3, CT4, Jade-Weser-Port – hat der Bremer Senat in den letzten Jahrzehnten schätzungsweise rund 1 Milliarde Euro ausgegeben – für kommunale Lärm-schutzmaßnahmen sind jetzt erstmalig 350.000 € im Doppelhaushalt 2018/19 vorgesehen. Das macht die Prioritäten der bremischen Politik deutlich.

Da der Eisenbahnbetrieb im Bundesland Bremen durch Bundesgesetze und -verordnungen geregelt wird, kommt der Senat nicht in die Verlegenheit, Einfluss auf die Geschwindigkeit der Züge nehmen zu können, die mit 100, 150 oder 200 km/h durch die Stadt donnern, wenn die Strecke und der Zug es hergeben. So wird gerade in Bremen die Strecke nach Hamburg für Tempo 200 für ICEs hergerichtet, indem beschränkte Übergänge durch Tunnel ersetzt werden. Das geschieht in Kooperation mit der Bremer Baubehörde.

##### 5. Wie ist das Projekt / die Initiative organisiert?

Die Bahnlärm-Initiative wurde am 16.09.2010 aus einer Bürgerversammlung mit über 100 Teilnehmern heraus gegründet. Wir treffen uns in der Regel monatlich immer am dritten Donnerstag um 20 Uhr im Sitzungsraum des BUND, Am Dobben 44, 28203 Bremen. Einige Tage vor dem Termin wird schriftlich per E-Mail an unseren Verteiler und auf unserer Website [www.bahnlaerm-initiative-bremen.de](http://www.bahnlaerm-initiative-bremen.de) an jedermann unter Angabe eines Tagesordnungsvorschlags eingeladen.

In der letzten Legislaturperiode haben wir erfolgreich im Regionalausschuss „Bahnlärm“ der Beiräte mitgearbeitet, in dem 12 Beiräte zusammengeschlossen waren, deren Gebiete von Bahnlärm tangiert werden. Der Ausschuss hat mehrere öffentliche Veranstaltungen durchgeführt und Kontakte zu kommunalen Politikern, der Bahn und Unternehmen aufgenommen, die ihre Produkte per Bahn transportieren lassen. In der aktuellen Legislaturperiode ist von den Beiräten bislang leider kein neuer Regionalausschuss „Bahnlärm“ ins Leben gerufen worden.

6. Gab/gibt es eine Art Koordination oder einen Sprecherrat?

Es gibt eine aus zwei Personen bestehende Koordinierungsgruppe.

7. Wie sieht es mit der Breite der Beteiligung aus?

Zum festen Kern der Initiative zählen 12 Personen, bei besonderen Anlässen stoßen weitere hinzu.

8. Gab es bestimmte Beteiligungsmethoden bzw. Ansätze?

Auf lokaler Ebene versuch(t)en wir unser Anliegen auf folgende Weise voran zu bringen:

- a Klage beim OVG Bremen gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Verlängerung von Gleis 1, hilfsweise für besseren Lärmschutz an der ganzen Strecke. Die Klage wurde abgewiesen, da das OVG einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz für Anwohner an „Bestandsstrecken“ selbst dann ablehnt, wenn die Lärmbelastung – wie im vorliegenden Fall – die „grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle“ von 60 dB(A) Mittelungspegel nachts in Wohngebieten überschreitet und damit das Grundrecht auf „körperliche Unversehrtheit“ gemäß Art. 2 Abs. 2 des Grundgesetzes verletzt.
- b Pressearbeit: Pressemitteilungen, Pressekonferenzen, Pressegespräche
- c Gespräche mit Politikern und Verwaltung: Umweltsenator, Staatsräte Umwelt und Bau, mit Vertretern der Parteien in der Bürgerschaft und im Bundestag
- d Kontakt zu Beiräten, Argumentation auf Beiratssitzungen, Mitarbeit im Regionalausschuss „Bahnlärm“ der Beiräte
- e Gespräche mit Fachleuten z.B. zu Schifffahrt und Logistik beim ISL, Teilnahme an Fachkongressen zur Logistik
- f Gespräche mit der Wirtschaft: Handelskammer Bremen, Verein Bremischer Spediteure
- g Teilnahme an und Mobilisierung für Bahnlärmumfragen des Eisenbahn-Bundesamtes
- h Verteilung von Infoblättern an Betroffene
- i Infostände und Sammeln von Unterschriften bei Stadtteil- und Straßenfesten
- j Veröffentlichungen auf den Webseiten [www.bahnlaerm-initiative-bremen.de](http://www.bahnlaerm-initiative-bremen.de) und <http://neu.keine-stadtautobahn.de>
- k Kontakt zu Lärmverursachern, d.h. Transportunternehmen und Auftraggebern wie Mercedes, Ars Altmann, Maersk, um sie auf eine Corporate Social Responsibility (CSR) zu verpflichten.

- l Wahlprüfsteine an Parteien zu Bürgerschafts- und Bundestagswahlen
- m Organisation und Teilnahme an öffentlichen Veranstaltungen zum Bahnlärm

## 9. Was hat den Beteiligungsprozess gefördert, was hat ihn erschwert?

Erfreulich war, ...

... dass auf unseren Wunsch hin die Teilzeit-Stelle eine Bahnlärmbeauftragten beim Senator für Umwelt eingerichtet wurde, mit dem wir gut zusammengearbeitet haben. Weniger erfreulich, dass diese Stelle vom 01.12.2016 an ein Jahr lang vakant war.

... dass Senatoren, Staatsräte, Referatsleiter bereit waren, mit uns gemeinsam unser Anliegen zu erörtern.

... dass alle Parteien sich mit unserem Anliegen auseinandergesetzt haben: Grüne und Linke haben Veranstaltungen zu Bahnlärm durchgeführt, Linke und SPD/Grüne brachten Bürgerschaftsanträge ein, die CDU eine Große Anfrage. Negativ ist, dass beispielsweise bis dato im Umweltressort wenig passiert ist, um den von der Bürgerschaft am 8.3.2017 einstimmig beschlossenen Antrag „Erschütterungen durch Bahnverkehr berücksichtigen - Lärmmessstelle einrichten“ (Drs. 19/869) umzusetzen.

... dass die lokale Presse aufgeschlossen für unser Anliegen ist.

Erschwerend für unsere Arbeit ist die Priorisierung wirtschaftlicher Abläufe durch Senat und Behörden gegenüber gesundheitlichen Aspekten.

## 10. Gab es verbindliche Ergebnisse des Beteiligungsprojektes?

Auf Bundesebene konnten durch die Arbeit der nationalen Initiativen und ihrer Unterstützer mehrere wichtige Entscheidungen / Verbesserungen erreicht werden:

- a Der Schienenbonus wurde abgeschafft. Das war eine Rechenvorschrift, die besagt, dass zur Auslegung von Schallschutzmaßnahmen der tatsächliche Bahnlärm rechnerisch um 5 dB(A) vermindert wird (weil Bahnlärm angeblich besonders verträglich ist).
- b Die Auslösewerte für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm wurden von nachts 60 dB(A) um 3 dB(A) gesenkt, d.h. langsam nähert sich die Bewertung des Lärms dem Grenzwert von 49 dB(A) in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Dadurch erhalten weitere Betroffene die Chance, in das „freiwillige“ Lärmschutzprogramm des Bundes einbezogen zu werden.
- c Lärmabhängige Trassenpreise wurden eingeführt (wobei leider die Spreizung der Preise nicht ausreichend ist)
- d Die Mittel für die „freiwillige“ Lärmsanierung wurden auf 150 Millionen Euro pro Jahr aufgestockt.
- e Laut Beschluss der Bundesregierung sollen bis 2020 alle Güterwagen modernisiert werden: Alte Wagen sollen auf LL- Bremssohlen umgerüstet werden, die den Radreifen nicht aufrauen und so eine Lärminderung von bis zu 10 dB(A) bewirken. Laut Gesetz sollen nicht umgerüstete Güterwagen mit alten Grauguss-Bremssohlen nach 2020 ein Fahrverbot erhalten.

- f Die Bundesregierung will 2018 ein bundesweites Netz von Bahnlärmmessstellen einrichten, die Vorarbeiten dazu sind angelaufen.
- g Das Eisenbahnbundesamt erstellt derzeit den ersten bundesweiten Lärmaktionsplan für Ballungsgebiete und Hauptstrecken. Man muss sehen, was daraus folgt.

Auf lokaler Ebene gibt es folgende Ergebnisse:

- a Zusage der Daimler AG, Neuwagen aus Bremen nur mit modernen Autotransportwagons zu befördern, diese Zusage wird offenbar eingehalten.
- b Beschlüsse der Bürgerschaft (Umsetzung steht noch aus)
- c Erstellung einer „Bedarfsanalyse aktiver Lärmschutz Eisenbahn“ durch die Umweltbehörde (die Prioritätenliste wird am 14.12.2017 in der Umweltdeputation vorgestellt)
- d Haushaltstitel über 350.000 € für eine Lärmschutzwand in Bremen Stadt (in Bremerhaven wurden von der Abgeordnetenversammlung über 2 Millionen € für ein kommunales Bahnlärmschutzprogramm zur Verfügung gestellt)
- e Schalltechnische Untersuchung der Bahn für die Stolzenauer Straße in Hastedt, aus der sich voraussichtlich konkrete Schallschutzmaßnahmen ergeben.

11. Wie bewertet Ihr die Ergebnisse des Projekts?

Nach 7 Jahren Engagement? Mehr wäre besser. Aber ohne unsere und die bundesweiten Aktivitäten wäre gar nichts passiert.

Walter Ruffler

### Anhang:

## Grundlegende Forderungen der Bahnlärm-Initiative Bremen

	was?	wann?
A.	Betriebstechnische Sofortmaßnahmen	
1.	Tempolimit für laute Güterzüge in geschlossenen Ortschaften	[kurzfristig]
2.	Nachtfahrverbot für laute Güterzüge	[kurzfristig]
3.	Sonntagsfahrverbot für laute Güterzüge	[kurzfristig]
B.	Schallvermeidung an der Quelle	
4.	Lärmsanierung des rollenden Materials und Fahrwegs	[mittelfristig]
5.	Finanzierung der Lärmsanierung durch die Verursacher	[mittelfristig]

6.	Wirksame lärmabhängige Trassenpreise	[mittelfristig]
7.	Absolutes Fahrverbot für Lärmgüterwagen nach angemessener Fristsetzung	[mittelfristig]
8.	Erweiterung des Sanierungsprogramm für Bestandsstrecken um den Erschütterungsschutz	[mittelfristig]
<hr/>		
C.	Verbesserung der Rechtspositionen von BahnanwohnerInnen	
<hr/>		
9.	Absenkung der Sanierungsgrenzwerte auf die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV	[mittelfristig]
10.	Berücksichtigung von Spitzenpegeln bei der Lärmberechnung	[mittelfristig]
11.	Streichung des "Schienenbonus" von 5 dB(A)	[mittelfristig]
12.	Einklagbarer Rechtsanspruch auf Lärmsanierung	[mittelfristig]
13.	Bereitstellung höherer staatlicher Mittel zur Lärmvorsorge / Lärmsanierung	[mittelfristig]
<hr/>		
D.	Bremenspezifische Forderungen	
<hr/>		
14.	Schließung von Lärmschutzlücken in Bremen	[mittelfristig]
15.	Entdröhnung von Eisenbahnbrücken in Bremen	[mittelfristig]
16.	Bahnlärm-Messstationen an Lärmschwerpunkten	[kurzfristig]
17.	Güterzüge fahren primär auf mittlerem von drei Gleispaaren	[kurzfristig]
18.	Machbarkeitsstudie für eine Güterumgebungsbahn	[kurzfristig]
19.	Alle Arten des Verkehrslärms müssen in eine Gesamtbetrachtung einfließen	[mittelfristig]
20.	Die Beteiligungsmöglichkeiten für Bürger zur Bekämpfung von Umgebungslärm müssen verbessert werden	[mittelfristig]
<hr/>		
E.	Gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen	
<hr/>		
21.	Die Wirtschaft muss Verantwortung übernehmen [CSR]	[langfristig]
22.	Verkehrsvermeidung	[langfristig]
23.	Änderung von Verbraucherverhalten	[langfristig]
24.	Regionalisierung von Wirtschaftskreisläufen	[langfristig]

Bremen, 24.05.2012