

Öffentliche Anhörung der Bezirksversammlung Wandsbek
zur Lärmbelastung an der Güterumgehungsbahn
am 21.06.2007 um 18 Uhr im Ruckteschellheim, Friedenstr. 4, Wandsbek

Teilnehmer auf dem Podium:

Aus der Bezirksversammlung	Als Gäste
- Frau Hoppermann (CDU), Versammlungsleiterin	- Herr Carstens (Bahn AG)
- Herr Eggers (CDU)	- Herr Krenz (A.I.T.)
- Herr Buschhüter (SPD)	- Herr Hartmann (BSU)
- Herr Schultz (GAL)	- Herr Wendland (BSU)

Aus der Vielzahl an Diskussionsthemen wurden die Betroffenheit und die Befürchtungen der Anwohner deutlich. Die Politiker der Bezirksversammlung Wandsbek behandelten das Thema – wie schon auf der Anhörung in Nord die dortigen örtlichen Politiker – mit arg gebremsten Schaum, es wurde eine gewisse politische Hilflosigkeit erkennbar. Das Hauptargument war: Lärmverursacher ist die Bahn und die müsse etwas tun.

Aus den Themen hier einige interessante Punkte:

Herr Carstens erläuterte,

- a) Dass man 2004 mit den Planungen auf dem östlichen Abschnitt der GUB deshalb begonnen habe, weil man erkannt habe, dass dort wegen der Bevölkerungsdichte am höchsten sei (dieser Schuss ging natürlich nach hinten los);
- b) dass die Umleitung der Güterzüge während der Bauarbeiten im Hafen (am Dezember für ein Jahr) hauptsächlich tagsüber erforderlich sei, da nachts auf der Verbindungsbahn noch genügend freie Kapazität bestünde;
- c) dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 80 km/h auf 69 km/h kaum Lärmentlastung bringe, weil der Lärmpegel (welcher, Emission oder Immission, blieb offen) nur um 2 dB(A) sinken würde (Anmerkung: eine Senkung um 3 dB(A) bringt aber bereits eine Halbierung des Lärms!)

Zur Fehlentscheidung für alleinigen passiven Lärmschutz zwischen Hamm und Barmbek gab es einige nützliche Informationen. So erläuterte Herr Krenz,

- a) dass man als Vorarbeit in 2004 zunächst eine umfassende Bestandsaufnahme der Gebäude (u.a. Fotos) am östlichen Streckenabschnitt gemacht habe, die bis Februar 2005 gedauert hätten;
- b) dass A.I.T. von der Änderung der Sanierungsrichtlinie des Bundes erst drei Wochen vor Inkrafttreten Kenntnis (Febr. 2005) erhalten habe (Frage, wer hat versäumt, AIT rechtzeitig zu informieren?);
- c) dass er (als A.I.T.) keine Zweifel habe, dass am östlichen Streckenabschnitt der **für** den Bau der Wände erforderliche „Nutzen-Faktor > 1“ (im Ergebnis der Kosten-Nutzen-Betrachtung nach der Sanierungsrichtlinie) sicher erfüllt sei und damit Wände hätten gebaut werden sollen, aber die Planungen für Fenster bereits zu weit fortgeschritten gewesen seien.

Der Vorwurf, dass dies eine Fehlentscheidung gewesen sei, konnte weder von Herrn Krenz noch von Herrn Carsten entkräftet werden. Damit konkretisiert sich der Verdacht, dass hier in 2005 ganz bewusst der falsche Weg weiter gegangen wurde. Die Motive dafür sind nicht beweisbar, aber es darf vermutet werden, dass man die Aufwendungen für die Vorarbeiten (Planungen) durch das Festhalten an der „Fensterlösung“ nachträglich rechtfertigen wollte. Insbesondere für A.I.T. muss es wirtschaftlich interessant gewesen sein, den Fenstereinbau weiter zu betreuen um damit die entsprechenden „Provisionen“ kassieren zu können.

Zu unseren Fragen hinsichtlich des Brückenlärms und evtl. erforderlicher Brückensanierung sind von den Fachleuten keine konkreten Angaben gemacht worden. Herr Hartmann (BSU) hat auf unsere konkrete Frage, ob und wie Bahn dazu gebracht werden kann, die fünf Brücken zwischen Bramfelder Str. und Friedrichsberg auf eine Notwendigkeit der Entdröhnung zu untersuchen, keine Antwort gegeben.

Auch zu den Kosten des Lärmschutzes auf den Brücken haben wir keine Antworten erhalten. Herr Carstens konnte nicht beantworten, wie mit dem bestehenden Angebot der EBA verfahren werden soll, die GUB als Musterprojekt des Bundes für Brückensanierung zu fördern. (Hinweis: Die einzig denkbare wirtschaftliche Vorgehensweise wäre u.E. eine Verzahnung von Sanierung und gleichzeitig Entdröhnung der Brücken.)

Zur Finanzierung von Lärmschutzwänden hat Herr Hartmann (BSU) auf wiederholte Frage ausdrücklich bestätigt, dass die Stadt nach wie vor zu dem Angebot steht, für jeden Euro, den die Anwohner für Lärmschutzwände zahlen, selbst einen Euro hinzuzulegen. Das gilt auch für den östlichen Streckenabschnitt.

Es wurde klar, dass eine Beweissicherung für die Lärmentwicklung bis 2015 unbedingt erforderlich ist.

Die Anwohner forderten von den Politikern, sich politisch für die Abschaffung des Schienenrabatts von 5 dB(A) einzusetzen (Anmerkung 1: im Dezember 2006 hat die Landesregierung von Baden-Württemberg bestätigt, dass sie den Bund bereits 2005 aufgefordert habe, die Berechtigung des Bahnrabatts zu überprüfen); (Anmerkung 2: Der Schienenbonus beruht auf einer methodisch äußerst umstrittenen Studie aus 1983 und wird von vielen Fachleuten und auch vom Bundesumweltamt als unsinnig bezeichnet).

Die medizinischen Risiken fehlender Lärmschutzwände für die Gesundheit der Anwohner konnten nicht hinreichend deutlich gemacht werden. Hier besteht dringender zusätzlicher Diskussionsbedarf.

Auch bei dieser Anhörung wurde wieder deutlich, dass das Thema „Lärmschutz an der GUB“ auf Bezirksebene alleine nicht sinnvoll verhandelt werden kann. Die Einbindung der Bürgerschaftsabgeordneten und insbesondere der Bundestagsabgeordneten ist unverzichtbar.

22. Juni 2006,
Sommer