Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Stadtbürgerschaft 9. Wahlperiode: 1975-79

(25.6.1979) Drucksache 9/598

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 9 / 598 S**
Stadtbürgerschaft (zu Drs. 9/485 S)
9. Wahlperiode 25. 06. 79

Mitteilung des Senats

Geschwindigkeitserhöhung auf der Bundesbahnstrecke Dortmund—Hamburg

Die Fraktion der FDP in der Bremischen Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) hat unter dem 1. November 1978 (Drucksache 9/485 S) folgenden Antrag gestellt:

„Die Stadtbürgerschaft wolle beschließen:

Die Stadtbürgerschaft ist der Meinung, daß einer Geschwindigkeitserhöhung der Bundesbahnzüge auf 200 km/h auf dem bremischen Gebiet der Eisenbahnstrecke Dortmund—Hamburg nur dann zugestimmt werden kann, wenn

— zuvor alle höhengleichen Bahnübergänge auf dieser Strecke beseitigt sind und

— durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt ist, daß sich die Lärmbelästigung für die Anwohner nicht erhöht.

Der Senat wird aufgefordert, der Planfeststellung über die Verlegung eines Teils dieser Eisenbahnstrecke nur unter den oben genannten Bedingungen zuzustimmen."

Die Stadtbürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 16. November 1978 beschlossen (Beschluß-Nr. 9/517 S), diesen Antrag an die Deputationen für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, Inneres, Bau und Raumordnung sowie Gesundheit und Umweltschutz zur Beratung und Berichterstattung zu überweisen. Die Federführung liegt bei der Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr.

Nach Beratung in den vier beteiligten Deputationen überreicht der Senat in der Anlage den Bericht der federführenden Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, dem die Deputation für Bau und Raumordnung zugestimmt hat. Die Deputationen für Inneres sowie für Gesundheit und Umweltschutz haben von dem Bericht Kenntnis genommen.

Der Senat schließt sich dem Bericht an und weist darauf hin, daß angesichts der Kosten eine Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge in den nächsten Jahren aus finanziellen Gründen nur dann möglich sein wird, wenn die Verhandlungen mit dem Bundesminister für Verkehr über Zuschüsse des Bundes nach § 17 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes positiv abgeschlossen werden können.

Bericht

Geschwindigkeitserhöhung auf der Bundesbahnstrecke Dortmund—Hamburg

Antrag der Fraktion der FDP vom 1. November 1978
(Drucksche 9/485 S)

Die federführende Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr erstattet der Stadtbürgerschaft folgenden Bericht, dem die Deputation für Bau und Raumordnung zugestimmt hat, und den die Deputationen für Inneres sowie für Gesundheit und Umweltschutz zur Kenntnis genommen haben:

I

Der Ausbau der Bundesbahnstrecke Dortmund—Hamburg für eine Zuggeschwindigkeit von 200 km/h ist vom Bund in das „Koordinierte Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis 1985" aufgenommen worden, nachdem die Be-

wertung der Ausbaumaßnahme in der Kosten-/Nutzenanalyse ein günstiges wirtschaftliches Ergebnis ergeben hat. Der Fahrzeitgewinn zwischen Hamburg und Münster (Westf.) beträgt 30 Minuten, das sind 21 Prozent der jetzigen Reisezeit. Die höhere Geschwindigkeit von 200 km/h wird künftig nur von den im 1-Stunden-Takt verkehrenden TEE- und IC-Zügen gefahren. Bei den anderen Reisezügen und den langsamer fahrenden Güterzügen bleibt es bei den derzeit gefahrenen Geschwindigkeiten.

Der Bundesminister für Verkehr hat der Deutschen Bundesbahn die für die höhere Geschwindigkeit von 200 km/h notwendigen Streckenausbaumaßnahmen gemäß § 14 Abs. 3 Bundesbahngesetz grundsätzlich genehmigt. Die Kosten trägt der Bund. Sie sind für den Streckenabschnitt auf bremischem Gebiet mit 7,5 Mio DM veranschlagt und beschränken sich auf den Streckenabschnitt etwa zwischen dem Bahnübergang Hemmstraße und Stadtwald bis zur Landesgrenze hinter dem Bahnübergang Hodenberger Deich östlich des Bahnhofs Bremen-Oberneuland. Die schnellfahrenden TEE- und IC-Züge werden an der Schnellfahrgrenze zwischen dem Bahnübergang Hemmstraße und dem Stadtwald auf 120 km/h herunterbremsen bzw. auf 200 km/h beschleunigen. Für den Streckenabschnitt von Bremen Hbf bis südlich des Bahnhofs Bremen-Hemelingen fahren die TEE- und IC-Züge auch künftig mit den derzeitigen Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h.

Die Baumaßnahmen an dem künftigen Streckenschnellfahrabschnitt sollen 1980 beginnen und in verschiedenen Bauabschnitten voraussichtlich bis 1982 abgeschlossen sein. Dabei soll eine veränderte Linienführung der Strecke im Raum Oberneuland durch Begradigung der Kurve östlich des Bahnhofs Oberneuland vorgenommen werden (die Strecke soll ca. 40 m nach Süden verlegt werden). Der höhengleiche Bahnübergang Hodenberger Deich soll durch eine Straßenunterführung ersetzt werden. Aus Mitteln des Zukunfts-Investitionsprogrammes (ZIP) werden die Bahnübergänge Achterdiek und Findorff-Allee niveaufrei durch Straßenunterführungen hergestellt. Bei den verbleibenden höhengleichen Bahnübergängen Rockwinkeler Landstraße/Heerstraße, Mühlenfeldstraße, Auf der Heide und Achterstraße sollen die Schranken signalabhängig gestaltet und mit Lichtzeichen gelb/rot versehen werden. Signalabhängigkeit der Schranken bedeutet, daß die Streckensignale erst dann auf freie Fahrt gestellt werden können, wenn die Schranken geschlossen sind, und die Schranken nur wieder geöffnet werden können, wenn der Streckenabschnitt durch die Streckensignale gesperrt ist.

II

Die Anwohner an dem künftigen Streckenschnellfahrabschnitt, insbesondere die Anwohner in dem städtischen Siedlungsgebiet Oberneuland, befürchten durch die Erhöhung der Geschwindigkeit der TEE- und IC-Züge eine höhere Lärmbelästigung als sie schon jetzt vorhanden ist sowie längere Schließzeiten der Schranken an den höhengleichen Bahnübergängen mit der Folge einer Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse. Es wird auch die Meinung vertreten, daß die mit Millionenbeträgen notwendigen Maßnahmen für die Geschwindigkeitserhöhung in keinem vertretbaren Verhältnis zu dem dadurch erzielten Zeitgewinn stehen und deshalb auf die Geschwindigkeitserhöhung auf diesem Streckenabschnitt ganz verzichtet werden sollte.

Zu der befürchteten höheren Lärmbelästigung vertritt die Bundesbahn die Auffassung, daß sich aus der Erhöhung der Geschwindigkeit keine oder nur eine geringe Änderung des Lärmpegels ergeben wird. Die Bundesbahn hat zugesagt, den zur Zeit vorhandenen und nach Aufnahme des Schnellfahrbetriebes zu erwartenden Lärmpegel zu ermitteln.

Zu der Frage der längeren Schließzeiten der Schranken an den höhengleichen Bahnübergängen meint die Bundesbahn, daß durch Anwendung einer neuen Schalttechnik (Signalabhängigkeit usw.) und Ausnutzung vorhandener Entfernungstoleranzen sich die derzeitigen Schließzeiten der Schranken durch höhere Zuggeschwindigkeit nicht wesentlich ändern.

Zu der Frage der Zeitersparnis auf diesem Streckenabschnitt durch höhere Zuggeschwindigkeit weist die Bundesbahn darauf hin, daß der Fahrzeitgewinn auf einer Strecke aus vielen Einzelmaßnahmen resultiert. Es könne daher nicht auf einzelne Maßnahmen verzichtet werden, weil dann der Erfolg überhaupt in Frage gestellt werde. Das gilt auch für den Streckenabschnitt auf bremischem Gebiet.

III

Die Erhöhung der Zuggeschwindigkeit auf 200 km/h ist eine innerbetriebliche Angelegenheit der Bundesbahn, ohne daß damit Aussagen oder Wertungen über den Lärmschutz vorweggenommen werden. Hierfür ist lediglich eine Ausnahmegenehmigung des Bundesministers für Verkehr von den hierfür geltenden Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung notwendig. Diese Maßnahme bedarf keiner Zustimmung der davon betroffenen Gebietskörperschaft. Somit hat Bremen keine rechtliche Handhabe, gegen die Geschwindigkeitserhöhung zu intervenieren oder sie, entsprechend dem Antrag der FDP-Fraktion, von Bedingungen abhängig zu machen.

Dagegen sind für die beabsichtigte Änderung der Linienführung durch Begradigung der Streckenkurve östlich des Bahnhofs Bremen-Oberneuland und für die Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge durch den Bau von Straßenunterführungen sowie für die Änderung der technischen Sicherungen (Nachbau von Lichtzeichen mit der Farbfolge Gelb-Rot zusätzlich zu den vorhandenen Schranken, Signalabhängigkeit) an den höhengleichen Bahnübergängen Planfeststellungen aufgrund von § 36 Bundesbahngesetz notwendig. Dafür hat die Bundesbahn die Pläne der zuständigen Verwaltungsbehörde des Landes zur Stellungnahme zuzuleiten. Diese hat die Stellungnahmen aller beteiligten Behörden und sonstigen beteiligten Stellen herbeizuführen und die Planauslegung nach Maßgabe des Verwaltungsverfahrensgesetzes durchzuführen. Zuständige Behörden im Lande Bremen im Sinne von § 36 Bundesbahngesetz sind

— der Senator für das Bauwesen für die Änderung der Linienführung der Strecke im Raum Oberneuland und für den Ersatz von höhengleichen Bahnübergängen durch Straßenunterführungen,

— der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr für die Änderung bzw. Verbesserung der technischen Sicherungen an den höhengleichen Bahnübergängen.

Im Rahmen dieser Planfeststellungsverfahren können an die Bundesbahn Forderungen gestellt werden. Über diese Forderungen entscheidet der Bundesminister für Verkehr bei der Planfeststellung, wenn hierüber nicht schon zuvor mit der Bundesbahn Übereinstimmung erzielt worden ist.

IV

Aus raumordnerischer Sicht ist der Ausbau der Bundesbahnstrecke Dortmund—Hamburg für eine Zuggeschwindigkeit von 200 km/h zu begrüßen.

Bremen liegt auf der großräumig bedeutsamen Achse Hamburg—Bremen—Osnabrück—Ruhrgebiet, die in das Bundesraumordnungsprogramm (BROP) dargestellt ist und in das z. Z. in der Aufstellung befindliche Landesraumordnungsprogramm übernommen wird. Der Ausbau des großräumig bedeutsamen Achsennetzes soll gemäß BROP vorrangig den Schwerpunkträumen mit besonderen Strukturschwächen zugute kommen. Die Gebietseinheit „Unterweser—Nordost—Niedersachsen", in die Bremen fällt, ist ein Schwerpunktraum mit besonderen Strukturschwächen, und zwar sowohl in der Erwerbs- als auch in der Infrastruktur. Die vorgesehene erhebliche Verbesserung des Fernreiseverkehrs der Bundesbahn steigert die Lagegunst Bremens und stellt im Hinblick auf Projekte, die im Rahmen des „Küstenplanes" zum Abbau des von der Konferenz Norddeutschland festgestellten Süd-Nord-Gefälles gefördert werden sollen, eine wichtige Begleitmaßnahme dar.

Bei der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge als eine der Bedingungen des Antrages der FDP-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft (Stadt) handelt es sich um Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Danach muß sich die Stadtgemeinde Bremen als Straßenbaulastträger mit 1/3 der Gesamtkosten beteiligen, soweit nicht nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz dazu durch den Bund ein Zuschuß gewährt wird. Entsprechende Verhandlungen hat der Senator für das Bauwesen bereits aufgenommen. Die Planung und Durchführung der Umgestaltung der Bahnübergänge kann nur in engem Zusammenwirken zwischen der Bundesbahn und Bremen erfolgen.

Die berichterstattenden Deputationen sind der Auffassung, daß die höheren Zuggeschwindigkeiten unter Berücksichtigung der vorhandenen dichten Zugfolge sowie der von der Bundesbahn beabsichtigten Anwendung neuer Schalttechniken und der Ausnutzung vorhandener Entfernungstoleranzen längere Schließzeiten

der Schranken an den Bahnübergängen zur Folge haben werden und die Leichtigkeit des Straßenverkehrs beeinträchtigen. Deshalb kann bei der Erhöhung der Zuggeschwindigkeit das Problem der Beseitigung aller höhengleichen Bahnübergänge an dem künftigen Streckenschnellfahrabschnitt nicht außer Betracht bleiben. Aus diesem Grunde sollte Bremen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Beseitigung dieser höhengleichen Bahnübergänge schaffen, wobei der Bahnübergang Rockwinkeler Landstraße/Heerstraße wegen seiner Verkehrsbelastung besonders kritisch ist.

Die Forderung nach geeigneten Lärmschutzmaßnahmen zur Vermeidung höherer Lärmbelästigung als weitere Bedingung des Antrages der FDP-Fraktion in der Bremischen Bürgerschaft (Stadt) bedarf im Schutzinteresse der davon betroffenen Bevölkerung einer sehr sorgfältigen Prüfung. Eine durch Bremen zwischenzeitlich durchgeführte Ermittlung der vorhandenen Lärmbelastung auf der Grundlage des Entwurfes des Verkehrslärmschutzgesetzes, der Zugzahlen und -gattungen sowie deren Geschwindigkeiten und Zuglängen hat für die am stärksten belasteten Zeiten sowohl am Tage als auch in der Nacht einen Mittelungspegel von 73 dB(A) ergeben. Dieser Wert beruht ausschließlich auf den Zuggattungen D-, Eil-, Nahverkehrs- und Güterzügen. Die TEE- und IC-Züge liefern aufgrund ihres relativ geringen Geräuschpegels von 55 dB(A) keinen Beitrag zu dem Mittelungspegel von 73 dB(A). Die geplante Geschwindigkeitserhöhung dieser Züge von 160 auf 200 km/h wirkt sich somit auf den Mittelungspegel von 73 dB(A) nicht aus.

Durch Verhandlungen mit der Bundesbahn ist sicherzustellen,

— daß durch Lärmmessungen und entsprechende Einzelberechnungen der jetzt vorhandene und nach der Aufnahme des Schnellfahrbetriebes sich ergebende Lärmpegel ermittelt wird, um Vergleichswerte zu erhalten,

— daß aufgrund dieser Vergleichswerte von der Bundesbahn die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der zu erwartenden Rechtsvorschriften durchgeführt werden.

V

Beschlußvorschlag:

Die Deputationen für Häfen, Schiffahrt und Verkehr sowie für Bau und Raumordnung schlagen der Bremischen Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) folgenden Beschluß vor:

Die Bremische Bürgerschaft erkennt die Bedeutung des Ausbaues der Bundesbahnstrecke Dortmund—Hamburg im Rahmen der großräumig bedeutsamen Achse Hamburg— Bremen—Osnabrück—Ruhrgebiet und die daraus folgende Standortverbesserung für Bremen an.

Die Bremische Bürgerschaft ist jedoch der Auffassung, daß negative Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Straßenverkehrs und auf die Lärmsituation der Anwohner zu vermeiden sind.

Der Senat wird aufgefordert,

1. der Planfeststellung über die Verlegung eines Teils dieser Strecke nur dann zuzustimmen, wenn alle höhengleichen Bahnübergänge auf dem bremischen Streckenabschnitt beseitigt werden,
2. sicherzustellen, daß die planerischen und finanziellen Voraussetzungen für die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge rechtzeitig geschaffen werden,
3. auf die Deutsche Bundesbahn einzuwirken mit dem Ziel, sicherzustellen, daß sich die Lärmbelästigung für die Anwohner nicht erhöht, und daß erforderliche Schutzmaßnahmen vorgenommen werden.

Druck: Hans Krohn, Bremen