

# **Beschluss des Beirates Findorff**

## **Lärmschutz für Findorff**

Der Bauausschuss im Beirat Findorff fordert vom  
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr:

### **1. Den Lärmschutz an den durch den Stadtteil Findorff führenden Bahnstrecken zu verbessern. Insbesondere durch aktiven Lärmschutz an und neben dem Bahnkörper.**

Die DB Netz AG hat die Lärmsanierungsmaßnahmen in Bremen auf der Grundlage des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes bis auf die Projekte Mahndorf (2019) und Sebaldsbrück (2021 ff) umgesetzt. Alle anderen Ortsdurchfahrten sind komplett abgeschlossen.

Voraussichtlich in 2018 wird die neue Förderrichtlinie unter Berücksichtigung der neuen niedrigeren Lärmsanierungsgrenzwerte und einer überarbeiteten Priorisierung aller Ortsdurchfahrten, also auch der bereits sanierten Streckenabschnitte, in Deutschland herausgegeben.

Mit Fortschreibung dieses Gesamtkonzepts der Lärmsanierung werden die Ortsdurchfahrten, bei denen bei der Fortschreibung erneuter Sanierungsbedarf ermittelt wird, entsprechend der jeweiligen neu ermittelten Priorisierungskennzahl als sanierungsbedürftig wieder bei den zu sanierenden Streckenabschnitten eingereiht. Die Ortsdurchfahrten in Bremen dürften mit dazu gehören. Wann es dann zu einer Überprüfung bereits bearbeiteter Ortsdurchfahrten (neue schalltechnische Untersuchung usw.) wie z. B. Bremen-Nord kommt, ist allerdings offen.

Erst mit Herausgabe der neuen Förderrichtlinie kann grob abgeschätzt werden, wann es zu einer erneuten Bearbeitung der übrigen Ortsdurchfahrten in Bremen kommen wird.

In der Sitzung der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 14.12.2017 wurden die Ergebnisse der Bedarfsanalyse „Lärmschutzmaßnahmen an Bahnstrecken in der Stadtgemeinde Bremen – Bedarfsanalyse aktiver Lärmschutz“ vorgestellt. Mit der Bedarfsanalyse wurden Lücken im bestehenden Lärmschutz an Bahnstrecken in der Stadtgemeinde identifiziert, mögliche Kosten für Lärmschutzwände ermittelt und die am meisten von Bahnlärm betroffenen Abschnitte in eine Priorität zueinander gestellt.

Diese Bedarfsanalyse soll Grundlage eines Programms zum Lückenschluss sein. Für den Haushalt 2018/2019 sind Mittel zur Umsetzung einer ersten Maßnahme an der Grönlandstraße in Bremen-Grambke vorgesehen. Ab dem Haushalt 2020 sind weitere Mittel für die Umsetzung der Ergebnisse der Bedarfsanalyse vorzusehen.

### **2. Den Lärmschutz im Bereich Plantage herzustellen und damit dem geänderten Bebauungsplan Rechnung zu tragen.**

Die Umsetzung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes an Bahnstrecken ist für die Stadtgemeinde Bremen weitgehend abgeschlossen. Für mögliche weitere Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes in der Stadtgemeinde Bremen in der Zukunft wird auf die Antwort zu Nummer 1 verwiesen.

Im Übrigen ergeben sich gegenüber dem Bund wegen der Änderung des Bebauungsplans für die Plantage (alt 2226; neu 2465, Planaufstellungsbeschluss vom 18.01.2018) keine

Ansprüche auf Herstellung eines Lärmschutzes. Der zukünftige Bebauungsplan 2465 sieht nach dem Planaufstellungsbeschluss vom 18.01.2018 ein urbanes Gebiet (MU) vor. Der Immissionsrichtwert für MU ist nachts mit dem Immissionsrichtwert eines Kerngebietes identisch. Ein solches setzte der noch geltende Bebauungsplan 2226 fest. Der Immissionsrichtwert für MU tags ist sogar um 3 dB(A) höher als bei einem Kerngebiet.

Im Übrigen ist es Aufgabe des zukünftigen Bebauungsplans 2465, auf die vorherrschende Geräuschbelastung von Straße und Bahnstrecke zu reagieren.

**3. Die durch den Bahnverkehr entstehenden Erschütterungen zu messen und geeignete Maßnahmen vorzuschlagen. Wir fordern insbesondere, die bisherigen Betonschwellen zu ersetzen, um Erschütterungen und sekundären Luftschall zu dämpfen.**

Abweichungen der Schienen- und Radlaufflächen von der Idealform und örtlich variierende Steifigkeiten des Fahrwegs, z. B. wegen der diskreten Schienenlagerung, können während der Vorbeifahrt eines Zuges zu Bodenschwingungen in der Umgebung der Gleisanlage führen. Diese Bodenschwingungen können bei niedrigen Frequenzen als Erschütterungen und bei höheren Frequenzen als sekundärer Luftschall wahrgenommen werden. Letzterer wird in geschlossenen Räumen von Wänden und Decken abgestrahlt.

Das Auftreten von Erschütterungen und sekundärem Luftschall hängt entscheidend von den örtlichen Bodenbeschaffenheiten und der Konstruktion des jeweiligen Gebäudes ab. Zu nennen sind hier insbesondere

- Aufbau des Untergrundes, und Verdichtungsgrad (z. B. Sand-, Ton- oder Schluffboden, Einschlüsse im Untergrund, Dämpfung des Baugrundes, Höhe des Grundwasserstands etc.),
- Ver- und Entsorgungsleitungen mit Hausanschluss,
- Masse des Gebäudes,
- Art der Gründung (Flächen- Streifen- oder Pfahlgründung, Gründungstiefe),
- Gebäudestruktur, Stockwerkshöhen und Aufbau der Geschossdecken (z. B. Holzbalkendecke, Betondecke),
- Geometrie (Spannweiten, Aussteifungen und Auflagerbedingungen) und
- Fußbodenaufbauten (z. B. schwimmender Estrich, Laminatboden).

Daher kann die Bewertung der Erschütterungssituation nur bezogen auf konkrete Objekte erfolgen. Eine Kartierung analog zur Lärmkartierung ist aus den genannten Gründen deshalb nicht möglich. Auch die Festlegung von Maßnahmen zur Erschütterungsminderung kann nur für den jeweiligen Einzelfall unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten erfolgen.

Die DB AG hat zur konzernweit einheitlichen Behandlung des Themas ‚Erschütterungen und sekundärer Luftschall‘ eine umfassende, mit dem EBA abgestimmte Richtlinie erstellt. Diese ist auch Dritten zugänglich (RIL 820.2050). Darüber hinaus bestehen weitere Regelungen.

An Bestandsstrecken besteht – analog zum Lärmschutz - kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen. Ein Erschütterungssanierungsprogramm – analog zum freiwilligen Lärmsanierungsprogramm – existiert nicht, ist zur Zeit auf Grund der oben genannten Besonderheiten und einzelfallbezogenen Betrachtungsweise auch nicht finanzierbar.

Die DB AG hat sich in der Vergangenheit an Forschungsprojekten zum Erschütterungsschutz beteiligt. Hier sei insbesondere auf das Projekt RIVAS verwiesen, das im 7. Forschungsrahmenprogramm der EU durchgeführt wurde. Die Ergebnisse sind unter [www.rivas-project.eu](http://www.rivas-project.eu) öffentlich zugänglich.

#### **4. Den Lärm an den Bahnstrecken zu erfassen und nicht nur berechnete Lärmwerte heranzuziehen.**

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat im Februar 2017 die Errichtung und den Betrieb eines deutschlandweiten Messstellennetzes für das Bahnlärmmonitoring ausgeschrieben. Dieser Auftrag schließt die Erkundung geeigneter Messstandorte ein. Derzeit erkundet und bewertet der Auftragnehmer akustisch geeignete Messstandorte. Die abschließende Definition der Anzahl und der Standorte der Lärmmessstellen soll im vierten Quartal 2017 erfolgen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wies immer darauf hin, dass die Auswahl ausschließlich nach verkehrlichen Kriterien erfolgen würde. Regionale oder gebietsräumliche Kriterien kämen dagegen nicht zur Anwendung.

Gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr stets – zuletzt mit Schreiben vom 31.01.2018, auf das noch keine Antwort vorliegt – auf die hohe Betroffenheit der Stadtgemeinde Bremen hingewiesen und auch einen Standort für den Zugdurchlauf durch Bremen gefordert.

Hier gilt es nun die Auswahlentscheidung der Gutachter abzuwarten.

#### **5. Die Stelle des Bahnlärmbeauftragten, als Ansprechpartner für vom Bahnlärm betroffene Bürger\*innen, wieder zu besetzen.**

Die Stelle ist bereits seit dem 01.12.2017 mit Herrn Thomas Loch besetzt und im Referat 52 (Schienenverkehr) angesiedelt. Herr Loch hatte sich in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 14.12.2017 vorgestellt.

#### **6. Einen Haushaltstitel für kommunalen Lärmschutz einzurichten.**

Siehe hierzu die Antwort zu Nr. 1.

#### **7. Wir begrüßen den Beschluss der Bürgerschaft vom 08.03.2017 „Erschütterungen durch den Bahnverkehr - Lärmmessstelle einrichten“ (DRS.19/869).**

Bremen, den 30.01.2018

(einstimmig verabschiedet anlässlich der Sitzung des Fachausschusses „Bau, Umwelt und Verkehr“ am 30.01.2018)

Antworten des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr vom 05.03.2018