

Protokoll der Sitzung des Beirates Mitte am 5.9.2011

**Anwesend waren  
vom Beirat**

Michael Rüppel  
Henrike Müller  
Barbara Schwarz  
Sonja Heinrich  
Jan Cassalette  
Bärbel Kühn  
Birgit Olbrich  
Monika Steinhauer  
Dirk Paulmann  
Jörg Windszus  
Siegfried Wegner-Kärsten  
Es fehlte Viola Mull

**vom Ortsamt**

Robert Bücking - Vorsitz  
Andrea Freudenberg - Protokoll

**Gäste:**

Herr Oetting, Herr Bredthauer,  
Herr Cordes, Herr Meyer-Lovis - Deutsche Bahn  
Frau Giebelhausen - Umweltressort  
Frau Dr. Kaiser - Gesundheitsamt  
Herr Lecke-Lopatta, Herr Lange - Bauressort

**Beginn:** 19.00 Uhr  
**Ende:** 21.00 Uhr

**Thema**

Planfeststellungsverfahren „Oldenburger Kurve“ – öffentliche Anhörung zum Thema.  
Vorstellung der Planung durch die Deutsche Bahn

Einleitend teilt Herr Bücking mit, dass sich der Beirat und die Öffentlichkeit umfassend über alle mit diesem Projekt verbundenen Aspekte, insbesondere die Zunahme des von der Bahn erzeugten Lärms, seine Folgen für die Bürger und die Stadtentwicklung, sowie die geplanten und erforderlichen Schutzmaßnahmen informieren möchten.  
Die heutige Zusammenkunft sei als eine Art Anhörung anzusehen.

Der Beirat werde einen Beschluss zum Planfeststellungsverfahren in einer weiteren Sitzung am 26.9.2011 fassen.

Herr Oetting stellt das Projekt Oldenburger Kurve vor.  
( Pläne, Kartenmaterial können von Interessierten im Ortsamt eingesehen werden)  
Wenn der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven fertig gestellt sei, müsse auch der Seehafenhinterlandverkehr funktionieren. Es werde ein weiteres Wachstum des Welthandels prognostiziert. 90 bis 95 Prozent des neu entstehenden schienengebundenen Güterverkehrs müsse über den Knoten Bremen geleitet werden.  
Beim Prognosewert für 2015 gehe man von zusätzlich rund 70 Güterzügen auf dem Oldenburger Gleis aus. Das sei eine Verdoppelung der Anzahl der Güterzüge. Bei der Prognose für das Jahr 2015 werde unterstellt, dass der Jade-Weser-Port in beiden Stufen ausgebaut sei und, dass die Anlagen voll ausgelastet sei..

Ein großer Teil der Züge solle nachts fahren, da die Gleise tagsüber bereits ausgelastet seien. Doch erfahrungsgemäß verteile sich der Verkehr „harmonisch über den Tag“. Im Rahmen der Ertüchtigung des Bremer Knotens solle nun die kurze „Einbahnstrecke“ zwischen Bahnhof und Breitenweg ein weiteres 800 Meter langes Gleis, die sog. Oldenburger Kurve erhalten.

Gegen den Lärm würden seitens der DB eine Schutzwand auf beiden Seiten der Neubaustrecke geplant, ansonsten sollen passive Lärmschutzmaßnahmen u.a. für einzelne Häuser wie z.B. Breitenweg, Nicolaistraße geprüft werden.

Für die Berechnung der Ansprüche würden ausschließlich die Lärmimmissionen der Züge auf dem neuen Gleis zu Grunde gelegt.

Die Vorsorgewerte, an die sich die DB hier halten müsse, seien niedriger als die Sanierungswerte, die zum Beispiel dem „freiwilligen Sanierungsprogramm“ zu Grunde liegen.

Die Auslegung der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren habe stattgefunden. Die Einsprüche der Anwohner liegen zur Bearbeitung bei der DB.

Frau Giebelhausen von der Abteilung Immissionsschutz beim Umweltsenator erklärt, dass noch keine abschließende Stellungnahme seitens des Immissionsschutzes vorliege, da noch Nachforderungen zu Unterlagen und Begründungen der DB Netze gestellt wurden. Einer Stellungnahme möchte sie nicht vorgreifen, aber der Bahnlärm sei insgesamt heute schon ein Problem. Zu unterscheiden sei zwischen dem gesetzlich verankerten Schutz und dem was tatsächlich notwendig sei. Das Ziel sei, soviel wie möglich zu erreichen, aber das passiere über den Verhandlungsweg mit der DB. Eine Frage an die Bahn sei, ob es freiwillige Sanierungsmaßnahmen gebe die unabhängig von diesem Planfeststellungsverfahren erfolgen werden.

Dazu bezieht sich Herr Oetting auf das Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Der Bremer Bereich sei weitgehend abgearbeitet worden, nur einige Bereiche seien noch in Planung. Beispielsweise sei in der Nicolaistraße zwischen Breitenweg und Doventorsteinweg eine 3 m hohe Lärmschutzwand in 2013 vorgesehen. Zu beachten sei aber, ein Schallschutz wirke nur bei Gebäuden, die direkt hinter der Lärmschutzwand liegen.

Auf mehrere Bürgerbeschwerden erwidert Herr Bredthauer, dass er die Lärmbelastungen der Anwohner nachvollziehen könne. Die Bahn plane etliche freiwillige Maßnahmen, um den Lärm zu reduzieren, wie z.B. Umrüstung von Güterwagen, „Kunststoffsohlen“ für den Gleisuntergrund etc.

Fakt sei, dass zwischen 90 und 95 Prozent des Zugverkehrs durch Bremen laufen werde. Alternativen gebe es keine und wenn, nur mit erheblichen Mehrkosten. Die Mittel der Bahn reichen zum Unterhalt der Strecken, den Ausbau finanziere der Bund.

Von Frau Dr. Kaiser, Abteilungsleiterin im Gesundheitsamt wird erklärt, dass für eine Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens noch wichtige Unterlagen fehlen, wie z.B. Ergebnisse der Vorprüfung über die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Hinterfragt worden seien Zahlen zur Verkehrsprognose und Lärmproblematik. Hier gebe es nur eine Betrachtung für den „Neubau“ der Oldenburger Kurve, aber hohe Lärmbelastungen bestehen jetzt bereits durch den Straßenverkehr. Daher werde eine gesamte Lärmbetrachtung gefordert.

In der schalltechnischen Untersuchung fehle die Berücksichtigung des Sozialzentrums Jakobushaus in der Friedrich-Rauers-Straße als Wohneinheit.

Es werde mehr aktiver Lärmschutz gefordert:

- Prüfung für eine Ausweitung der geplanten Lärmschutzwände, über den unmittelbaren Baugrubenbereich hinaus.
- Weiterführung der Lärmschutzwand von geringerer Höhe auf dem Brückenbauwerk Breitenweg

- Zur Minderung der Belastungen in dem Bereich sei der Einsatz niederer Lärmschutzwände für den Schienenverkehr (z.B. Gabionen) auch an vorhandenen Strecken zu prüfen und ggf. umzusetzen.
- Gibt es Maßnahmen dem Problem Kurvenquietschen zu begegnen ?
- Der Einsatz lärmindernder im Schienensystem und im Gleisbett werde gefordert
- Auf den innerstädtischen Strecken in Bremen soll angestrebt werden, gezielt lärmarme Güterzüge einzusetzen.

Anschließend informiert Frau Dr. Kaiser über Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung

Umwelthandlungsziele	Zeitraum	Gesamttagewert	Nachts
Vermeidung Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung erhebliche Belastung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Für die Anlieger der Bahnstrecke seien schon jetzt Werte zwischen 65 und 75 dB(A) errechnet. 50 dB(A) in der Nacht sei die äußerste Grenze des Zumutbaren!

Herr Lecke-Lopatta informiert, dass die Stadt und die Bahn bereits im Dialog stehen würden. Zum einen sei die Entwicklung des Güterverkehrs zu befürworten. Andererseits werde bedauert, dass das Stadtzentrum zu einem Güterverkehrsknoten ausgebaut werde. Zu einem Zeitpunkt, wo Innenentwicklung ganz oben auf der Agenda stünde und die Innenstadt weiterentwickelt werden solle. Hier liege ein Zielkonflikt vor mit hohen Lärmbelastungen für die Bevölkerung.

Anhand einer Power-Point –Präsentation erläutert Herr Lecke-Lopatta die Problemlösungen und Lage der Lärmschutzmaßnahmen (siehe Anhang zum Protokoll).

Herr Ruffler, der in der Roonstraße wohnt, stellt fest, dass die Anwohner demnach mit 280 Güterzügen pro Tag zu rechnen haben. Aus diesem Grund sei es unbedingt erforderlich, dass Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgen. Er bezieht sich auf die Schweiz, die in diesem Sinne bereits erfolgreich tätig geworden sei. Da die Bahn bei dem Bau der Oldenburger Kurve auf städtische Grundstücke angewiesen sei, habe Bremen ein gutes Argument die Lärmschutzmaßnahmen einzufordern und den Grundstücksverkauf hinauszuzögern. Zumindest solange, bis konkrete Pläne für Schutzmaßnahmen vorliegen.

Herr Lübkemann, Leiter der Erwachsenen Schule am Doventorsteinweg, 15-20 m entfernt an der Bahnlinie, schildert die Mehrbelastungen für die Schule. Der Unterricht müsse teilweise wegen des starken Lärms unterbrochen werden. Im Sinne der 900 Schüler erwarte er weitgehende Maßnahmen wie passiven Lärmschutz, Sanierung des Wagenparks.

Auf Fragen aus der Zuhörerschaft zu gesundheitlichen Schäden, erwidert Frau Dr. Kaiser, dass das ein komplexes Thema sei. Es gebe verschiedene Faktoren, wie Lärm einwirke. Der Stressfaktor könne beispielsweise zu Herzinfarkten, Herz-Kreislauf-Problemen, etc. führen.

Frau Olbrich bezieht sich auf eine vom Parlament geforderte Machbarkeitsstudie über die Möglichkeit den Güterverkehr um Bremen herum zu führen und möchte wissen, ob diese Variante bereits geprüft worden sei.

Herr Wegner-Kärsten stellt fest, dass die betroffenen Stadtgebiete bereits jetzt schon stark durch den Lärm der DB belastet seien und damit unbedingt Lärmsanierungsmaßnahmen ergriffen werden müssen.

Frau Dr. Sörgel bezieht sich ebenfalls auf den Lärmschutz und bittet um Bestätigung, dass die gesamte Nicolaistraße eine Lärmschutzwand erhalte.

Die Umrüstung von Güterwagen sei ihrer Meinung richtig. Werden diese Güterwagen dann auch auf dieser Strecke fahren? Lärmschutzwände seien da sicherlich ein wirksames und schnelleres Mittel.

Zur Frage Umfahrungsstrecke bezieht sie sich auf eine Machbarkeitsstudie. Diese Studie soll prüfen, ob und wie Umgehungsstrecken um Bremen herum, machbar seien.

Weiterhin bezieht sie sich auf Aussagen des Bausenators, die er in der Sitzung der Beirätekonzferenz zum Bahnlärm am 5.5.11 gemacht hatte.

Herr Musch verweist auf den Jade-Weser-Port. Mit seiner Fertigstellung werden ab 2012 mehr Güterzüge auf der Strecke von Wilhelmshaven nach Bremen erwartet.

Jahrelang werde ein Hafen geplant, ohne sich Gedanken zu einer vernünftigen Ableitung der Verkehre zu machen.

Die Züge werden durch Bremen fahren und deshalb müssen Maßnahmen ergriffen werden, die zu einer Entlastung des Hauptbahnhofes und der umliegenden Quartiere führen. Denn schon jetzt werden die Lärmgrenzwerte überschritten.

Herr Kuhn, Bürgerschaftsabgeordneter der Grünen und Mitglied des Haushaltsausschusses, bezieht sich auf den Grundstücksverkauf. Bei den Überlegungen werden die Belange der Anwohner mit einfließen, aber natürlich auch wirtschaftliche Aspekte. Noch sei der Kauf nicht getätigt.

Frau Schwarz bezieht sich auf den Bereich des Stephaniviertels. Eine Entdröhnung des Brückenbauwerkes Stephanibrücke sei dringend erforderlich.

Herr Bücking stellt abschließend fest, dass Bremen mit enormen öffentlichen Mitteln auf den Ausbau der Häfen und damit die Entwicklung des Welthandels gesetzt habe. Bremen dränge die Bahn zum Ausbau ihrer Infrastruktur.

Jetzt müsse auch die Verantwortung für die Nebenwirkungen übernommen werden.

Er erwarte von der DB und der Stadt ein Paket von Maßnahmen, das zu spürbaren Entlastungen für die Quartiere, die neben der Bahnstrecke liegen, führe. Das sei das Recht der Bürger.

Der Beirat Mitte wird einen Beschlusstext für die nächste Beiratssitzung am 26.9.2011 formulieren.

Vorsitz:

Sprecher:

Protokoll:

Bücking

Rüppel

Freudenberg