

Lärmschutz für Barmbek und Dulsberg e.V.

Lärmsanierung an der Güterumgebungsbahn (GUB) gestern, heute und morgen – Ein Jahr erfolgreiches Wirken

Die erste Veranstaltung zu dem Thema Güterumgebungsbahn fand in Barmbek am 06.07.06 statt. Bei tropischen Temperaturen informierte die SPD die Bürger in der völlig überfüllten Zinnschmelze. Danach wurde in Barmbek noch ein dreiviertel Jahr, damals aber noch erholsam, geschlafen. Erst die völlig misslungene „Anhörung“ der Bezirksversammlung Hamburg-Nord zum bevorstehenden Lärmgau an der Güterumgebungsbahn am 20. März 2007 bildete den Startschuss zur Gründung eines eigenen „Lärmschutzvereins“ für die Stadtteile Barmbek und Dulsberg. Nach kurzer Vorbereitung trafen sich 15 Gründungsmitglieder in der katholischen Schule Lämmersieth, um den Verein aus der Taufe zu heben (Das Hamburger Wochenblatt berichtete ausführlich). Inzwischen ist der Verein im Vereinsregister eingetragen und wurde vom Finanzamt als „gemeinnützig“ anerkannt.

Die Initiatoren des Vereins, die Eigentümer und Mieter in den Quartieren längs der Bahnstrecke, sehen erhebliche soziale Veränderungen und Probleme auf die Stadtteile zukommen, wenn ab 2008 nachts alle 12 Minuten schwere Güterzüge mit Tempo 80 km/h durch Barmbek und Dulsberg rasen werden. Um mindestens 10 Dezibel wird der Lärmpegel zwischen 22 Uhr und 6 Uhr im Mittel ansteigen, das ist subjektiv eine Verdoppelung des Lärms. Wohlgemerkt dies sind Mittelwerte, die Spitzenwerte des Lärms liegen direkt an den Gleisen noch um einiges höher. An ruhigen Schlaf ist künftig nicht mehr zu denken. Berufstätige werden unausgeschlafen zum Dienst erscheinen und wer künftig das Auto benutzt, fährt wie wenn er 1,0 Promille Alkohol im Blut hätte. Die Benutzer von Kindergärten, Krankenhäusern und anderen sozialen Einrichtungen sind genauso betroffen wie alle übrigen Bewohner.

Der Grund für den dramatischen Anstieg des Bahnlärms liegt im Hafen, deren Güterumschlag erheblich anwachsen soll. Der Weitertransport der Güter erfolgt zum großen Teil über die Güterbahn nach Norden. Die bestehenden Kapazitäten reichen nach Berechnungen der Bahn aber nicht aus, deshalb muss der Verkehr auf der Güterbahn verdoppelt werden, und das lässt sich angeblich nur noch nachts realisieren. Einen zweigleisigen Ausbau der Strecke hatte die Bahn aus Kostengründen abgelehnt.

Was wird künftig aus Barmbek und Dulsberg?

Heute sind Barmbek und Dulsberg alles in allem gesehen preiswerte, bürgerliche und friedliche Stadtteile mit arbeitsamen Bürgern. Viele Wohnungsunternehmen und private Vermieter haben durch ihr finanzielles Engagement dazu beigetragen, Barmbek und Dulsberg wieder lebenswert zu machen. Mietergemeinschaften und soziale Einrichtungen haben am Aufbau mitgewirkt. Durch den geplanten Massen-Güterverkehr auf der Güterbahn werden die Stadtteile und wird das Engagement der Mieter und Vermieter aber nachhaltig gestört. Die massiven Umweltbelastungen durch den Anstieg des nächtlichen Lärms auf der Güterbahn werden viele Einwohner zwingen, ihre angestammten Wohnungen zu verlassen, in denen sie häufig schon seit Jahrzehnten wohnen.

Wieder, wie 1880, zwingt der wachsende Hafen und der dadurch verursachte Anstieg des Güterverkehrs die Bürger, sich neue Wohnungen zu suchen. Jetzt werden die Enkel vertrieben wie anno 1880 die Großeltern aus dem Hafenrand. Was wird künftig mit Barmbek und Dulsberg geschehen? Es bedarf nicht vieler Phantasie sich auszumalen, welche soziologischen Umwälzungen stattfinden. In dem Maße, wie der Wert der Stadtteile sinkt, wird sich die Struktur der Bevölkerung verändern. Eine langsame Annäherung an die Verhältnisse der sog. „Problemstadtteile“ ist die Folge. Wenn eine „Verslummung“ erst einmal eingetreten ist, muss Hamburg – wie z.B. in Veddel – viel Geld in die Hand nehmen, um die schlimmen Folgen einer solchen Fehlentwicklung zu heilen.

Aus Sicht der Barmbeker und Dulsberger darf es nicht so weit kommen. Aus Sicht Hamburgs ist es billiger, jetzt tragfähige Lösungen zu schaffen als später ein Vielfaches der heute nötigen Kosten für soziale Sanierungen aufzuwenden .

Forderungen für die Bevölkerung in Barmbek und Dulsberg

Der „Verein Lärmschutz für Barmbek und Dulsberg“ fordert im wohlverstandenen Interesse der betroffenen Bürger „aktiven Lärmschutz“ durch Lärmschutzwände, wie sie am nördlichen Teil der Güterbahn bereits konkret vorgesehen sind.

Gerade in den dichtbesiedelten Stadtteile Barmbek und Dulsberg sollen nach dem Willen der Bahn nur einige wenige Wohnungen mit passiven Schallschutzmaßnahmen (neue Fenster) geschützt werden. An ein Leben im Freien ist schon gar nicht mehr zu denken, Grünanlagen, Gärten und Balkone können nicht mehr benutzt werden.

Zwar hat Hamburg Planungen auf dem Papier auch für Lärmschutzwände an den nördlichen Streckenabschnitten durch Barmbek und Dulsberg, jedoch an eine konkrete Umsetzung, d.h. an den Bau solcher Wände wird seitens der Bahn überhaupt nicht gedacht.

Ziele des Vereins Lärmschutz für Barmbek und Dulsberg

Seine vorrangige Aufgabe sieht der Verein zunächst in der Aufklärung der Bevölkerung und in Verhandlungen mit den Hamburger Politikern. Er wird sich auch in den Gespräche des „runden Tisches“ aktiv einbringen, und wird Sprachrohr der betroffenen Bürger sein. In Zusammenarbeit mit den bereits bestehenden Vereinen, insbesondere mit der „Interessengemeinschaft Schienenlärm e.V.“ sollen konkrete Aktionen zum Schutz der Bürger erarbeitet und in die politischen Gremien eingebracht werden.

Der Verein sieht vorrangig die Bahn in der Pflicht, den bestehenden Gesetzen und Verordnungen im nationalen und im europäischen Rahmen nachzukommen. Der Verein will alle zuständigen staatlichen Stellen ebenso wie das Wirtschaftsunternehmen Bahn mahnen, ihren Verpflichtungen gegenüber den Betroffenen nachzukommen.

Soweit auch finanzielle Eigenleistungen der Hauseigentümer und der Mieter erforderlich sein werden, dient der Verein als Clearing- und Sammelstelle für die Verwaltung derartiger Gelder für den Bereich Barmbek und Dulsberg.

Hamburg, den 20. März 2007

Initiativkreis für den Verein „Lärmschutz für Barmbek und Dulsberg“
Branning, Förster, Mewing, Muncke, Röken, Sommer

[Ein erstes erfolgreiches Vereinsjahr](#)

Auf der ersten jährlichen Mitgliederversammlung des Vereins „Lärmschutz für Barmbek und Dulsberg e.V.“ am 27. Februar [2008](#) konnte die Vorsitzende Vera Mewing auf ein erfolgreiches Vereinsjahr zurückblicken.

Gestern: Hoffnungslos

Der Bau von Lärmschutzwänden an der Güterumgebungsbahn in den Stadtteilen Barmbek, Dulsberg, Eilbek, Wandsbek, Hamm und Horn war noch im August 2007 von der Bahn AG und vom Eisenbahnbundesamt entschieden abgelehnt worden. Obwohl die neue Lärmsanierungsrichtlinie den Bau von Lärmschutzwänden durchaus ermöglicht hätte, begründete das Eisenbahnbundesamt seine Weigerung damit, dass in unseren Stadtteilen bereits einige Lärmschutzfenster mit staatlicher Geldunterstützung eingebaut worden waren. Die erste öffentliche Veranstaltung im April 2007 zum „Internationalen Tag gegen Lärm“ mobilisierte zwar viele Bürger; aber erst der bevorstehende Wahlkampf für die Bürgerschaft in Hamburg brachte den Stein richtig ins Rollen.

Auf einer Wahlkampfveranstaltung des Bürgermeisterkandidaten Dr. Naumann im August übergab unser Verein Herrn Verkehrsminister Tiefensee einen „Offenen Brief“ mit unseren Forderungen: „Lärmschutzwände jetzt“. Herr Tiefensee lud daraufhin spontan eine Delegation der Lärmschutzinitiativen nach Berlin ein. Wir konnten Staatssekretär Jörg

Hennerkes überzeugen, dass Lärmschutzwände ein unbedingtes Muss für die betroffenen Bürger in unseren Stadtteilen darstellten. Die drei Bundestagsabgeordneten Annen, Carstensen und Kahrs aus Hamburg unterstützten unsere Forderungen in diesem Gespräch mit Nachdruck.

Unserer Protestveranstaltung mit Sternmarsch am 22. September unter dem Motto „Krach in Barmbek“ mobilisierte zusätzlich führende Bürgerschaftsmitglieder in Hamburg. Die Abgeordneten Wersig (CDU), Quast (SPD), Frau Goetzsch (GAL) sowie die Wahlkämpfer Hinnerk Fock (FDP) und Heim (LINKE) versprachen in seltener Einmütigkeit, sich für den Bau der Lärmschutzwände einzusetzen.

Heute: Hoffnungsvoll

Schließlich wurde das Eisenbahnbundesamt vom Ministerium „überredet“, den Einbau der Lärmschutzfenster „rückabzuwickeln“, um den Weg für Geld aus Berlin für die Wände frei zu machen. Staatssekretär Hennerkes sagte zu, die bereits aufgewendeten Bundeszuschüsse für Fenster mit den Aufwendungen für die Wände zu verrechnen. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt erhielt Anfang Januar 2008 aus Berlin den Auftrag, eine „Hamburger Lösung“ für eine solche Verrechnung vorzuschlagen. Die Behörde schob diesen Auftrag an die Baugenossenschaft der Schiffszimmerer weiter mit der Bitte, in Absprache mit allen Beteiligten eine Lösung für die Rückabwicklung zu finden.

Mitte Januar veranstalteten die Vereine: Lärmschutz für Barmbek und Dulsberg e.V., die Eilbeker Bürgerinitiative Schallschutz und Sicherheit e.V., die IG Schienenlärm und das Stadtteilbüro Dulsberg im DRK-Zentrum Barmbek einen Diskussionsabend zum Thema „Lärmschutzwand statt Krach“. Als Fachleute für Lärmschutzfragen erläuterten Christian Popp vom Lärmkontor Hamburg („Was ist Lärm?“), Rechtsanwalt Michael Günther („Schienenlärm – sind wir rechtlich schutzlos?“) und Prof. Dr. med. Herbert Schmitz („Schienenlärm – die Gefahr für unsere Gesundheit“) die Gefahren und die Lösungsmöglichkeiten für Lärmsanierung an der Güterumgebungsbahn. Insbesondere Professor Schmitz machte deutlich, dass ohne vernünftigen Lärmschutz das Wohnen an der Güterumgebungsbahn künftig nicht mehr möglich sein würde. Professor Schmitz führte mit Hilfe mehrerer medizinischen Studien den Nachweis, dass nächtliche Ruhestörungen durch Flug- und Schienenverkehr zwangsläufig zu Kreislaufkrankungen, zu Bluthochdruck, zu Fettleibigkeit und sogar zu Herzinfarkten und Schlaganfällen führen. Hierdurch alarmiert probten die Bürgerschaftsabgeordneten Grapengeter (CDU), Buss (SPD) und Lühmann (GAL) den Schulterchluss, den Bau der Lärmschutzwände politisch durchzusetzen.

Bei dem ersten Treffen, dass die Schiffszimmerer-Genossenschaft Ende Januar veranstaltete, bestätigte der Beauftragte der Bahn, Herr Carstens, dass die Planungen für Lärmschutzwände auf der Strecke zwischen Barmbek und Horn unverzüglich beginnen würden. Bis Mitte April will die Bahn konkrete Vorschläge für den Bau der Wände vorlegen. Zusätzlich wird die Bahn auch Aussagen darüber machen, welche Bewohner neben den Wänden zusätzlich Anspruch auf Lärmschutzfenster haben, welche Fassaden eine Lärmdämmung erhalten können und für welche Wohnungen eine Rückabwicklung der Kosten für die schon eingebauten Lärmschutzfenster erforderlich sein wird.

Anfang Februar schrieb der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Achim Großmann, dass bei der Rückabwicklung für die Lärmschutzfenster „Härtefälle vermieden werden sollen“ und „dass die Umsetzung der Lärmsanierung an der GUB von hier aus [d.h. vom Ministerium aus] mit Nachdruck verfolgt wird“. Die DB Projektbau GmbH solle dem Ministerium bereits im März zum Stand der Maßnahmen berichten.

Morgen: ???

Es gibt nunmehr keinen Zweifel daran, dass auch in unseren Stadtteilen Lärmschutzwände gebaut werden. Ist damit alles getan? Nein – die Lärmschutzinitiativen werden weiterhin tätig bleiben müssen. Sobald die Bahn ihre Planungen vorgelegt hat, sind noch viele Details zu besprechen, zu verhandeln und zu regeln.

1. Insbesondere die Entdröhnung der Stahlbrücken an der GUB ist eine noch ungelöste Aufgabe. In einem Pilotprojekt „Brückenentdröhnung“ wird die Bahn zwar für drei Brücken am nördlichen Streckenabschnitt Maßnahmen prüfen. Unsere Forderung bleibt jedoch: auch sämtliche Brücken zwischen Barmbek und Horn sind zu begutachten und bei Bedarf zu sanieren und zu entdröhnen.

2. Bis zum Bau der Lärmschutzwände fordern wir eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für Güterzüge. Dies ist erforderlich, um die von Professor Schmitz beschriebenen gesundheitlichen Risiken an der GUB so gering wie möglich zu halten. (Aufkleber für „Tempo 30 an der Güterumgebungsbahn“ liegen im Stadtteilbüro Dulsberg für jedermann bereit.)

3. Der (noch) geltende sog. „Schienenbonus“ erlaubt der Bahn bisher, einen um 5 dB (A) höheren Lärmpegel vorzusehen als es bei Straßenlärm oder Fluglärm zulässig ist. Das ist ein Skandal und die Initiativen kämpfen mit Nachdruck dafür, dass der Verordnungsgeber, also das Bundesverkehrsministerium und der Bundestag, diesen Anachronismus schnellstens abschafft.

4. Solange die Bahn ihre Planungen nicht auf den Tisch gelegt hat, ist nicht ersichtlich, an welchen Stellen ergänzende Lärmsanierungsmaßnahmen erforderlich sein werden. Die Initiativen werden dafür kämpfen, dass der künftige Lärmpegel an der GUB nicht höher sein darf als vor der sog. „Ertüchtigung“ der Strecke im Jahre 2006.

Gernot Sommer