

Anlage 2

eingegangene Stellungnahmen

Wernecke, IngeMagistrat der Stadt Bremerhaven
Dezernat VI

12. April 2012

Von: Färber, Stefan (bremenports) [Stefan.Faerber@bremenports.de]
Gesendet: Donnerstag, 12. April 2012 13:57
An: Baudezernent
Cc: Banik, Holger (bremenports); Vollstedt, Hans-Werner (bremenports)
Betreff: Lärmschutzmaßnahmen an der DB Strecke 1740 in der Ortsdurchfahrt Bremerhaven

Sehr geehrter Herr Holm,



Handwritten: 07/12

wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 20.02.2012 zu o.g. Thema. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat bereit gegenüber den politischen Gremien umfänglich Stellung zum Thema Lärmschutzmaßnahmen an der DB Strecke 1740 in der Ortsdurchfahrt Bremerhaven genommen, so dass wir dem keine weiteren Informationen hinzuzufügen haben und diesbezüglich auf die Ausführungen des Ressorts verweisen.

Mit freundlichen Grüßen / With kind regards
i. A.

Stefan Färber

bremenports GmbH & Co. KG
 Hafententwicklung / Port Development

Am Strom 2
 27568 Bremerhaven
 Tel.: +49 - 471 - 30 90 1 - 106
 Mobil: +49 - 170 - 85 26 32 4
 Fax: +49 - 471 - 30 90 1 - 533

stefan.faerber@bremenports.de
 www.bremenports.de

Pflichtangaben zum eMail-Schriftverkehr können über folgenden link abgerufen werden:

<http://www.bremenports.de/pflichtangaben>

Obligatory data according to German law for eMail correspondence you'll find here:

<http://www.bremenports.de/en/obligatorydata>

Handwritten: Po
Handwritten: GZ: PC 13.4.12
Handwritten: GZ: SE 16.4.12

 Denken Sie an die Umwelt - bevor Sie ausdrucken!

Anlage 2b



Uwe Beckmeyer

Senator a.D.

Mitglied des Deutschen Bundestages
Maritimer Koordinator der SPD-Bundestagsfraktion

Berlin

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel: (030) 227 - 71206/71231
Fax: (030) 227 - 76361

Email: uwe.beckmeyer@bundestag.de
Homepage: www.uwebeckmeyer.de

Mitarbeiter: Karen Fahrenbach
Nicole Maschler

Magistrat der Seestadt Bremerhaven

Herrn Stadtrat Volker Holm

Postfach 21 03 60

27524 Bremerhaven



Büroadresse:
Wilhelmstr. 68 / JKH 2.341
10117 Berlin

Berlin, den 8. März 2012

6/12 Su

Ro

SPi Pi 22.3.12
S2 SR 23.03.12

**Ihr Schreiben an die Mitglieder im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages
Lärmschutzmaßnahmen an der DB-Strecke 1740 in der Ortsdurchfahrt Bremerhaven**

Sehr geehrter Herr Stadtrat,

für Ihr Schreiben vom 20. Februar dieses Jahres bedanke ich mich sehr herzlich.

Den einstimmig gefassten Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven „Schutz der Bremerhavener Bevölkerung vor Schienenlärm“ begrüße ich ausdrücklich. Die Übermittlung dieses Beschlusses an meine Kolleginnen und Kollegen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages und mich kommt zu einem günstigen Zeitpunkt, denn gerade in dieser Woche hat die Regierungskoalition mit ihrer Mehrheit das Thema Lärmschutz an Schienenstrecken erneut von der Tagesordnung des Ausschusses genommen.

Unter anderem sollten auch zwei Anträge der SPD-Bundestagsfraktion behandelt werden, die ich Ihnen in der Anlage übermittele. Eine der beiden Initiativen hat bald das Jahr Wartezeit voll. Dies ist aus unserer Sicht ein unglaublicher Vorgang. Wir fordern jetzt eine Plenardebatte, da wir das Aussitzen dieses wichtigen Themas, dass so viele Menschen in Bremerhaven und andernorts betrifft, nicht mehr länger hinnehmen wollen.

Die in dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung formulierten Forderungen entsprechen im Wesentlichen den Forderungen der SPD-Bundestagsfraktion für effektiven Lärmschutz an Bahnstrecken. Deutschland braucht eine leistungsfähige Infrastruktur, dass gilt auch und besonders für den Güterverkehr und gerade auch für Bremerhaven als zweitgrößter Seehafen in Deutschland. Um Lärm nachhaltig zu mindern und möglichst zu vermeiden, ist jedoch eine umfassende Strategie erforderlich, für die wir als SPD uns seit langem im Deutschen Bundestag einsetzen.

Konkret bezogen auf die Inhalte des Bremerhavener Beschlusses lässt sich Folgendes sagen:

1. Lärmsanierung

Das Problem der lückenhaften Schallschutzmaßnahmen ist darauf zurückzuführen, dass Lärmschutz an Bestandsstrecken des Bundes eine freiwillige Leistung ist. Das Lärmsanierungsprogramm wurde 1999 auf Initiative der SPD eingeführt. Die jährlich verfügbare Summe für Schallschutzmaßnahmen ist während der sozialdemokratischen Regierungsbeteiligung im Bund kontinuierlich von 51 Millionen Euro im Jahr 1999 auf 100 Millionen Euro seit dem Jahr 2007 gestiegen. Seit der Regierungsübernahme durch CDU/CSU und FDP sind diese Mittel jedoch nicht mehr aufgestockt worden. In den Beratungen zum Bundeshaushalt 2012 hat die Bundesregierung eine Erhöhung der Mittel verweigert.

Die SPD fordert neben der Aufstockung der Haushaltsmittel für Lärmsanierung hinaus ein „effektives Lärmschutzgesetz“, bei dessen Realisierung sich ein – allerdings auch dann nur im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zu erfüllender – Rechtsanspruch herstellen ließe. Mit einer Novelle des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) wollen wir im Hinblick auf Lärmschutz eine Gleichbehandlung von Bestands- und Neubaustrecken erreichen.

2. Lärmvorsorge und Lärmvermeidung

Im Antrag 17/5461 fordert die SPD-Bundestagsfraktion die Bundesregierung auf, das unter Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee 2009 erarbeitete Nationale Verkehrslärmschutzpaket II mit Nachdruck umzusetzen. Ziel muss sein, Lärm durch zügige Maßnahmen an der Quelle zu bekämpfen.

- Eine längst überfällige Entscheidung ist die **Abschaffung des Schienenbonus von 5 dB (A)**, an dem die Bundesregierung festhält, obgleich es keine wissenschaftlich begründete Berechtigung dafür gibt. Der Schienenbonus soll nach den Plänen der Bundesregierung voraussichtlich erst 2016 oder 2021 endgültig abgeschafft werden, und auch dann nur an Neubaustrecken. Wir fordern unter anderem, dass der Schienenbonus für hoch belastete Güterverkehrsstrecken unverzüglich ausgesetzt wird.
- Den Kern der Lärmbekämpfung an der Quelle bildet die **Umrüstung der Güterzüge auf lärmarme Technik**. Die im Rahmen des Pilotprojektes „Leiser Rhein“ vorgesehene Umrüstung von maximal 5.000 Güterwagen darf hierbei nur ein erster Schritt sein. So ist umgehend zu prüfen, wie eine zügige Umrüstung der übrigen etwa 155.000 in Deutschland gemeldeten Güterwagen bis zum Jahr 2020 abgeschlossen werden kann.
- Für die Finanzierung einer solchen umfassenden Umrüstung ist die Einführung eines **lärmabhängigen Trassenpreissystems** unerlässlich, um die Verursacher von Lärm an den Kosten der Lärmvermeidung zu beteiligen. Die Bundesregierung muss sich daher auch konsequent dafür einzusetzen, dass die Europäische Kommission die europaweite lärm-mindernde Umrüstung aller europäischen Güterwagen mit Nachdruck befördert und durch ein einheitliches lärmabhängiges Trassenpreissystem in den EU-Mitgliedstaaten die Internalisierung der Schienenlärmkosten vorantreibt. In Deutschland ist ein solches System umgehend einzuführen. Insofern ist es außerordentlich bedauerlich, dass der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages sich erst jetzt mit den vorliegenden Anträgen beschäftigen kann, nachdem das Thema Lärmschutz auf Betreiben der Koalitionsmehrheit wiederholt von der Tagesordnung abgesetzt wurde.
- Flankierend zu einem lärmabhängigen Trassenpreissystem sollen auf hoch belasteten Strecken wie dem Mittelrheintal bereits ab 2015 **Geschwindigkeitsbegrenzungen** sowie ein qualifiziertes Nachtfahrverbot eingeführt werden. Ziel muss es sein, dass nur noch

Güterwagen und Triebwagen, welche die Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) Noise erfüllen, fahren dürfen. Eine solche Lösung ist auch für die hoch belasteten Schienenstrecken in und um Bremerhaven anzustreben.

- Im Bahnbetrieb ist überdies das **technische Minderungspotenzial an Fahrzeugen und Trassenbegleitmaßnahmen** auszuschöpfen, um den Schienenverkehr in der Summe um mindestens 20 dB(A) leiser zu machen. Neben Bremssystemen können insbesondere geräuschreduzierte Drehgestelle, Schienendämpfer, niedrige Lärmschutzwände und Schürzen sowie die Synchronisierung von Achsabstand und Schwellen zu einer deutlichen Minderung von Verkehrslärm beitragen.
- Darüber hinaus ist es unzeitgemäß und nicht zu verantworten, dass der **Erschütterungsschutz** bisher gesetzlich nicht angemessen verankert ist. Die SPD-Fraktion im Bundestag fordert daher die Aufnahme des Erschütterungsschutzes in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und eine Anpassung der Bundesimmissionsschutzverordnung.

Die oben dargestellten Schritte können sofort umgesetzt bzw. eingeleitet werden. Ich begrüße es daher sehr, dass die Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven mit ihrem einstimmigen Beschluss vom 2. Dezember 2011 ein deutliches Signal gesetzt und sich für ein überparteiliches Vorgehen ausgesprochen hat, um die Lärmbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner an Schienenstrecken in Bremerhaven wie in ganz Deutschland umgehend und konsequent zu mindern.

Mit freundlichen Grüßen



Antrag

der Abgeordneten Gustav Herzog, Uwe Beckmeyer, Doris Barnett, Sören Bartol, Sabine Bätzing-Lichtenthäler, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Klaus Hagemann, Michael Hartmann (Wackernheim), Johannes Kahrs, Ulrich Kelber, Fritz Rudolf Körper, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Andrea Nahles, Manfred Nink, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Bürgerinnen und Bürger dauerhaft vom Bahnlärm entlasten – Alternative Güterverkehrsstrecke zum Mittelrheintal angehen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Fraktionen der SPD, CDU und FDP des rheinland-pfälzischen Landtages haben am 10. Februar 2011 mit der Drucksache 15/5375 einen für den Lärmschutz im Mittelrheintal wichtigen Antrag eingebracht, der von den Mitgliedern des Landtages einstimmig beschlossen wurde. Der im Nachfolgenden im Wortlaut wiedergegebene Antrag wird nachdrücklich unterstützt, um für die Menschen im Mittelrheintal Entlastungen zu erreichen und die Lebensqualität langfristig zu sichern:

„Die Lärmbelastung durch den Schienengüterverkehr im Mittelrheintal ist bereits jetzt sehr hoch. Die Lebensqualität der Menschen wird durch den Güterverkehr auf der Schiene zum Teil erheblich beeinträchtigt. Durch den anstehenden Ausbau der Schienengüterverkehrsverbindung von Genua nach Rotterdam bzw. Antwerpen wird die Zahl der auf der Schiene transportierten Güter, die dann auch durch das Mittelrheintal rollen werden, nochmals deutlich ansteigen. Wegen der schon jetzt sehr weitgehend erschöpften Kapazität der Bahnstrecke im Mittelrheintal droht eine weitere Verdichtung der Zugfolgen mit technischer Aufrüstung der Trasse, die auch empfindliche Folgen für den Schienenpersonenverkehr haben wird. Es gilt deshalb einerseits, die Bürgerinnen und Bürger im Mittelrheintal vor dem zunehmenden Bahnlärm nachhaltig zu schützen, und andererseits, ein leistungsfähiges Schienengüterverkehrsnetz in Europa zu sichern und voranzutreiben.

Dazu sind insbesondere zwei Hauptansätze nachdrücklich zu verfolgen: Zum einen ist für eine nachhaltige Entlastung des Rheintals der Bau einer alternativen Güterverkehrsstrecke unabdingbare Voraussetzung.

Es muss zum anderen schnell ein wirtschaftliches Anreizsystem zur Umrüstung veralteter Bremssysteme an Güterwaggons geschaffen werden, damit insbesondere ein schneller und effektiver Lärmschutz für die Bürgerinnen und Bürger im Mittelrheintal erreicht wird. Rheinland-Pfalz hatte im Bundesrat einen entspre-

chenden Verordnungsentwurf zum Schutz vor Güterverkehrslärm eingebracht, der einen lärmabhängigen Trassenpreis und eine Bonusregelung für lärmgeminderte Güterwagen im Bestand vorsieht und der mit breiter Mehrheit im Bundesrat angenommen wurde. Das Verfahren liegt nun beim Bund. Dieser und die Deutsche Bahn sind nun aufgefordert, mehr Geld für Lärmschutzmaßnahmen zu investieren und die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zu beschleunigen.

Darüber hinaus muss der Einsatz innovativer Lärmschutztechniken vorangetrieben werden. In diesem Bereich gibt es für die bisher realisierten Techniken eine Erprobungszulassung des Eisenbahn-Bundesamtes. Andere Maßnahmen, zum Beispiel niedrige Lärmschutzwände, wurden seitens des Eisenbahn-Bundesamtes noch nicht zugelassen.

Die Verkehrs- und Umweltminister von Rheinland-Pfalz und Hessen hatten sich zudem im Februar 2010 mit dem gemeinsamen „10-Punkte-Programm Leises Rheintal“ an die Bundesregierung gewandt und einen wirksamen Lärm- und Erschütterungsschutz für die Bevölkerung im Mittelrheintal eingefordert. (...)“

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. eine Machbarkeitsstudie hinsichtlich möglicher neuer Schienengüterverkehrstrassen und der Umleitung des Güterfernverkehrs über andere bestehende Bahntrassen sowie deren Ertüchtigung zu erstellen und
2. kurz- und mittelfristig lärmindernde Maßnahmen (z. B. die Umrüstung der Waggons auf die wesentlich leiseren K- bzw. L-Sohlen, lärmindernde Maßnahmen an den Gleisen und am Gleisbett, Einführung lärmabhängiger Trassenpreise sowie weiterer passiver Lärmschutz) beschleunigt umzusetzen.

Berlin, den 5. Juli 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Antrag

der Abgeordneten Gustav Herzog, Uwe Beckmeyer, Doris Barnett, Sören Bartol, Sabine Bätzing-Lichtenthäler, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Klaus Hagemann, Michael Hartmann (Wackernheim), Johannes Kahrs, Fritz Rudolf Körper, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Andrea Nahles, Manfred Nink, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Carsten Sieling, Andrea Wicklein, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Für einen neuen Infrastrukturkonsens – Schutz der Menschen vor Straßen- und Schienenlärm nachdrücklich verbessern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mobilität ist ein zentraler Bestandteil des Alltags der Menschen in Deutschland. Sie ist Grundlage der gesellschaftlichen Teilhabe und ermöglicht den Bürgerinnen und Bürgern den Zugang zu Bildungs- und Freizeitangeboten. Gleichzeitig ist sie Grundlage des wirtschaftlichen Wachstums der deutschen Volkswirtschaft und sichert damit Arbeitsplätze. In den nächsten Jahren werden die Verkehre in Deutschland massiv zunehmen. Damit wächst die mit Verkehr verbundene Belastung der Menschen insbesondere in Form von Lärm- und Abgasemissionen.

Die Menschen in Deutschland sind immer weniger bereit, die mit dem Mobilitätsbedürfnis des Einzelnen und der Wirtschaft einhergehenden negativen Folgen von anwachsenden Verkehren in ihrem näheren Wohnumfeld zu akzeptieren. Vor diesem Hintergrund werden in Deutschland u. a. zunehmend Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur infrage gestellt.

Deutschland braucht einen neuen Infrastrukturkonsens im Verkehrssektor, der einen verlässlichen und akzeptablen Schutz der betroffenen Bevölkerung vor Lärm im Landverkehr sicherstellt.

Für Millionen von Menschen stellt Lärm eine alltägliche Belastung dar. Zahlreiche Studien belegen, dass Lärm krank machen kann. Insbesondere lärmbedingte Schlafstörungen stellen eine gesundheitliche Beeinträchtigung dar. Verkehrslärm verursacht nach Angaben der Bundesregierung Jahr für Jahr volkswirtschaftliche Schäden im zweistelligen Milliardenbereich. Allein die bezifferbaren Kosten des Straßenverkehrslärms werden von Infras (Stand 2005) auf über 12 Mrd. Euro pro Jahr geschätzt, 8,8 Mrd. Euro insbesondere durch Immobilienwertverluste und 3,5 Mrd. Euro für bestimmte Herz-Kreislaufkrankungen. Hinzu kommen Schäden, die durch Lärm und Erschütterungen des Schienenverkehrs verursacht werden. Mögliche Umsatzeinbußen im Bereich Tourismus und Aufwendungen für Schutzmaßnahmen gegen Verkehrslärm bleiben hier ebenso unberücksichtigt wie der beträchtliche administrative Aufwand, der

für die Lärmkartierung und die Erstellung von Lärmaktionsplänen getätigt wird. Allein die Tatsache, dass bisher nur eine begrenzte Auswahl gesundheitlicher Beeinträchtigungen monetär bewertet werden kann, lässt den Schluss zu, dass die tatsächlichen Lärmkosten noch höher sind, als die von der Bundesregierung angenommenen 12 Mrd. Euro pro Jahr.

Lärm hat darüberhinaus eine schwerwiegende soziale Komponente. Verlärmte Orte werden von wohlhabenden Bevölkerungsgruppen gemieden. Die geringeren Lebenshaltungskosten führen dort zu einer Verdichtung sozial schwacher Bevölkerungsschichten. Eine grundsätzlich geringe Kaufkraft und die zusätzlich durch das Lebensumfeld bedingten gesundheitlich negativen Auswirkungen stellen sich gegenseitig bedingende Faktoren dar, die eine Negativspirale auslösen oder beschleunigen können. Damit bieten verlärmte Orte auch Nährboden für die Bildung sozialer Brennpunkte und die schärfere Abgrenzung von Randgruppen.

Im Mobilitätssektor gehört Verkehrslärm damit zu den gravierendsten gesellschaftlichen Problemen unserer Zeit. Er muss nachdrücklich reduziert werden. Es liegt in der Verantwortung des Staates, einen umfassenden Lärmschutz für jeden Einzelnen in unserem Land durchzusetzen. Zu diesem Zweck betreibt der Bund unter anderem als Baulasträger seit 1978 Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Dafür hat er bis dato etwa 870 Mio. Euro investiert. Die Europäische Union hat mit der Umgebungslärmrichtlinie Vorgaben zur Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung gemacht. Lärmquellen sollen erfasst und konkrete Maßnahmen zur Lärmreduzierung bzw. -sanierung abgeleitet werden. Im Unterschied zur Planung der Luftreinhaltung gibt sie jedoch keine europaweit geltenden Grenzwerte vor, sondern überlässt ihre Festsetzung den Mitgliedstaaten. Zudem ist kritisch zu bewerten, dass weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das deutsche Lärmschutzrecht für Kartierung und Planung Maßstäbe für eine Gesamtlärbetrachtung bieten. Unabhängig davon ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie in Deutschland als Ganzes noch nicht zufriedenstellend umgesetzt. Einerseits sind die Erstellung der Lärmkarten sowie der Lärmaktionspläne Pflichtaufgaben der Städte. Andererseits sind die Kommunen mit unzureichenden Finanzmitteln ausgestattet, um insbesondere die aufwändige Umsetzung der Lärmaktionspläne durchführen zu können. Die 71. Umweltministerkonferenz im November 2008 schätzt die Kosten in den von der Lärmkartierung 2007 erfassten Bereichen für erforderliche Lärmschutzmaßnahmen auf etwa 2 Mrd. Euro und hält eine maßgebliche finanzielle Unterstützung der Kommunen durch Bund und Länder für geboten.

Trotz umfangreicher Regelwerke und Investitionen ist es nicht gelungen, Lärm auf ein akzeptables, unvermeidbares Maß zu begrenzen. Eine der wesentlichen rechtlichen Ursachen für die bestehende Verkehrslärmbelastung sind die stark unterschiedlichen Lärmschutzniveaus beim Neubau, also bei der Lärmvorsorge und bei der Lärmsanierung im Bestand. Der Anspruch der Bürgerinnen und Bürger auf einen nachhaltigen Schutz vor Verkehrslärm ist jedoch unabhängig sowohl vom Verkehrsträger als Quelle der Lärmbelastung als auch vom Ort der Emission zu betrachten. Angesichts der zunehmenden Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm muss daher 21 Jahre nach Ausfertigung der 16. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) die Differenzierung zwischen Lärmschutz und Lärmsanierung dringend überprüft und angenähert werden. Es muss gewährleistet werden, dass die hohen Investitionen in Lärmschutz und Lärmsanierung auch tatsächlich zu spürbar weniger Lärm führen. Am Beispiel Mittelrheintal zeigt sich, dass die Lärmbelastung dort nach wie vor so hoch ist, dass sich nahezu die Hälfte der Bevölkerung hochgradig lärmelästigt fühlt, obwohl das Lärmschutzprogramm weitgehend abgeschlossen ist. Das verdeutlicht, wie unzureichend die gegenwärtigen Regelungen sind und wie dringend der Handlungsbedarf ist, zumal insbesondere die Schienenwege den prognostizierten Zuwachs an Personen- und insbesondere Güterverkehren aufnehmen sollen.

Als besonders besorgniserregend schildert das Umweltbundesamt (UBA) die rasche Zunahme der Lärmquellen besonders im dicht besiedelten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Betroffene haben oft weder die Möglichkeit, dem Lärm auszuweichen, indem sie den Lebens- oder Arbeitsmittelpunkt wechseln, noch können sie sich wirkungsvoll über den Rechtsweg schützen. Hinderlich ist dabei, dass es in Deutschland kein allgemeines Gesetz zum Schutz vor Lärm oder Verkehrslärm gibt. Betroffene sehen sich stattdessen einer Vielzahl an komplizierten Vorschriften aus verschiedenen Rechtsgebieten gegenüber, die wegen ihrer Unübersichtlichkeit einerseits und ihrer mangelnden Kohärenz andererseits zu wenig Schutz für Betroffene bieten.

Der Staat wird den Konflikt zwischen Mobilität und Lärmschutz nicht allein auf dem Weg des Ordnungsrechts lösen können. Die gesellschaftliche Sensibilisierung für das Thema Lärm ist zwingend notwendig für einen vernünftigen Lärmschutz.

Meist sind die unter Lärm leidenden Menschen auch selbst Lärmverursacher, indem sie selbst mobil sind oder Wirtschaftsgüter bewegen oder bewegen lassen. Die Herausforderung besteht daher darin, deutlich zu kommunizieren, dass aus Lärmschutz resultierende Restriktionen beispielsweise in Form der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen, Verkehrsbeschränkungen, Umleitungen oder der Teilhabe an den hohen Kosten der Lärmbekämpfung, dem eigenen, mittel- oder unmittelbaren Schutz dienen und nicht der Beschneidung der persönlichen Freiheiten.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit – die Einbeziehung der Bevölkerung – sind wesentliche Stellschrauben in der Lärmbekämpfung. Wenn jeder Einzelne z. B. auf eine geräuscharme Fahrweise oder beim Kauf neuer Reifen auf die Geräuschemission achtet, gewinnt der Lärmschutz an Effizienz. Lärm muss als reale, aber auch vermeidbare Gefahrenquelle erkannt werden, vor allem Verkehrslärmschutz muss eine höhere gesellschaftliche Priorität erhalten und gewollt sein. „Ruhe“ muss zumindest in Bezug auf den Verkehrslärm Teil des allgemeinen „Lifestyles“ werden.

Lärmschutzmaßnahmen, die nicht im unmittelbaren Einflussbereich des Einzelnen liegen, brauchen allerdings konkrete, staatlich geregelte Ordnungs- und Anreizsysteme. Nach dem Verursacherprinzip ausgerichtet, sollen sie eine möglichst hohe Lenkungswirkung entfalten. Auf diese Weise können Investitionen in leise Flugzeuge, Lkw, Pkw, Zweiräder und Schienenfahrzeuge auch für die umsetzenden Wirtschaftsbeteiligten ökonomisch dargestellt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

Allgemein

- das unter dem sozialdemokratischen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee 2009 erarbeitete nationale Verkehrslärmschutzpaket II zügig und mit Nachdruck umzusetzen. Ziel muss sein, die von der Lärmwirkungsforschung immer deutlicher aufgezeigten gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm deutlicher zu kommunizieren, Lärm prioritär durch zügige Maßnahmen an der Quelle zu bekämpfen und ihn gar nicht erst entstehen zu lassen.

Der ordnungsrechtliche Rahmen ist daher von drei Handlungssträngen zu flankieren: Forschung und Entwicklung, Einführung wirksamer wettbewerblicher Anreizsysteme (z. B. lärmabhängige Trassenpreise, Lärmkomponente in der Lkw-Maut, Begünstigungen bei der Markteinführung lärmarmen Verkehrsträger im Individualverkehr) zur Internalisierung externer Lärmschutzkosten nach dem Verursacherprinzip und die verstärkte Aufklärung zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer auf Schiene und Straße.

Maßgebliche Stellschrauben sind neben der Schaffung und Verankerung eines Problem- und Verantwortungsbewusstseins in der Bevölkerung, die Intensivierung des Dialogs mit Wirtschaftsbeteiligten, um das Angebot lärmarmen Verkehrsträger auszuweiten. Zur Unterstützung einer raschen Einführung lärmreduzierter Verkehrsträger sind wettbewerbliche Anreizsysteme sowohl für die Schiene als auch für die Straße erforderlich;

- ein wirksames Lärmschutzgesetz zu entwickeln, das die Lärmschutzvorschriften des Bundes harmonisiert und übersichtlich darstellt;
- zu prüfen, wie im Rahmen der Lärmaktionsplanung alle relevanten Lärmarten gemäß Artikel 3a der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) zusammenfassend betrachtet und bewertet werden können, um einer sektoralen Betrachtung und damit möglichen Fehleinschätzungen bei der Ergreifung von Maßnahmen gemäß § 47a bis 47e des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entgegenzuwirken. Dazu sind von der Lärmwirkungsforschung harmonisierte Berechnungsverfahren für die verschiedenartigen Lärmquellen bereitzustellen;
- grundsätzlich im Lärmschutz das Verursacherprinzip stärker anzuwenden, um diejenigen zu belasten, die Lärm erzeugen und diejenigen zu schützen, die davon betroffen sind. Die Kosten des Lärmschutzes sind vorrangig auf die Verursacher umzulegen;
- die Differenzierung zwischen Lärmsanierung und Lärmschutz weiter zu verringern. Die Absenkung des Auslösewertes für die Lärmsanierung im Straßenbau um 3 dB(A) ist ein richtiger, doch nur der erste Schritt, um den Unterschied zwischen Vorsorge bei Aus- und Neubau einerseits und Sanierung im Bestand andererseits von bis zu 13 dB(A) mittelfristig anzunähern;
- den Mittelungspegel, der systemimmanent in der Hälfte der Zeit überschritten wird, als alleinigen Grenzwert der Lärmbelastung zu überprüfen. Er bildet die tatsächliche Belastung der Betroffenen nicht realistisch dar und muss mindestens durch ein weiteres Kriterium, wie z. B. das statistische 90-Prozent-Quantil ergänzt werden;

Forschung und Information:

- Investitionen in die Lärmschutzforschung im Bereich der Entwicklung lärmarmen Fahrzeuge für Straßen oder Schienenwege sowie die Fahrwege auf Schienen und Straßen weiter zu intensivieren und zu verstetigen;
- den Wissenstransfer aus der Forschung in die Praxis und die Prüfungs- und Zulassungsverfahren leiser Fahrzeug- und Fahrbahnentechnik zu beschleunigen;
- darauf hinzuwirken, dass die Verantwortung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers für den Verkehrslärmschutz und die Bedeutung einer geräuscharmen Fahrweise noch stärker im Lehrplan der Fahrschulen verankert werden. Jede Anstrengung in der technischen Lärminderung wird durch die falsche Fahrweise zunichte gemacht;
- eine Informationskampagne zu entwickeln, die zum Ziel hat, die Gesellschaft über das Problem Verkehrslärm aufzuklären und umfassend über die Möglichkeiten des Einzelnen zu informieren, Verkehrslärm als Ganzes zu reduzieren;
- die Möglichkeiten der Kennzeichnung der Geräuscentwicklung von Fahrzeugen gemeinsam mit den Herstellern zu prüfen. Kaufanreize sind insbesondere durch intensive Verbraucheraufklärung zu setzen. Die Kennzeichnung geräuscharmer Reifen ist nur als erster Schritt zu betrachten;

Schienenverkehrslärm

- die Auslösewerte der Lärmsanierung an Schienenwegen analog zum Vorgehen bei Bundesfernstraßen abzusenken und insbesondere den so genannten Schienenbonus abzuschaffen. Er ist wissenschaftlich widerlegt und damit nicht mehr tragbar;
- dem Beschluss des Bundesrats (Bundesratsdrucksache 553/10) folgend, umgehend ein EU-Recht kompatibles, lärmabhängiges Trassenpreissystem für den Schienenverkehr einzuführen, um wirtschaftliche Anreize für die Umrüstung der Wagenbestände zu setzen. Lärmschutz muss innerhalb des Verkehrsträgers Schiene zum Wettbewerbsfaktor werden, ohne die Wettbewerbssituation gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern zu beeinträchtigen;
- eine Rechtsgrundlage für das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu schaffen, um Anordnungen zum Schutz der Umwelt, einschließlich des Schutzes der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Lärm und Erschütterungen zu treffen. Flankierend zu einem umgehend eingeführten, lärmabhängigen Trassenpreissystem sollen auf hoch belasteten Strecken, wie dem Mittelrheintal bereits ab dem Jahr 2015 Geschwindigkeitsbegrenzungen und ein qualifiziertes Nachtfahrgebot mit dem Ziel eingeführt werden, das nur noch Güterwagen und Triebwagen, die die TSI Noise erfüllen, fahren;
- ein Lärmmonitoring an den Hauptstrecken zu installieren und regelmäßig zu veröffentlichen, um die Entwicklung der Lärmbekämpfung darstellen und bewerten zu können;
- das EBA personell und finanziell so auszustatten, dass Prüfungs- und Zulassungsverfahren für lärm mindernde Maßnahmen im technischen Bereich mit erhöhter Priorität vorangetrieben werden und insbesondere das Prüfverfahren der kostengünstigen LL-Bremssohle zügiger zum Abschluss gebracht wird. Die serienreife Entwicklung von wirtschaftlich einsetzbaren LL-Sohlen mit EU-weiter Zulassung ist als Schlüssel für die Umrüstung des gesamten Güterwagenbestandes so schnell wie möglich, spätestens bis 2012, zu erreichen;
- die im Rahmen des Pilotprojektes „Leiser Rhein“ vorgesehene Umrüstung von bis zu maximal 5 000 Güterwagen nicht als Feigenblatt zu missbrauchen, sondern umgehend zu beschleunigen sowie zu prüfen, wie eine zügige Umrüstung der übrigen etwa 155 000 in Deutschland gemeldeten Güterwagen bis zum Jahr 2020 abgeschlossen werden kann;
- sich auf der europäischen Ebene dafür einzusetzen, dass die Europäische Union die europaweite lärm mindernde Umrüstung aller europäischen Güterwagen mit Nachdruck befördert und durch europäische Vorgaben eine einheitliche Internalisierung der Schienenlärnkosten durch ein lärmabhängiges Trassenpreissystem in den EU-Mitgliedstaaten vorantreibt;
- im Bahnbetrieb das darüber hinausgehende vorhandene technische Minderungspotenzial an Fahrzeugen und Trassenbegleitmaßnahmen auszuschöpfen, um den Schienenverkehr in der Summe um mindestens 20 dB(A) leiser zu machen. Neben Bremssystemen können insbesondere geräuschreduzierte Drehgestelle, Schienendämpfer, niedrige Lärmschutzwände und Schürzen und die Synchronisierung von Achsabstand und Schwellen zu einer massiven Reduzierung von Verkehrslärm beitragen;
- bei der Überarbeitung der europäischen TSI Noise im Jahr 2013 das technische Minderungspotenzial auszuschöpfen. Dabei sollte die zweite Lärm minderungsstufe um mindestens 5 dB(A) abgesenkt werden;

- die für den Schienenverkehr im Jahr 2007 auf 100 Mio. Euro angehobenen Lärmsanierungsmittel dem Bedarf entsprechend zu erhöhen, zeitlich zu verstetigen und darauf zu konzentrieren, Lärm vorrangig an der Quelle zu bekämpfen;
- umgehend Lärmanforderungen an das Emissionsverhalten von Schienentrasen zu entwickeln und eine Verankerung in den Bauvorschriften zu prüfen. Dabei ist das technisch machbare Lärminderungspotenzial zugrunde zu legen;
- auf die Deutsche Bahn AG dahingehend einzuwirken, dass sie ihren Verpflichtungen nach der Umgebungslärmrichtlinie bzw. deren Umsetzung in deutsches Recht vollumfänglich nachkommt und eng mit den betroffenen Kommunen zusammenarbeitet;

Straßenverkehrslärm

- auf Bundesfernstraßen bei der Festlegung der Höhe der Lkw-Maut den Faktor Lärmbelästigung ausreichend zu berücksichtigen und zu prüfen, wie die Einführung lärmarmen Verkehrsträger für den Individualverkehr, wie z. B. Elektrofahrzeuge steuerlich begünstigt werden kann. Lärmschutz muss auch auf der Straße zum Wettbewerbsfaktor werden;
- die Ausgaben des Bundes für Lärmschutz an Bundesfernstraßen an den Bedarf anzupassen und zu verstetigen;
- die Voraussetzungen zu schaffen, dass Photovoltaikanlagen an Lärmschutzwänden von Bundesautobahnen planungsrechtlich abgesichert sind, in diesem Zusammenhang Modellvorhaben gezielt unterstützt und durch wissenschaftliche Begleitforschung auf ihre Übertragbarkeit hin untersucht werden;
- die Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen streng zu evaluieren, um sicherzustellen, dass sich öffentliche Mittel auch tatsächlich lärmschutzmindernd auswirken;
- mit einem gezielten Ausbau der Elektromobilität den Verkehrslärm auf der Straße zu reduzieren. Elektroantriebe reduzieren die Antriebsgeräusche und insbesondere im innerörtlichen Geschwindigkeitsbereich bis 30 km/h das Gesamtgeräusch. Damit ist die Elektromobilität geeignet, die Verkehrslärmbelastung besonders im städtischen Bereich zu entschärfen. Zudem kann sie gerade im Bereich des elektrobetriebenen Zweiradbereichs und im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge deutliche Entlastungen bringen. Motorräder stellen allgemein betrachtet Lärmspitzen dar, schwere Nutzfahrzeuge können ihre maximale Lärmerzeugung während des Anfahrvorgangs entschärfen, indem zu diesem Zeitpunkt eine elektrische Unterstützung erfolgt. Forschung und Entwicklung sind zu verstärken, die Markteinführung unter Umständen auch mit einem Marktanreizprogramm zu unterstützen. Bestimmte akustische Warnsignale zur besseren Erkennbarkeit der geräuscharmen Elektrofahrzeuge werden als sinnvoll erachtet, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer auf das neue Hören im Straßenverkehr zu schärfen. Insbesondere Hörgeschädigten und Menschen mit eingeschränktem Hörvermögen ist dabei Rechnung zu tragen;
- in einem zeitlich und regional begrenzten Modellversuch Städten und Gemeinden die Möglichkeiten zu erleichtern, auch auf Straßen des übergeordneten Verkehrs verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Lärminderung ergreifen zu können. Die Einrichtung von Zone-30-Bereichen soll hier ausdrücklich ermöglicht werden, um die Wirkung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Lärminderung und Verkehrsfluss zu untersuchen;

- die Grenzwerte aller zugelassenen Auspuffanlagen streng nach den Grundsätzen der Lärmschutzvorsorge zu überprüfen und entlang des aktuellen Stands lärmindernder Technik abzusenken;
- dem Missbrauch durch illegale Sportauspuffanlagen oder unangemessen laute Fahrweise durch zeitnahe Einführung und breite Anwendung der Geräuschemessverfahren der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) für Lkw, Pkw und Zweiräder entgegenzuwirken;
- umgehend Lärmanforderungen an das Emissionsverhalten von Straßen zu entwickeln und eine Verankerung in den Bauvorschriften zu prüfen. Dabei ist das technisch machbare Lärminderungspotenzial zugrunde zu legen;
- die Beteiligung des Bundes an den kommunalen Kosten der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie gemäß der, auf der 71. Umweltministerkonferenz beschlossenen Eckpunkte zu Finanzhilfen zur Lärmsanierung zu konkretisieren und sicherzustellen.

Berlin, den 12. April 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Anlage 2c

Pressemitteilungen

↳ Pressemitteilungen → Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr → Senator Joachim Lohse: Bremen braucht eine Güterumgehungsbahn

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Senator Joachim Lohse: Bremen braucht eine Güterumgehungsbahn

19.04.2012

Auf der Verkehrsministerkonferenz am 18. und 19. April in Kassel hat Verkehrssenator Joachim Lohse auf die Notwendigkeit einer Güterumgehungsbahn für Bremen hingewiesen.

Neben dem Fluglärm wurde auf der Konferenz auch das Thema Bahnlärm ausführlich erörtert. „Ich habe dort nachdrücklich auf die Bremer Situation hingewiesen, dass der Güterverkehr der Bremer Seehäfen mitten durch Bremen geführt wird, worunter die Anwohnerinnen und Anwohner leiden und die Stadtentwicklung eingeschränkt wird“, so Lohse.

Auch wenn das Bundesverkehrsministerium die knappen Mittel auf die Beendigung der angefangenen Verkehrsprojekte konzentrieren will, hält Lohse es für unbedingt notwendig, in neue Projekte für die zunehmende Menge des Güterverkehrs zu investieren: „Wir brauchen kurzfristig mehr Lärmschutz an den städtischen Güterverkehrsstrecken und langfristig eine Güterumgehungstrasse für Bremen.“



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Seestadt Bremerhaven
Der Magistrat
Postfach 21 03 60
27524 Bremerhaven

Magistrat
der Stadt Bremerhaven
STADTPLANUNGSAMT

Eing. 15. MAI 2012

Dr. Jens Klocksinn
Leiter des Referates LA 18
Umweltschutz im Eisenbahnbereich,
übergreifende Aufgaben im Schie-
nenverkehr

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-4180
FAX +49 (0)30 18-300-807-4180

Ref-LA18@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Lärmschutzmaßnahmen an der DE-Strecke 1749 in der Ortsdurchfahrt Bremerhaven

Bezug: Ihr Schreiben vom 20.02.2012 – 61/2
Aktenzeichen: LA 18/5185.6/12/1624192
Datum: Berlin, 09.05.2012
Seite 1 von 3

G/2 B

Bo

13.16.05.

Pi 23.5.12

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 20.02.2012, mit dem Sie den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung „Schutz der Bremerhavener Bevölkerung vor Schienenlärm“ vom 01.12.2011 übersenden.

Für Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen besteht keine gesetzliche Regelung, die einen Rechtsanspruch begründet. Durch die 1999 eingeführte freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes werden Lärmsanierungsmaßnahmen auf der Grundlage einer haushaltsrechtlichen Regelung umgesetzt. Im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) stehen seit 2007 jährlich 100 Millionen Euro zur Verfügung.

Im Gebiet der Stadtgemeinde Bremerhaven wurden im Lärmsanierungsabschnitt Bremerhaven Süd Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 5.032 Metern für etwa 7,1 Millionen Euro errichtet, im Lärmsanierungsabschnitt Bremerhaven Nord Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 4.417 Metern für rund 5,7 Millionen Euro. Dort befindet sich eine zusätzliche Schallschutzwand von 836 Meter Länge derzeit im Plangenehmigungsverfahren. Die Baukosten werden voraussichtlich etwa 900.000 Euro betragen.

Im Lärmsanierungsabschnitt Bremerhaven Süd wurden passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) bei 37 Wohneinheiten für rund 42.000 Euro, im Lärmsanierungsabschnitt Nord 144 Wohneinheiten mit etwa 127.000 Euro gefördert. Die Fördermaßnah-





Seite 2 von 3

men im Abschnitt Nord sind noch nicht abgeschlossen; dort wird von einem weiteren Mittelbedarf für passiven Lärmschutz von rund 150.000 Euro ausgegangen.

Die Koalitionsfraktionen von CDU/CSU und FDP haben in ihrem Koalitionsvertrag vom Oktober 2009 vereinbart, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Am 26.04.2012 wurde ein entsprechender Entwurf zur Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in die Ressortabstimmung gegeben. Damit soll der Schienenbonus abgeschafft werden.

Die Festlegung sowohl der Geschwindigkeiten auf Eisenbahnstrecken wie auch der Betriebszeiten erfolgt ausschließlich durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unter Berücksichtigung technischer, betrieblicher, wirtschaftlicher und zugangsrechtlicher Voraussetzungen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung in Ortsbereichen und ein Verbot des Schienengüterverkehrs zu bestimmten Zeiten („Nachtfahrverbot“) durch einschränkende Auflagen von Behörden wie z. B. im Straßen- oder Luftverkehr sind auf Basis des geltenden Eisenbahnrechts nicht möglich.

Das BMVBS setzt ergänzend auf die Lärmvermeidung im Fahrzeugbereich. Die Lärmreduzierung an der Quelle durch Umrüstung der vorhandenen Güterwagenflotte führt – im Gegensatz zu konventionellen Lärmschutzmaßnahmen, die nur punktuelle Wirkung haben – zu einer flächendeckenden Lärmreduzierung. Insbesondere im Schienengüterverkehr besteht noch Potenzial für technische Maßnahmen: Im Gegensatz zu herkömmlichen Bremssohlen aus Grauguss halten LL- und K-Bremssohlen aus Verbundwerkstoffen die Lauffläche der Eisenbahnräder dauerhaft in glattgeschliffenem Zustand. Damit wird der Schallpegel des Rollgeräuschs eines Güterwagens um bis zu 10 dB(A) reduziert. Dieses Ziel ist jedoch erst dann erreicht, wenn ca. 80 Prozent der vorhandenen Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen ausgerüstet sind.

Deshalb hat die Bundesregierung das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ initiiert. Gegenstand sind das Pilotprojekt „Leiser Rhein“, die Umrüstung auf Verbundstoffsohlen sowie die Entwicklung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems.

Das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ verschafft die Möglichkeit, bis zu 5000 vorhandene Güterwagen auf sogenannte K- oder LL-Verbundstoffsohlen umzurüsten. Die entsprechende Förderrichtlinie wurde nach beihilferechtlicher Genehmigung durch die Europäische Kommission im November 2009 in Kraft gesetzt. Der Zuwendungsbe-





Seite 3 von 3

scheid für 1250 Güterwagen wurde im Dezember 2010 ausgereicht.
Die Umrüstung der Bestandsfahrzeuge wird im Juni 2012 beginnen.

Auf Initiative des BMVBS wird ab Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 ein Trassenpreissystem mit lärmabhängiger Komponente eingeführt. Zentrale Punkte des lärmabhängigen Trassenpreissystems sind die Zuwendung des Bundes in Höhe von 50 Prozent und maximal 152 Mio. Euro zum auszahlenden Bonus, die Laufzeit von acht Jahren sowie die Nachfolgeregelung ab 2020. Das jetzt entwickelte Modell ist das Ergebnis eines seit 2008 währenden Meinungsbildungsprozesses, auf den der Eisenbahnsektor im Rahmen des Pilot und Innovationsprogramms „Leiser Güterverkehr“ prägend Einfluss nehmen konnte. Die achtjährige Programmlaufzeit wurde unter Berücksichtigung der Revisions- und Wartungsfristen für Eisenbahnfahrzeuge festgelegt. Damit soll erreicht werden, dass Güterwagen während regulärer Werkstattaufenthalte umgerüstet werden können. Ziel ist es, dass innerhalb der Acht-Jahres-Frist 80 Prozent der Bestands Güterwagen umgerüstet werden und damit ein akustisch wahrnehmbarer Teil der Laufleistung von lärmgeminderten Fahrzeugen erbracht wird.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Dr. Jens Klocksinn

Anlage 2 e



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

Herrn
Dipl. Ing. Dipl. Wirtsch. Ing. Volker Holm
Stadtrat des Magistrats Bremerhaven
Dezernat VI
Postfach 21 03 60
27524 Bremerhaven



61/2 B

Berlin, 1. März 2012
Geschäftszeichen: PA 15/11
Bezug: Ihr Schreiben vom 20. Februar
2012

Sekretariat PA 15

Oberamtsrat Friedrich Faßbender
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-32426
Fax: +49 30 227-30017
verkehrsausschuss@bundestag.de

Dienstgebäude:
Konrad-Adenauer-Straße 1
10117 Berlin

Sehr geehrter Herr Stadtrat,

der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung, Herr Dr. Anton Hofreiter, MdB, dankt Ihnen
für Ihr Schreiben vom 20. Februar 2012.

Ihr Anschreiben nebst Anlage „Schutz der Bremerhavener
Bevölkerung vor Schienenlärm“ wurde an alle Mitglieder des
Verkehrsausschusses weitergeleitet.

Ich hoffe, so in Ihrem Sinne gehandelt zu haben.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Faßbender

Hinlage Cf

Com. Seite



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Magistrat
der Stadt Bremerhaven
STADTPLANUNGSAMT
Eing. 12. MRZ. 2012

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

An den Magistrat
Seestadt Bremerhaven
Technisches Rathaus
Fährstraße 20
27568 Bremerhaven

BAUREFERAT
BREMERHAVEN
Eing. 12. März 2012

1 -> 61/2 B

Bearbeitung: Josef Schüßlburner
Telefon: +49 (228) 9826411
Telefax: +49 (228) 98269411
e-Mail: schuesslburnerj@eba.bund.de
Ref41-Grundsatz@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 08.03.2012
VMS-Nummer 257356

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
4110-41fls/3-4004#042

Betreff: Lärmschutzmaßnahmen an der DB-Strecke 1740 Ortsdurchfahrt Bremerhaven
Bezug: Ihr Schreiben vom 20.02.2012 - 61/2 -
Anlagen: 0

2.v. Pi -> Pi 13.3.12
SE -> SE 14.3.12

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Eisenbahn-Bundesamt bedankt sich für die Übermittlung des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bremerhaven vom 01.12.2011 zum Schutz der Bremerhavener Bevölkerung vor Schienenlärm.

Ihr Schreiben mit Anlage ist unverzüglich an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) übersandt worden. Die im Beschluss der Stadtverordnetenversammlung enthaltenen Forderungen beziehen sich nämlich auf den Zuständigkeitsbereich dieses Ministeriums. Das BMVBS hat versichert, sich Ihrem Schreiben anzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Gez. Schollmeier



Beglaubigt:

Malinke
(Tanf/bosdial/hgk)

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-199

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Formgebundene, fristwahrende oder sonstige rechtserhebliche Erklärungen sind ausschließlich auf dem Postweg einzureichen.

Anlage 2 g



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Magistrat
der Stadt Bremerhaven
STADTPLANUNGSAMT

Eing. 05. APR. 2012

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, IG I 7,
Postfach 12 06 29, 53048 Bonn

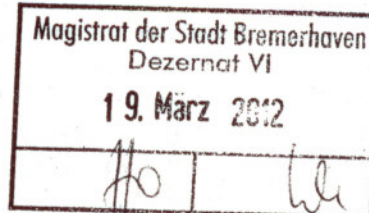
Seestadt Bremerhaven
Der Magistrat
Dezernat VI
Herrn Stadtrat Volker Holm
Postfach 21 03 60
27524 Bremerhaven

TEL +49 22899 305-2440

FAX +49 22899 10305-2440

franz.feldmann@bmu.bund.de

www.bmu.de



Lärmschutz
Schienenverkehrslärm
Ihr Schreiben vom 20.02.2012

Aktenzeichen: IG I 7 – 07023II
Bonn, 14.03.2012

Sehr geehrter Herr Holm,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben, mit dem Sie einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum Thema „Schutz der Bremerhavener Bevölkerung vor Schienenlärm“ übersandt haben und um Unterstützung bei der Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen bitten.

Für Ihr Anliegen habe ich großes Verständnis. Fast täglich erreichen das Bundesumweltministerium ähnliche Schreiben. In der dicht besiedelten und hoch industrialisierten Bundesrepublik Deutschland stellt der Verkehrslärm ein bedeutendes Umweltproblem dar.

Ich muss aber darauf aufmerksam machen, dass Ihr Schreiben an das Bundesumweltministerium nicht ganz den Zuständigkeiten innerhalb der Bundesregierung entspricht. Zwar ressortiert das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) mit seinen grundlegenden Anforderungen zum Lärmschutz beim Bundesumweltministerium. Für Rechtsvorschriften zum Schutz gegen Verkehrslärm liegt jedoch die Federführung beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (siehe http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/VerkehrUndUmwelt/Laermschutz/laermschutz_node.html). Das Bundesumweltministerium hat im Verkehrsbereich lediglich die Federführung für die Umsetzung der fachübergreifenden Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und für das Fluglärmgesetz, in dem es um bauliche Beschränkungen und baulichen Schallschutz geht. Über diese Zuständigkeiten hinaus

61/2 & 2
GR: 70 10.4.12
GSK: 22 11.9.12





Seite 2

kann sich das Bundesumweltministerium im Ressortkreis immer nur für eine Verbesserung des Schutzes gegen Verkehrslärm einsetzen. Ich bitte daher um Verständnis, dass ich auf Ihr Schreiben nicht näher eingehen kann. In grundsätzlicher Hinsicht darf ich aber zu dem Problem des Schienenverkehrslärms auf Folgendes hinweisen:

Die Bekämpfung des Verkehrslärms ist seit jeher ein Anliegen der Bundesregierung. Der Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode betont die Bedeutung des Lärmschutzes: „Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird. Wir wollen deshalb den Lärmschutz ausweiten. [...] Bei bereits bestehenden Strecken wollen wir das Lärmsanierungsprogramm Schiene fortsetzen und intensivieren. Dazu wollen wir auch die Möglichkeiten des technischen Fortschritts bei Fahrzeugen nutzen.“ Das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II des Bundesverkehrsministeriums vom August 2009 nennt eine Minderung des Schienenverkehrslärms um 50 % (ausgehend vom Stand 2008) an Lärmbrennpunkten bis 2020 als konkretes Ziel.

Die Schiene rückt auch deshalb in den Fokus, da aus umweltpolitischen Gründen eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die grundsätzlich umweltfreundlichere Schiene sinnvoll ist und angestrebt wird. Um dies ohne eine unangemessene oder gar gesundheitsschädliche Belastung der Bevölkerung realisieren zu können, ist die Verringerung des Schienenverkehrslärms sehr dringlich. Auch wenn an Lärmbrennpunkten zur akuten Lärmbekämpfung weiterhin auf konservative Maßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände gesetzt wird, besteht langfristig der effektivste und wirtschaftlichste Lärmschutz in einer Vermeidung und Verminderung der Geräusche gleich an der Quelle, d. h. durch Begrenzung der Geräuschemissionen am Fahrzeug und durch innovative Lärminderungsmaßnahmen am Gleis.

Im Schienenpersonenverkehr konnten bei der Geräuschkürzung bereits gute Erfolge erzielt werden. Ein bedeutendes Problem stellt jedoch weiterhin der Schienengüterverkehr dar. Derzeit laufen deshalb neben bestehenden gesetzlichen Anforderungen weitergehende Programme und Bemühungen der Bundesregierung zur Bekämpfung des Schienenverkehrslärms.

Um die für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen geltende Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu ergänzen, hat die Bundesregierung bereits 1999 ein auf haushaltsrechtlicher Grundlage beruhendes Sanierungsprogramm für bestehende Schienenwege gestartet. Die Regeln für die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms sind in der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienen-





Seite 3

wegen der Eisenbahnen des Bundes“ (siehe <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/33334/publicationFile/10982/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf>) des Bundesverkehrsministeriums festgelegt. Die Gestaltung der Maßnahmen zur Lärmsanierung richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. Bei der Abstimmung zur Förderrichtlinie hat sich das Bundesumweltministerium dafür eingesetzt, dass bei der Abwägung und Entscheidung zwischen verschiedenen Maßnahmen die Schutzwirkung aktiver Maßnahmen (z. B. Schallschutzwände und -wälle) stärker berücksichtigt wird.

Derzeit werden für die Lärmsanierung der Bestandsstrecken jährlich knapp 100 Millionen Euro aus dem Bundeshaushalt bereitgestellt. Bis September 2011 sind auf über 1.000 km Streckenlänge in über 725 Ortsdurchfahrten Schallschutzwände in einer Länge von rund 362 km und Schallschutzfenster in 45.600 Wohnungen eingebaut worden.

Um an bestehenden Schienenwegen auch neue Möglichkeiten der Lärminderung auszuloten, sind aus Mitteln des Konjunkturpakets II von 2009 bis 2011 zusätzlich rund 100 Mio. Euro für innovative Maßnahmen am Gleis bereitgestellt worden. Mit diesem Geld wurden gezielt die Erprobung und der Einsatz neuartiger Techniken zur Bekämpfung und Abschirmung von Lärm direkt an der Quelle gefördert. Beispiele für solche Maßnahmen sind der Einsatz von Schienenstegbedämpfern, die Brückenentdröhnung oder der Einbau hochelastischer Schienenbefestigungen. Die verfügbaren Mittel wurden bevorzugt an hochfrequentierten Strecken mit hoher Lärmbelastung unter Berücksichtigung einer schnellen Umsetzbarkeit der Maßnahmen eingesetzt. Es wurde eine bundesweite Verortung der Einzelvorhaben angestrebt und es wurden repräsentative Bereiche unterschiedlicher baulicher und topografischer Situationen ausgewählt, um Erkenntnisse für einen späteren bundesweiten Einsatz zu gewinnen.

Zur Begrenzung der Geräuschemissionen am Fahrzeug sind seit 2006 Geräuschgrenzwerte durch die Technischen Spezifikationen zur Interoperabilität im Schienenverkehr (TSI) europaweit festgelegt. Nach den TSI „Fahrzeuge – Lärm“ (Entscheidung 2006/66/EG) darf z. B. für die Neuzulassung das Fahrgeräusch eines Güterwagens mit einer durchschnittlichen Radsatzzahl pro Längeneinheit von bis zu 0,15/m bei einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h den Wert von 82 dB(A) im Abstand von 7,5 m zum Gleismittelpunkt nicht überschreiten. Derzeit wird die TSI „Fahrzeuge – Lärm“ überarbeitet und werden die Grenzwerte an den fortschreitenden Stand der Technik angepasst.





Seite 4

Da Güterwagen allerdings eine durchschnittliche Lebensdauer von 40 Jahren haben, wird die derzeitige Lärmproblematik stark durch den Bestand an Güterwagen bestimmt. Deshalb wurde in 2008 das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ (siehe <http://www.leiser-gueterverkehr.de>) initiiert. In dem Pilotprojekt soll bei 5.000 Güterwagen eine lärmmindernde Umrüstung von Graugussbremssohlen auf Verbundstoffbremssohlen (K- oder LL-Sohlen) finanziell durch den Bund gefördert werden. Nach Notifizierung bei der EU-Kommission konnte die Förderrichtlinie Ende 2009 veröffentlicht werden und konnten inzwischen Förderanträge für mehr als 1.000 Güterwagen bewilligt werden.

Das Innovationsprogramm zielt auf die weitere Verbesserung und breitere Verfügbarkeit von lärmmindernden Umrüttlösungen (K- und LL-Sohlen) für klotzgebremste Güterwagen. Es wird angestrebt, die Kosten und Risiken der Entwicklung weiterer bzw. verbesserter Bremssohlentypen zu verringern und die Entwicklung zu beschleunigen. Ferner geht es darum, das Prozedere für die Zulassung umgerüsteter Wagen zu vereinfachen und insbesondere auch unbefristete Zulassungen für LL-Sohlen zu erhalten, um weitere Anreize für mögliche Antragsteller zu geben und Planungssicherheit zu gewährleisten.

Parallel dazu wird die Einführung eines nationalen lärmabhängigen Trassenpreissystems vorangetrieben. Damit soll bundesweit auf dem gesamten Streckennetz ein wirtschaftlicher Anreiz für die Umrüstung von Bestands-güterwagen auf lärmmindernde Bremstechnik gesetzt werden. Am 5. Juli 2011 haben das Bundesverkehrsministerium und die DB Netz AG ein Eckpunktepapier unterzeichnet, welches ein laufleistungsabhängiges Bonusmodell lärmabhängiger Trassenpreise für die kommenden 8 Jahre mit paritätischer Finanzierung durch den Staat und den Bahnsektor vorsieht.

Um eine größtmögliche Anreizwirkung zu schaffen, ist nicht nur ein nationales lärmabhängiges Trassenpreissystem, sondern eine europaweit harmonisierte lärmabhängige Trassenpreisgestaltung wünschenswert. Ein erster Schritt in diese Richtung wird derzeit mit der Überarbeitung der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung unternommen.

Ein neues Instrument zur Bekämpfung des Verkehrslärms ist die Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). Entsprechend den Zielaussagen des Grünbuchs der EU-Kommission zur künftigen Lärmschutzpolitik geht die Richtlinie über einen sektoralen Ansatz zur Lärmbekämpfung hinaus. Strategisches Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist es, nicht nur die Belastung





Seite 5

der Bevölkerung anhand von Lärmkarten für Ballungsräume und die Hauptverkehrsinfrastruktur transparent zu machen, sondern vor allem über die Lärmaktionsplanung unter effektiver Mitwirkung der Öffentlichkeit die fachliche und politische Diskussion über die Realisierung wirkungsvoller Lärminderungsmaßnahmen voranzubringen. Das Bundesumweltministerium fördert eine breite Praxisanwendung der in nationales Recht umgesetzten EU-Richtlinie (§§ 47a ff. BImSchG) und tritt zugleich für eine anspruchsvolle Fortentwicklung der Richtlinie in Europa ein (siehe <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/ulr.html>).

Auf der Grundlage der in 2012 durchzuführenden strategischen Lärmkartierung in sämtlichen Ballungsräumen sowie an sämtlichen Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen soll eine umfangreiche Datenbasis gewonnen werden. Anliegen des Bundesumweltministeriums wird es sein, die Datenbasis für detaillierte Analysen über die Lärmbelastung in Deutschland und über Ansatzpunkte für wirkungsvolle Lärminderungsmaßnahmen zu nutzen. Die anschließende Aktionsplanung erfordert intensive Arbeiten an neuen Lösungen für die vielfältigen Lärmprobleme.

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zum Fünften Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Änderungen zum Lärmschutz gefordert. Das Bundesumweltministerium hat sich im Ressortkreis für diese Vorschläge eingesetzt. Inzwischen hat der Deutsche Bundestag eine Mitwirkungspflicht öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Lärmkartierung und Aktionsplanung beschlossen. Die Einführung einer eisenbahnrechtlichen Anordnungsbefugnis zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche wird geprüft werden. Ebenso wird eine Regelung von Grundsätzen für Entgeltbestandteile umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs im Rahmen eines Gesetzes zur Entgeltregulierung geprüft.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Informationen eine grundsätzliche Perspektive für die Verbesserung des Schutzes vor Schienenverkehrslärm vermittelt zu haben. Im Übrigen kann ich wegen konkreter Maßnahmen nur anregen, dass Sie sich unmittelbar an das Bundesverkehrsministerium wenden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Dr. Feldmann



„Immer mehr werden krank“

Bremerhaven. Die Lärmschutz-Initiative in Bremerhaven bekommt Unterstützung aus der Politik. Gesundheitssenatorin Renate Jürgens-Pieper (SPD) will bei der nächsten Gesundheitsministerkonferenz des Bundes und der Länder im Juni eine Initiative gegen Bahnlärm einbringen. Von Denise von der Ahé



Lärmschutzwand an der Mozartstraße:
Gesundheitssenatorin Renate Jürgens-Pieper will bei der nächsten Gesundheitsministerkonferenz des Bundes und der Länder im Juni eine Initiative gegen Bahnlärm einbringen.
Foto Is

Nach einem Bericht des Verkehrsressorts sind in Bremerhaven nachts 14 350 Menschen mit mehr Lärm belastet als es die gesetzlichen Grenzwerte zulassen. Tagsüber sind es 7600. Insgesamt sind in der Seestadt nachts 30 730 Menschen von Bahnlärm betroffen.

„Die Gesundheitssenatorin hat meinen Vorschlag aufgegriffen, sich aus gesundheitlicher Sicht für mehr Lärmschutz einzusetzen“, sagt Ex-Sozialstadtrat Wilfried Töpfer, der Mitglied der Bremerhavener Interessengemeinschaft für lückenlosen Lärmschutz ist. Auch mit Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne) und Wirtschaftssenator Martin Günthner (SPD) habe die Initiative Gespräche geführt. „Sie haben uns

Unterstützung für unsere Ziele signalisiert“, freut sich Initiativen-Sprecher Helmut Hübenthal. Die Initiative habe ihre Ziele zudem bei Oberbürgermeister Melf Grantz (SPD) und Gesundheitssenatorin Brigitte Lückert (SPD) vorgestellt. „Immer mehr Menschen werden durch Lärm krank“, sagt Hübenthal. Wie wichtig Lärmschutz sei, sei jedoch in weiten Teilen der Bevölkerung noch nicht angekommen. Daher wolle die Interessengemeinschaft Bürger und Politik wachrütteln, so Hübenthal weiter. Für ihn ist es immer noch ein Unding, dass der Lärm von der Bahn berechnet statt gemessen wird. „Wir hören, wie laut es wirklich ist“, betont Hübenthal.

Mit Initiativen vernetzen

Die Initiative will sich mit Gleichgesinnten in ganz Deutschland noch weiter vernetzen. Um beim Bund Lobbyarbeit zu betreiben, solle es noch in diesem Jahr in Berlin eine Veranstaltung mit Initiativen aus mehreren Ländern geben, so Hübenthal. Auch mit dem Mieterverein und dem Haus- und-Grund-Landesverband wollen die Bahnlärm-Gegner sprechen. Hintergrund seien Urteile, dass man bei Bahnlärm seine Miete kürzen könne, sagt Hübenthal.

Gefreut hat er sich über Post von Baustadtrat Volker Holm (CDU). In einem Schreiben heißt es, dass die Verwaltung den kürzlich von der Stadtverordnetenversammlung verabschiedeten Antrag für mehr Lärmschutz bearbeite. Darin fordern die Stadtverordneten den Magistrat unter anderem auf, sich mit dem Senat bei Bundesregierung und Bahn für lückenlose Lärmschutzwände in Bremerhaven einzusetzen. Ein weiteres Ziel: Wenn Güterzüge durch Bremerhaven fahren, soll dies nur noch halb so schnell erlaubt sein.

Artikel vom 05.03.12 - 07:00 Uhr

Anlage 2i



Eisenbahn-Bundesamt

Magistrat der Stadt Bremerhaven
Dezernat VI
27. März 2012
Ho | We
Ø 61

Außenstelle Hannover

Magistrat
der Stadt Bremerhaven
STADTVERORDNETENVERSAMMLUNG
Eing. 05. APR. 2012

Eisenbahn-Bundesamt, Herschelstraße 3, 30159 Hannover

Seestadt Bremerhaven
Dezernat VI
Postfach 21 03 60

27524 Bremerhaven

Bearbeitung: Herr Berka
Telefon: (05 11) 36 57- 100
Telefax: (05 11) 36 57- 391
e-Mail: BerkaF@eba.bund.de
sb1-han@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 22.03.2012

61/2 R

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

VMS-Nummer

58100 Pap

20
62- P: 10.4.12
45- 11.4.12

Betreff: Eisenbahnstrecke 1740 Wunstorf – Bremen – Bremerhaven Seehafen

Bezug: Ihr Schreiben vom 20.02.2012, Az. 61/2

Anlagen: ---

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit o.g. Schreiben, eingegangen beim Eisenbahn-Bundesamt am 01.03.2012, übersenden Sie den beschlossenen Antrag der Stadtverordnetenversammlung zum „Schutz der Bremerhavener Bevölkerung vor Schienenlärm“ zur Kenntnisnahme. Ferner bitten Sie um Unterstützung bei der Umsetzung der im genannten Antrag aufgeführten Maßnahmen.

Der o.g. Antrag erkennt an, dass durch Lärmsanierungsmaßnahmen bereits mindernde Wirkungen bei einigen der betroffenen Bürgerinnen und Bürgern eingetreten ist.

Im Hinblick auf eine weitergehende Lärmreduzierung darf ich zunächst auf die Initiativen des BMVBS verweisen, etwa im Hinblick auf ein lärmabhängiges Trassenpreissystem und ein Bonusssystem zur Umrüstung von Güterwagen von Grauguss- auf Verbundstoff-Klotzbremsen.

Hausanschrift:
Herschelstraße 3, 30159 Hannover
Tel.-Nr. +49 (05 11) 36 57 - 0
Fax-Nr. +49 (05 11) 36 57 - 3 90

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN: DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Formgebundene, fristwahrende oder sonstige rechtserhebliche Erklärungen sind ausschließlich auf dem Postweg einzureichen.

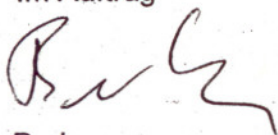
Es darf ferner angemerkt werden, dass sich der – politische – Beschluss der Stadtverordnetenversammlung auf eine Ansprache der Bundesregierung (BMVBS) und der Deutschen Bahn AG (DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen) bezieht. Das Eisenbahn-Bundesamt als nachgeordnete Behörde zum BMVBS nimmt vielfältige Aufgaben als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde wahr, jedoch außerhalb des politischen Bereichs.

Im Rahmen seiner Aufgaben – insbesondere als Planfeststellungsbehörde – wird das Eisenbahn-Bundesamt die Planungen der DB Netz AG auf dem Stadtgebiet Bremerhaven auch weiterhin entsprechend der Vorgaben des Abwägungsgebots und rechtlicher Vorschriften prüfen und dabei auch die Seestadt Bremerhaven als Träger öffentlicher Belange in seine Genehmigungsverfahren einbinden. Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht selbst Änderungen der Eisenbahninfrastruktur plant und daher auch keine eigenen weitergehenden Lärmschutzplanungen durchführen könnte.

Eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge durch das Eisenbahn-Bundesamt als Schallschutzmaßnahme kommt nach diesseitiger Auffassung nicht in Betracht, da das Eisenbahn-Bundesamt keine entsprechende Anordnungscompetenz hat. Die Befugnisse des Eisenbahn-Bundesamts sind darauf beschränkt, als technische Aufsichtsbehörde zur Abwendung von Gefahren für den Eisenbahnbetrieb Langsamfahrstellen anzuordnen, wenn die Eisenbahninfrastruktur technische Mängel aufweisen würde.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Berka