

Plangenehmigungsverfahren Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes Ortsdurchfahrt Bremen Hbf Südwest, Strecke 1500, Bau von Lärmschutzwänden von km 40,662 – 43,288

Der Beirat Mitte nimmt zu dem angegebenen Plangenehmigungsverfahren wie folgt Stellung: Die Vertreter der Ortspolitik haben in einem Gespräch mit der DB Netze ihre Fragen und Forderungen mündlich vorgetragen. Unser gemeinsame Eindruck war: Wenn die Bahn ihre Infrastrukturen ausbauen will, kann es nicht schnell genug gehen und es wird erheblicher Druck auf die Politik ausgeübt. Wenn es aber um den Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor unerträglichem Lärm geht, verschanzen sich die Bahnvertreter hinter einem Dickicht von Vorschriften und Hindernissen und drohen in einem fort damit, die Maßnahme nicht auszuführen, wenn die Betroffenen und ihre Vertreter kritisch nachfragen und mehr Engagement verlangen.

1. Der Beirat Mitte schließt sich der Stellungnahme des Referats 22 (Immissionsschutz) des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr an. Der Beirat hebt hervor, dass er die beiden SSW parallel zum Stephanitor und parallel zur Nicolaistraße für sinnvoll und dringlich hält.
2. Das Referat 22 verweist darauf, dass durch eine höhere und längere Schallschutzwand im Stephaniviertel die Schutzwirkung gesteigert werden könnte. Das gleiche gilt für die SSW parallel zur Nicolaistraße. Diese Wand sollte über die Breitenweg-Brücke verlängert werden, um damit den Schutz des Doventors signifikant zu verbessern.
3. Außerdem unterstützt der Beirat die Forderung nach einer neuen Berechnung des Lärms, der auf das Doventor wirkt unter Einbeziehung der Strecken 1401, 1740 und 2200
4. Schließlich, für das Fortbildungszentrum ist ebenfalls ein geeigneter Lärmschutz vorzusehen. (Hier gehen die Unterlagen der Bahn von einem falschen Planungsrecht aus).
5. Die Forderungen nach höheren und längeren SSW beantworten die Vertreter der DB Netze mit dem Hinweis, dann würden die SSW unwirtschaftlich und könnte nach den Richtlinien des Eisenbahnbundesamtes nicht mehr gebaut werden. Der Beirat möchte sich mit dieser Begründung näher auseinandersetzen. Die Ortspolitik hat in einem Gespräch mit den Vertretern der DB Netze am 24.5.12 die Auskunft erhalten, dass die DB Netze grundsätzlich keine Varianten-Betrachtungen und keine Kosten / Nutzen Rechnungen im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren offenlegt. Der Beirat kritisiert diese Informationspolitik der DB Netze und stellt einmal mehr fest, dass die Bahn mit dieser Haltung das Vertrauen einer kritischen und lärmgeplagten Öffentlichkeit nicht finden kann. Der Beirat bittet den zuständigen Senator darum, bei der DB Netze auf eine Offenlegung der Zahlen zu dringen.
6. Die Bahn verweist darauf, dass **Lärmvorsorgemaßnahmen** Vorrang haben vor **Lärmsanierungsmaßnahmen**. Das bedeutet im vorliegenden Fall: Wenn das Eisenbahnbundesamt im Zusammenhang mit der Planfeststellung für die Oldenburger Kurve zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen verlangen sollte, sind diese vorrangig zu realisieren. Das hat zur Folge, dass die SSW parallel zur Nicolaistraße erst abschließend genehmigt werden können, wenn sich das EBA im Zusammenhang der Planfeststellung für die Oldenburger Kurve festgelegt hat. Diese zeitlichen Abhängigkeiten können dazu führen, dass der Bau der SSW weiter verzögert wird. Zumal lange Anmeldezeiten für Baumaßnahmen an den Schienensträngen der DB zu berücksichtigen sind. Der Beirat verlangt, dass die zuständigen Stellen alles unternehmen, um weitere Verzögerungen bei der Genehmigung und dem Bau der dringenden Schutzeinrichtungen vermieden werden.

Einstimmiger Beschluss des Beirats Mitte vom 11.6.2012

