

# **Einstimmiger Beschluss des Beirats Mitte zur „Oldenburger Kurve“**

**vom 26. September 2011**

Nach der Fertigstellung des Jade-Weser-Ports 2012 wird der Güterverkehr auf der Strecke von Wilhelmshaven nach Bremen drastisch zunehmen. Alle Züge müssen durch das Nadelöhr des so genannten Bremer Knotens und den Bremer Hauptbahnhof fahren. Ist der Hafen einige Jahre später ausgelastet, verdoppelt sich die Zahl der Güterzüge auf dieser Strecke auf 140 in 24 Stunden, insbesondere in den Nachtstunden wird der Verkehr drastisch zunehmen. Um den Bremer Knoten zu "ertüchtigen", hat die Deutsche Bahn 3 Maßnahmen in Angriff genommen, "Gleis 1 wird durchgängig", die "Oldenburger Kurve" erhält einen zweiten größeren Bogen und ein Gleis zum ehemaligen Güterbahnhof in Walle wird reaktiviert. Darüber hinaus wird die Signaltechnik im großen Umfang optimiert.

Bremen betreibt mit Hochdruck den Ausbau der Häfen und setzt mit gewaltigen finanziellen Anstrengungen auf den Boom des Welthandels, Bremen drängt die Bahn zum Ausbau ihrer Infrastruktur. Grundsätzlich ist die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Gleise begrüßenswert, Logistikunternehmen und die Bahn verdienen an den Transporten viel Geld, es werden Arbeitsplätze und Steuereinnahmen geschaffen, aber in den Quartieren, die neben der Bahnstrecke liegen, zahlen die Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Gesundheit und Lebensqualität einen hohen Preis für diese Erfolge.

## **Einwände des Beirats:**

Der Alltag der auf beiden Seiten des Streckenabschnitts zwischen Hauptbahnhof und Weser lebenden Anwohnerinnen und Anwohner (Findorff, Utbremen, Doventor und Stephaniviertel) ist schon heute davon geprägt, dass Gärten und Balkone kaum noch zu nutzen sind, nachts an erholsamen Schlaf nicht zu denken ist und in den Schulen das Unterrichtsprogramm unterbrochen werden muss, wenn ein Güterzug das Gebäude passiert. Auch Kirchen und Kindergärten gehören zu den Leittragenden dieser Situation. An der Stephanibrücke, der Brücke über die Eduard-Schopf-Allee und an den Breitenweg-Brücken wird der Lärm weit in die benachbarten Stadtteile hinein getragen. Darüber hinaus schlagen Bahnstrecke und die B75/B6 eine breite Schneise durch die Stadt. Wohnquartiere der westlichen Innenstadt werden von Walle und der Überseestadt abgeschnitten. Der Lärm sorgt hier für unwirtliche Stadträume. An die viel beschworene Innenstadtentwicklung ist hier nicht zu denken. Wer kann, sucht sich ein Zuhause am Stadtrand.

Der Beirat hält die Situation in den betroffenen Stadtgebieten für unakzeptabel. Es handelt sich um Gebiete, die nach der EU-Richtlinie für Umgebungslärm der Europäischen Kommission gemeldet werden müssen.

In einer dafür erstellten Lärmausbreitungskarte des Eisenbahn-Bundesamtes werden für die Quartiere an der Bahnstrecke schon jetzt Werte zwischen 65 und über 75 dB(A) errechnet. Zurzeit fahren dort 35 Güterzüge in der Nacht, wenn der Jade-Weser-Port erfolgreich ist, werden es doppelt so viele sein. Das Gesundheitsamt erklärt zusammen mit dem Sachverständigenrat des Umweltministeriums 50 dB(A) in der Nacht für die Grenze des Zumutbaren.

Tatsächlich plant die Deutschen Bahn im Rahmen der sogenannten „freiwilligen Lärmsanierung“ eine Reihe von Maßnahmen an dieser Strecke. Diese Maßnahmen

beschränken sich aber auf das rechtlich vorgeschriebene Minimum und werden die betroffenen Quartiere nicht spürbar entlasten.

Der Beirat Mitte ist aufgefordert eine Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Oldenburger Kurve abzugeben. Die Bahn vertritt die Auffassung, dass in diesem Verfahren nur der Lärm zu betrachten ist, der auf der 800 Meter langen Neubaustrecke entsteht. Der Beirat ist zurzeit nicht in der Lage diese Auffassung rechtlich zu bestreiten. In der Sache aber ist es völlig eindeutig, dass die Kurve gebaut wird, um die Kapazität des Bremer Knotens zu erhöhen und dass es darum geht, die enormen Gütermengen aus dem Jade-Weser-Port auf dieser Strecke abzutransportieren. Es sind diese Gütertransporte, die den Grund und Zweck des Baus der Oldenburger Kurve darstellen. Ferner ist unbestreitbar, dass dieser zusätzliche Lärm ein Gebiet mit einer sehr großen Vorbelastung trifft.

Deshalb wird der Beirat eine Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und eine weitere im sachlichen Zusammenhang damit stehende Stellungnahme zum Lärm an der übrigen Strecke zwischen Hauptbahnhof und Weser abgeben.

Der Beirat Mitte kritisiert die intransparenten Zuständigkeiten im vorliegenden Verfahren und verlangt, dass der Bremer Senat und die Bahn Verantwortung übernehmen, indem umgehend mit Verhandlungen über Lärmvorsorgemaßnahmen für das Gebiet auf beiden Seiten der Bahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und Weser begonnen wird.

Niemand käme auf die Idee heute eine so hochbeanspruchte Eisenbahninfrastruktur mitten durch eine Stadt mit einer halben Million Einwohner zu bauen. Diese Strecken existieren nur, weil sie bereits über hundert Jahre alt sind und die Bahn sich auf den Bestandschutz berufen kann. Der Beirat hält die fortgesetzte Optimierung dieser Infrastruktur ohne Planung von Alternativen für unverantwortlich. Der Beirat verlangt daher die unverzügliche Aufnahme der Planung von Umgehungsstrecken für den Güterverkehr. Der Beirat erwartet die regelmäßige Berichterstattung der Landesregierung im Landesparlament über die erzielten Fortschritte.

Das alles ist aber keine Alternative zu jetzt notwendigen umfassenden Schutzmaßnahmen an der Strecke durch die Stadt.

### **Forderungen des Beirats**

Der Beirat fordert ein Programm zur Lärmsanierung der Eisenbahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und Weser. Es ist das Ziel des Beirats, die Einhaltung der "Vorsorge-Lärmwerte", wie sie in der 16. BimSchV. niedergelegt sind, zu erreichen. Dies sind die Werte, die auch für Neubaustrecken oder wesentliche Änderungen an Bahnstrecken vom Gesetzgeber festgesetzt sind. Die Forderungen der Bahnlarminitiative unterstützend, hält es der Beirat daher für notwendig, weitere Lärmschutzwände zu errichten, die Brücken über den Breitenweg, die Eduard-Schopf-Allee und die Weser zu entdröhnen und abzuschirmen, die Gleise so zu pflegen, dass die Quietschgeräusche in den Kurven reduziert werden, und wo all das nicht ausreicht, auch passiven Lärmschutz an den Häusern einzubauen.

#### **I. Forderungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Oldenburger Kurve:**

1. Ermittlung des zu erwartenden Summenpegels für den Lärm der Züge auf beiden Armen der Oldenburger Kurve.
2. Der Bereich der „wesentlichen Änderung / Neubau“ soll beide Richtungsgleise der Oldenburger Kurve und die Brücken über den Breitenweg umfassen. ( Vergrößerung der „Baugrube“)

3. Zwischen dem südlichen Arm der Oldenburger Kurve und dem Breitenweg wird eine Lärmschutzwand errichtet. Diese soll dem so genannten Papageienhaus und dem Doventorviertel Schutz bieten.
4. Die Bahnbrücken über den Breitenweg brauchen einen effektiven Lärmschutz.
5. Die Plantage ist durch Lärmschutzwände so abzuschirmen, dass dort das Wohnen im ehemaligen Gewerbegebiet ermöglicht wird.
6. Gleispflege in den engen Gleiskurven (neue „Oldenburger Kurve“, alte bisherige Kurve von Bahnhofsgleisen 1 – 3 in und aus der Richtung Stephaniviertel).
7. Zu untersuchen sind ebenfalls die Einwendungen der Anwohnerinnen und Anwohner, inwieweit der Zugverkehr zu Substanzschädigungen an ihren Häusern führt und ob das erhöhte Feinstaubaufkommen entlang der Bahnstrecken durch den Bahnverkehr verursacht ist. Gegebenenfalls sind in beiden Fällen Gegenmaßnahmen (Erschütterungsschutz) zu ergreifen.

## **II . Im sachlichen Zusammenhang fordert der Beirat darüber hinaus:**

1. Für Findorff, Utbremen, Doventor und das Stephaniviertel muss ein Lärminderungsprogramm aufgelegt werden, das über das gesetzliche Maß und das vom Bund finanzierte sogenannte „freiwillige Sanierungsprogramm“ hinausgeht. Dieses Programm muss im Interesse der Bürgerinnen und Bürger unverzüglich vom Senat und der Bahn auf den Weg gebracht werden.
2. Mit den geeigneten technischen Maßnahmen muss der Lärm an der Quelle – direkt an den Schienen – reduziert werden. Dies bezieht den Einbau lärmindernder Materialien an den Gleisen und Gleisbetten mit ein.
3. Zur Reduktion des Lärms in der Hauptbahnhofshalle werden an den Gleisen beispielsweise Gabionen und/oder besohlte Schwellen eingebaut.
4. Lärmschutzwände sind an allen geeigneten Abschnitten auf beiden Seiten der Gleisstrasse vom Breitenweg bis zur Weser zu errichten.
5. Von besonderer Bedeutung sind effektive Lärmschutzmaßnahmen für alle Brücken insbesondere die Stephanibrücke über die Weser.
6. Die Wallanlagen sind in dem neuen Flächennutzungsplan als "Zonen besonderer Ruhe" ausgewiesen. Dieser Schutzanspruch gilt nicht nur für Lärmemissionen in den Anlagen, sondern auch für Lärmimmissionen, die von dem Bahnlärm verursacht werden. Beispielfhaft soll nur der Focke-Garten als Schutzobjekt genannt werden.

## **III. Der Beirat unterstreicht gemeinsam mit der Bahnlärminitiative folgende Forderung:**

1. Der Bremer Senat wird aufgefordert, im Rahmen seiner Fürsorgepflicht für einen aktiven Umwelt und Gesundheitsschutz, die Maßnahmen für die Lärminderungsgebiete zu planen und deren Umsetzung voranzutreiben. Als erster Schritt muss die tatsächliche Belastung der Stadtteile untersucht und offengelegt werden.
2. Die Bundesregierung muss unverzüglich alle geeigneten Maßnahmen ergreifen, die die technische Umrüstung des rollenden Materials im Sinne des Lärmschutzes voranbringt. Die augenblicklichen Zeitplanungen sind völlig inakzeptabel.
3. Analog zu den Nachtflugverboten an Flughäfen unterstützt der Beirat die Forderung nach Lärminderung durch Langsamfahrstrecken und Nachtfahrverbote an besonders sensiblen Streckenabschnitten.
4. Es ist unverzüglich zu klären, ob es möglich ist schon sehr bald einen Teil der Transporte über weniger sensible Strecken abzuwickeln und es sind unverzüglich Planungen für den Bau von Umgehungsstrecken um die Ballungszentren für den Güterverkehr aufzunehmen.

5. Der Beirat fordert für das gesamte Streckennetz der Bahn im Stadtgebiet einen lückenlosen Lärmschutz

Mit Blick auf die anstehenden Grundstücksverkäufe, die für den Bau der „Oldenburger Kurve“ notwendig werden, weist der Beirat darauf hin, dass eine sachkundige Stellungnahme nur möglich ist, wenn der Beirat die Folgewirkungen der geplanten Maßnahmen zur Ertüchtigung des Bremer Knotens abschätzen kann. Dazu ist wesentlich, dass der Beirat weiß in welchem Umfang die Bahn Schutzmaßnahmen gegen den Lärm zu ergreifen bereit ist.