

Protokoll der Sitzung des
Beirates Mitte am 3.5.2010

**Anwesend waren
vom Beirat**

Michael Rüppel
Barbara Schwarz
Sonja Heinrich
Holger Ilgner
Corinna Spanke
Leander Mondré
Viola Mull
Alexander Tassis
Jörg Windszus
Christoph Heigl
Monika Engelmann
Entschuldigt fehlten Joachim Musch und Jürgen Bunschei

vom Ortsamt

Robert Bücking - Vorsitz
Andrea Freudenberg - Protokoll

Gäste:

Herr Lankowsky Bauressort
Herr Lattner Wirtschaftsressort
Herr Oetting, Herr Cordes Deutsche Bahn

Beginn: 19.00 Uhr

Ende: 22.10 Uhr

Tagesordnung

1. Fragen, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung
Rettungssicherheit im Viertel – Parken im Milchquartier
2. Ertüchtigung des Knotens Bremen für die Durchführung der
Seehafenhinterlandverkehre
Abschnitt: Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1
Sicherstellung der Abfuhr der prognostizierten schienengebundenen Mehrverkehre
aus den norddeutschen Seehäfen
Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bahn
3. Aktuelles
4. Entscheidung über die Anträge auf Beiratsmittel
5. Mitteilungen des Beiratssprechers
6. Mitteilungen des Ortsamtes
7. Verschiedenes

TOP 1

Zahlreiche Anwohner aus dem Milchquartier sind zur Sitzung erschienen, um mit dem Beirat das Problem Parken im Quartier zu diskutieren. Anlass seien die in den letzten Wochen durch das Stadtamt ausgesprochenen Verwarnungen für Falschparken in den Wohnstraßen. Es seien Knöllchen verteilt und Wagen abgeschleppt worden. Für die Bewohner sei es unverständlich, dass in der bisherigen Form nicht mehr geparkt werden dürfe. Sie erwarten, dass die bisherigen Parkgefligkeiten beibehalten, bzw. Angebote zum Parken, z.B. am Osterdeich geschaffen werden.

Herr Bücking erläutert, dass sich das Vorgehen der Behörden aus dem Problem Rettungssicherheit im Viertel begründe. Aufgrund eines Wohnhausbrandes in der Sachsenstraße im November letzten Jahres fordere die Kommunalpolitik ein striktes Handeln seitens der Behörden. Fahrzeuge, die Rettungswege versperren, sollen in Zukunft geahndet und die Rettungssicherheit gewährleistet werden.

Herr Bücking schlägt vor, sich in der nächsten Sitzung des Bauausschusses unter Beteiligung der Anwohnerinitiative mit der Problematik zu beschäftigen. Es könne aber keinen Kompromiss, was die Rettungssicherheit und das Durchkommen der Feuerwehr, anbetreffe, geben.

Die Beiratsmitglieder begründen ihren Beschluss mit der Forderung, die Rettungssicherheit im Viertel zu gewährleisten. Nun müsse man in den Dialog mit den Ämtern treten, um das weitere Vorgehen zu klären, unter Berücksichtigung der besonderen Situation im Ostertor. Dem Beirat sei wichtig, dass insbesondere in den Kurvenbereichen der Straßen nicht mehr geparkt werde. Entsprechende Markierungen und Hinweisschilder müssen zur Verdeutlichung angebracht werden.

TOP 2

Im Rahmen des Projektes Seehafen-Hinterland-Verkehr wird geplant, den Knotenpunkt Bremer Hauptbahnhof für den Güterverkehr vom Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven auszubauen. Nach Umsetzung der Baumaßnahme sollen im Jahr 2015 laut Prognose 280 Güterzüge pro Tag – 64 mehr als bisher – den Hauptbahnhof passieren.

Nach Aussage von Herrn Lankowsky habe das gesamte Projekt ein Investitionsvolumen von über 300 Millionen Euro. Die Deutsche Bahn stelle 50 Millionen Euro aus Eigenmitteln zur Verfügung, den Rest übernehme das Bundesverkehrsministerium.

Für den Ausbau des Knotenpunktes und die Zulaufstrecken in Bremen werden 60 Millionen Euro veranschlagt. Bremen werde sich mit rund € 38 Mio daran beteiligen.

Die Maßnahmen sollen bis 2011 umgesetzt sein.

Ein besonderer Engpass sei der Bremer Hauptbahnhof. Das Gleis 1 soll weitgehend den Mehrverkehr aufnehmen. Dafür seien bauliche Veränderungen erforderlich, u.a. werde das Gleis etwas versetzt und verlängert.

Auch die Oldenburger Kurve südwestlich des Hauptbahnhofs bekommt parallel ein zusätzliches Gleis als Ausweichstrecke für Güterzüge.

Zum Schutz der Anwohner sollen Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt werden. Gemäß dem gesetzlichen Anspruch soll südlich der Gleise, entlang des Straßenzuges An der Weide/Außer der Schleifmühle Lärmschutzwände errichtet werden. Auf einer Länge von 525 Metern vom Postgebäude bis zum Concordia-Tunnel soll eine 4 Meter hohe Wand errichtet werden. Anspruch auf passiven Lärmschutz haben nach Aussage der Vertreter der Deutschen Bahn nur direkte Anrainer in der Straße Außer der Schleifmühle und Hohenlohestraße.

Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt, Bremen koordiniert das Verfahren vor Ort.

Die zur Sitzung erschienenen Anwohner äußern erhebliche Bedenken gegen die Planungen. Die mit diesen Transporten verbundene Lärmbelastung werde das Wohnen auf beiden Seiten der Bahntrasse erheblich beeinträchtigen.

Die Bürger kritisieren die Planung und sind der Auffassung, dass Güterverkehre grundsätzlich nicht durch dicht besiedelte Stadtgebiete geführt werden dürfen.

Deshalb sei unbedingt erforderlich, dass alle denkbaren Schutzmaßnahmen Berücksichtigung finden.

In den Wortmeldungen wurde von den Bürgern nachstehende Forderungen vorgetragen:

1. Verbot bzw. Beschränkung von Nachtfahrten
2. Schutz der Wohnbevölkerung vor Gefahrgütern

3. Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Km/h
4. Nutzung von Umleitungsstrecken durch weniger dicht besiedelte Gebiete
5. Weitere Erschütterungsminimierungen im Gleisbereich durch besonders überwachte Gleise und Veränderungen am Gleisbett
6. Schallschutz im Bahnhofsgebäude und an den Bahnsteigen
7. Zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen (u.a. Verlängerung der Lärmschutzwand)

Die Beiratsmitglieder beziehen sich auf den vorliegenden Antragstext und fordern, dass die Güterverkehre das Zentrum generell zu umfahren hätten. Sollte es aber zur Umsetzung des Vorhabens kommen, seien alle erdenklichen Maßnahmen zur Lärminderung eingehend zu prüfen. Dazu gehören u.a. abgeschliffene Eisenbahnschienen, bauliche Veränderungen am Gleisbett und eine Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit.

Herr Bücking betont, dass außerdem der Druck im ganzen Stadtgebiet erhöht werden müsse, damit sich die Träger des Vorhabens verstärkt um Umfahrungsstrecken bemühen.

Der vom Beirat einstimmig gefasste Beschluss lautet:

I .

Für den Abtransport der anlandenden Container in den Häfen Bremerhaven, Bremen und zukünftig auch im Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven ist ein Sofortprogramm geplant, mit dem im Knotenpunkt Bremen verschiedene Maßnahmen realisiert werden sollen.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wird auf der Südseite des Bremer Hauptbahnhofs eine neue Gleisverbindung von Gleis 1 zur Strecke in Richtung in Bremen Sebaldsbrück und Bremen Hemelingen geschaffen. In diesem Zusammenhang sind neue Weichenverbindungen zwischen den Gleisen 4 und 44 bzw. zwischen den Gleisen 44 und 5 vorgesehen. Mit diesen Baumaßnahmen wird eine durchgehende Zweigleisigkeit für Züge von und nach Bremen Neustadt realisiert.

69 Güterzüge sind nach dem Planungsausbau im Jahre 2015 prognostiziert, wobei die Länge dieser Güterzüge bis zu 600 m beträgt. Diese Güterzüge werden über das neue Gleis 1 durch den Bremer Hauptbahnhof geschleust. Die dadurch verursachte Lärmbelastung ist so groß, dass durch aktiven Schallschutz allein die Nachbarschaft, insbesondere die Wohnbebauung, aber auch das Kerngebiet nicht geschützt werden können. Es ist geplant, eine 4 m hohe Schallschutzwand im Süden – also Richtung Innenstadt – zu errichten. Diese wird ab dem Postgebäude bis zum Tunnel Schwachhauser Heerstraße durchgeführt. Sie schließt dort an eine 2 m hohe Schallschutzwand im weiteren Verlauf der Strecke an. Die Berechnungen der Schallimmissionsprognose zeigen, dass eine 40 m hohe Schallschutzwand notwendig wäre, um durch aktiven Schallschutz Grenzwerte einzuhalten.

II .

Bereits aus diesem Gesichtspunkt wird deutlich, dass die Gleisertüchtigung zur Durchquerung des Bremer Hauptbahnhofes für den Güterverkehr keine adäquate Lösung darstellt. Dabei wurde die aktive Schallschutzmaßnahme eines besonders überwachten Gleises gar nicht erst diskutiert, weil sie wegen der Weichen, die sich in dem Abschnitt befinden, zu aufwendig erscheint. Allerdings ist das Verfahren technisch möglich. Es handelt sich lediglich um einen erhöhten finanziellen Aufwand, der erforderlich wäre.

Der Beirat Mitte kritisiert, dass das entscheidende Problem der Logistik – Abtransport der Container von den Schiffsverkehren auf die Bahn – durch ein Sofortprogramm statt durch eine langfristige Planung verwirklicht werden soll.

Das geplante Sofortprogramm kann diesem Problem nicht gerecht werden. Es wird zu einer ganz erheblichen Lärmbelastung für die Wohnbevölkerung führen und damit zu einer Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt.

Im Gegensatz zu den Personenverkehren der Bahn hat der Abtransport der Güter aus den Häfen grundsätzlich an den Stadtzentren vorbei zu geschehen. Aus diesem Grunde muss eine Planung langfristig vorsehen, dass ein Knotenpunkt – wie der Bremer Hauptbahnhof – von Güterverkehren der Bahn entlastet wird. Es ist für die Wohnbevölkerung der Stadt unzumutbar, dass der Abtransport der Container mit der Bahn von Bremerhaven, Bremen und zukünftig auch Wilhelmshaven durch den Bremer Hauptbahnhof geführt wird.

Im übrigen wird auch im Innenbereich des Hauptbahnhofs die Lärmbelastung kaum erträglich sein. Gerade für die wartenden Passagiere erscheint es bei der Anzahl der zu erwartenden Güterzüge unzumutbar, sie diesem Lärm auszusetzen. Dadurch wird das Verkehrsmittel "Bahn" für den Personenverkehr unattraktiv.

III.

Wenn Bahnverkehre mit Güterwaggons durch den Bremer Hauptbahnhof geführt werden müssen,

1. ist bei der Planung ausdrücklich darauf zu achten, dass das Vorhaben vorzugsweise mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wird. Ansonsten sind Alternativplanungen vorzusehen.
2. Die Umrüstung der Güterwaggons hat dabei oberste Priorität. Insbesondere müssen die alten Bremssysteme und Achssysteme durch neuere lärm mindernde Systeme ersetzt werden. Die dafür notwendigen Investitionen sind durch den Bund und die Bahn vordringlich bereitzustellen.
3. Des weiteren hat die Durchquerung des Hauptbahnhofs Bremen auf einem "besonders überwachten Gleis" zu geschehen. Hierunter versteht man Gleise, deren Schienenfahrflächenzustand in einem bestimmten Toleranzbereich gehalten wird, so dass von geringeren Quellstärken des Rollgeräusches ausgegangen werden kann. Je geringer die Rauheit der Oberfläche, desto geringer die Schallemission, wenn sie von einem Zug befahren wird. "Besonders überwachte Gleise" werden regelmäßig mit einem Schallmesswaggon überwacht und ggf. nachgeschliffen. Für den Bremer Hauptbahnhof (Gleis 1) ist das Verfahren aus Kostengründen wegen der vielen Weichen bisher nicht vorgesehen, obwohl eine Lärmhalbierung erreicht werden könnte. Eine solche Halbierung der Geräuschmissionen darf allerdings nicht bei der Festsetzung der Grenzwerte eingerechnet werden, sondern hat zusätzlich zu geschehen.
4. Darüber hinaus fordern wir eine lärmschutzwirksame Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Güterzüge.
5. Auch die Erschütterungen werden mit der Anzahl und der Länge der Güterzüge erheblich zunehmen. Maßnahmen gegen diese Erschütterungen sieht das Planungsverfahren nicht vor. Hier erwarten wir ein weiteres Gutachten.

IV.

Der Beirat fordert, dass bei einer Durchquerung des Bremer Hauptbahnhofes mit Güterzügen der Aufwand gar nicht groß genug sein kann, um die Bevölkerung vor dem entstehenden Lärm zu schützen. Die Qualität des Stadtlebens – sowohl im öffentlichen Aufenthaltsbereich als auch im Wohnbereich – hängt davon ab, dass keine erheblichen Geräuschbelastungen für die Nutzer und Bewohner gegeben sind.

Der Beirat unterstützt alle Anwohner und Eigentümer, die in dem Planungsverfahren ihre Rechte wahrnehmen, um damit die Ansprüche auf Lärmschutz geltend zu machen.

Der Träger des Vorhabens wird aufgefordert, die Betroffenen unmittelbar zu informieren, soweit nach den bisherigen Untersuchungen bei ihnen passive Lärmschutzmaßnahmen notwendig werden.

Der Beirat wird sich mit dem Fortgang des Planungsverfahrens weiter beschäftigen und behält sich auch weitergehende Stellungnahmen und Beschlussfassungen vor.

Der Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren wird eine Liste der Anregungen, die im Rahmen dieser Sitzung von den Anwohner vorgebracht wurden, beigefügt.

TOP 3

Contrescarpe 1 – Freisitze für eine Schank- und Speisewirtschaft (ehemals Sonnenstudio)

Das Aufstellen von Tischen und Stühlen unter den Arkaden wird vom Beirat abgelehnt (problematisch wegen der Straßenbahnhaltestelle).

Platzbereich Contrescarpe /Ostertorsteinweg:

Der Gehweg entlang der Hauswand an der Contrescarpe ist in einer Breite von 2 Metern freizuhalten. Der auf dem Platz stehende Brunnen soll in einer Breite von 1 Meter frei gehalten werden.

TOP 4

Die im Sozialausschuss festgelegten Beträge für die Anträge auf Beiratsmittel werden vom Beirat übernommen und beschlossen.

Die Liste ist dem Protokoll beigefügt.

TOP 5 / 6 / 7 keine Wortmeldungen

Vorsitz:

Sprecher:

Protokoll:

Bücking

Rüppel

Freudenberg

