Protokoll Nr. 1 der öffentlichen Sitzung des Regionalsausschusses gem. § 24 (1) Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter am 06. Mai 2011 in der Martin-Luther-Gemeinde, Neukirchstraße 86, Gemeindesaal

Beginn: 16:00 Ende: 18:15

Anwesend waren:

a) von den Beiräten: siehe Anwesenheitsliste[1]

b) von den Ortsämtern: Herr Bücking
Herr Höft
Herr Kittlaus
Frau Lüerssen
Herr Mester
Herr Nowak
Frau Yildirim

c) geladene Gäste: Herr Senator Dr. Loske (Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa)
Herr Körber (Bahn AG)
Herr Völkl (Verein Bremer Spediteure)
Herr Beckmeyer (SPD/MdB)
Herr Dr. Sieling (SPD/MdB)
Frau Alpers (Die Linke/MdB)
Herr Staffeldt (FDP/MdB)
Herr Dennhardt (SPD/MdBB)
Herr Oppermann (SPD/MdBB)
Frau Piontkowski i.V. für Herr Röwekamp (CDU/MdBB)
Frau Dr. Schaefer (Bündnis 90/Grüne/MdBB)
Herr Erlanson (Die Linke/MdBB)

d) Moderation Frau Zeigler

Herr Höft eröffnet die Sitzung des Regionalausschusses, den die Beiräte Burglesum, Findorff, Gröpelingen, Hemelingen, Huchting, Mitte, Neustadt, Oberneuland, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Walle und Woltmershausen gem. § 24 (1) Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter eingesetzt haben um mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung über Maßnahmen zur Lärmminderung bei Güterschienenverkehren zu diskutieren. Die heutige Veranstaltung sei als Auftaktveranstaltung gedacht.

Frau Zeigler erläutert den Ablauf der heutigen Sitzung. Eingangs sollen Fragen aus dem vorab versandten Fragenkatalog „Zug um Zug auf leisen Gleisen“ an die im Podium vertretenen Gäste[2] gestellt werden. Anschließend soll den weiteren geladenen Gästen die Gelegenheit gegen werden, sich zu speziellen Fragen vertieft zu äußern, um dann den Mitgliedern der Beiräte, den Vertretern der Bürgerinitiativen gegen

[1] Als Anlage 1 dem Protokoll beigefügt
[2] Im Podium vertreten: Herr Körber, Herr Staffeldt, Herr Senator Dr. Loske, Herr Beckmeyer, Herr Völkl

Bahnlärm sowie den anwesenden Bürgern die Möglichkeit zu geben, den geladenen Gäste Fragen zu stellen.

Frau Zeigler bittet Herrn Staffeldt auf die heutigen Ausführungen des niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Herrn Bode (FDP), einzugehen, der darauf gedrängt habe, dass der Bund Niedersachsen bei seinen Bestrebungen unterstützen solle, die noch bestehenden Hürden für einen zügigen Umbau der in Deutschland fahrenden Güterwaggons abzubauen. Erste Erfahrungsberichte mit den besonders leisen neuartigen Bremsen („Flüsterbremsen“)[3] seien positiv. In Niedersachsen sei ein Modellprojekt auf der Strecke Bremerhaven-Hamburg in Planung. Weiterhin bittet Frau Zeigler Herrn Staffeldt eine Stellungnahme zur schrittweisen Abschaffung des Schienenbonus zu geben

Herrn Staffeldt teilt mit, dass er zu dem genannten Modellprojekt keine Aussagen machen könne. Mit den bestehenden Hürden könnten grundsätzlich Hürden im Bereich der Infrastruktur, in den Planfeststellungsverfahren oder in der Akzeptanz bei der Bevölkerung gemeint sein. Er vermutet, dass dies all die Hürden seien, die der niedersächsische Wirtschaftsminister anführen würde. Er sei leider nicht in der Position, dass „der niedersächsische Wirtschaftsminister seine Pressestatements mit ihm im Vorfeld absprechen würde, aber er würde daran arbeiten“.
Herr Staffeldt verweist bzgl. des Schienenbonus auf den Koalitionsvertrag[4], in dem von einer schrittweisen Abschaffung gesprochen wird, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung zu reduzieren. Der 1. Schritt sei augenblicklich für 2012 eingeplant.
Es gebe verschiedene Möglichkeiten, um dies zu realisieren. Die FDP würde bei der Nachrüstung auf Anreizsysteme setzen, d. h. die „verladende Wirtschaft“, welche ein Hauptverursacher des Lärms sei, müsse davon überzeugt werden, aus eigenem Interesse die Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremsen umzurüsten.

An Herrn Beckmeyer richtet Frau Zeigler die Frage, ob ein Tempolimit für Güterverkehre im städtischen Bereich sowie die Einführung eines Sonntags- und Nachtfahrverbot, eine Möglichkeit wäre, um Lärm zu reduzieren. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf das „12-Punkte-Programm für Lärmschutz an Schienenwegen im Land Bremen“.[5]

Herr Beckmeyer erklärt, dass mit verschiedenen Maßnahmen auf europäischer, nationaler Ebene sowie auf Länder- und Gemeindebene versucht werden müsse, die Lärmbelastung zu reduzieren. Auf dem Wege dorthin wäre auch ein Tempolimit für einen gewissen Zeitraum bei Lärmspitzen in städtischen Ballungsgebieten ein probates Mittel, um eine höhere Akzeptanz für Schienengüterverkehre in der Bevölkerung zu schaffen. Ein entscheidener Nachteil bei Temporeduzierung sei aber der Kapazitätsverlust. Ein Tempolimit wäre nur ein temporäres Ziel. Entscheidend sei letztendlich eine Minderung der Lärmbelastung für die Bevölkerung.

---

[3] Siehe unter http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/nachhaltigkeit/umwelt/laermminderung/fluesterbremse/fluesterbremse.html
[4] Siehe Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, 17. Legislaturperiode , Zeile 1597/1598
[5] Siehe unter http://neu.keine-stadtautobahn.de/uploads/Inis/Bahnlaerm/12-Punkte-ProgrammLaermschutzimLand%20Bremen-UweBeckmeyer-28Maerz2011.pdf

Eine weitere Frage aus dem Fragekatalog richtet Frau Zeigler an Herrn Senator Dr. Loske, ob er Lärm-Messstationen in Bremen befürworten würde, um die tatsächliche Belastung an Lärmschwerpunkten festzustellen.

Herr Senator Dr. Loske erwidert, dass für Verkehre insgesamt die Werte rechnerisch ermittelt werden, um die Dauerbelastung und nicht die Spitzenbelastung zu ermitteln. Lokale oder mobile Messstationen würden hierzu ergänzende Information bieten. Bremen agiere bereits als Land im Bundesrat und habe überdies verschiedene Anträge eingebracht und Erfolge bei der Absenkung der Lärmsanierungswerte erzielt. Weiterhin fordere das Land Bremen die Abschaffung des Schienenbonus. Die Verkehrsministerkonferenz habe dies einstimmig beschlossen[6].
Auf Bundesebene setze sich die Verkehrsministerkonferenz für lärmbezogene Trassenpreise ein.
Dies seien Maßnahmen auf Bundesebene.
Bremen setzte sich ein für die Umstellung auf „Flüsterbremsen". Es gäbe derzeit ca. 140.000 Fahrzeuge, die umgerüstet werden müssten. Staatliche Hilfe können nicht fließen, da die EU von einen sog. „Beihilfetatbestand"[7] ausgehe. Diese Hürde müsse weg.
Auf Landes- bzw. kommunaler Ebene gäbe es vor allen folgende Punkte
1. Beim Ausbau des Gleises 1 möglichst ein weitgehendes Entgegenkommen beim Thema „Lärmschutz" von der Bahn AG auch über das gesetzliche Vorgaben hinaus zu erhalten.
2. Umfahrungsverkehre zu organisieren, wobei man in kurzfristige und langfristige Ziele unterteilen müsste:
Ein kurzfristiges Ziel sei, nicht alle Schienenverkehre über den Bremer Hauptbahnhof abzuwickeln über die sog. Trasse der nicht bundeseigenen Bahnen. Über Bremerförde wären dies ca. 20 Züge täglich. Dies würde auch die niedersächsische Landesregierung unterstützen.
Langfristig, d.h. in einem Planungszeitraum von zehn bis 20 Jahren, wären die Planung von Umgehungsstrecken für Verkehre zum dem Häfen Wilhelmshaven und dem Jade-Weserport, da diese nicht alle durch den Bremer Hauptbahnhof geleitet werden könnten.

Frau Zeigler bittet Herr Körber um einen „Zwischenstand" der Lärmsanierung der eingesetzten Güterwagen und ob diese Sanierung innerhalb der nächsten fünf Jahre möglich sei.
Herr Körber kann aktuell keine Zahl der bereits umgerüsteten Güterwagen nennen, da nicht nur Güterwagen der DB Schenker europaweit eingesetzt würden, sondern auch andere Anbieter sich mit ihren Waggons auf dem deutschen Schienennetz bewegen würden. Er teilt aber mit, dass alle neu angeschafften Güterwagen mit neuen Bremssystemen ausgerüstet seien. Man gehe augenblicklich davon aus, dass eine vollständige Umrüstung in einem Gesamtvolumen von 600 Millionen Euro erfolgen müsse. Dies können die Wagenhalter nicht allein finanzieren, daher müssen konzeptionelle Anreizsysteme geschaffen werden. Er ginge dann von einem Zeitraum von bis zu sieben Jahren aus, in denen eine Umrüstung erfolgen könne.

---

[6] Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 22./23.Apirl 2009 in Erfurt, siehe unter Tagesordnung 7.3 „Lärmschutz im Schienenverkehr" http://www.it-planungs-rat.de/SharedDocs/Downloads/DE/Projekte/Steuerungsprojekte/KfzWesen/Beschluss_Sammlung_VMK_Apr2009.pdf?__blob=publicationFile
[7] Siehe Artikel 107 (ex-Artikel 87EGV)Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)

Frau Zeigler spricht Herrn Völkl als einen Vertreter des Vereins der Bremer Spediteure an, wie die Diskussion über die angesprochenen Forderungen nach Lärmsanierung, die hohe Kosten verursachen würden, von den Speditionen gewertet würde.

Herr Völkl erklärt eingangs grundsätzlich, dass sich „unser Wohlstand aus der internationalen Arbeitsteilung begründet und je größer die Arbeitsteilung desto größer der Wohlstand und je größer der Wohlstand desto größer auch die Arbeitsteilung“. Diese Arbeitsteilung bedinge aber auch Verkehre, die ansteigen würden. Die Aufgabe der Spediteure sei es, die Verkehre so geschickt und effizient wie möglich zu koordinieren. Der Bedarf nach Transportleistungen sei da und ließe sich kurzfristig eher nicht über den Preis beeinflussen, da die Güter abgefahren werden müssen. Der Preisanstieg für den Verkehr würde sicherlich auf die Ware umgeschlagen werden und am Ende würde dies auf den Endverbraucher umgelegt werden.

Frau Zeigler spricht Frau Piontkowski auf den Dringlichkeitsantrag der Fraktion der CDU[8] an. Herr Dennhardt wirft ein, dass auch die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und die SPD einen Dringlichkeitsantrag[9] gestellt haben.

Frau Piontkowski trägt einige Punkte aus dem genannten Dringlichkeitsantrag der CDU vor und begrüßt ausdrücklich, dass der Regionalausschuss von den Beiräten eingesetzt worden sei. Sie würde sich zudem für mehr Bürgerbeteiligung im Vorfeld von Planfeststellungsverfahren einsetzen. Dies habe die CDU auch ausdrücklich in ihrem Wahlprogramm aufgenommen.

Frau Alpers erklärt, dass die Forderungen der Partei „Die Linken“ bekannt seien und richtet ihrerseits Fragen an Herrn Staffeldt und Herrn Senator Dr. Loske. Sie betont, dass es sich immer gut anhören würde, dass man Anreizsysteme schaffen müsse, um Lärm zu vermeiden, aber fraglich wie verlässlich dies sei und weiterhin benötige man die tatsächlichen Werte in den Nacht- und Spitzenzeiten. Frau Alpers fragt, wann Bürger und Bürgerinnen sich darauf verlassen könnten, dass der Güterverkehr nicht mehr über Gleis 1 läuft und äußert Zweifel an den genannten Anreizsystemen.

Frau Zeigler fragt Herrn Dennhardt, welche kurzfristigen Maßnahmen es für die „lämgeplagten“ Bürger geben würde.
Herr Dennhardt teilt mit, dass es in vielen Bereichen schwierig sei, kurzfristig grundsätzlich etwas um zu setzen, da Land und Kommune nicht zuständig seien. Ihn begleite das Thema Bahnlärm seit 2007 in der Bürgerschaft. Seine Aufgabe als Landes- und Kommunalpolitiker sei es in erster Linie ein Sprachrohr zu sein.“ In der jetzigen Rechtslage solle versucht werden, dem Bund und der Bahn so viel wie möglich abzutrotzen.“

Frau Zeigler bedankt sich bei den geladenen Gästen für ihre Statements und öffnet die Diskussionsrunde.
Herr Draub (Bahnlärm-Initiative Bremen) fordert ein Bund-Länderprogramm, um die Güterwagen auf den neuesten technischen Stand zu bringen.

---

[8] Siehe Bremische Bürgerschaft Drucksache 17/1759, Landtag 03.05.2011, 17. Wahlperiode, Dringlichkeitsantrag der Fraktion der CDU „Lärmschutz auf der Schiene verbessern“
[9] Siehe Bremische Bürgerschaft Drucksache 17/1758, Landtag 02.05.2011, 17 Wahlperiode, Dringlichkeitsantrag der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und SPD „Bahnlärm jetzt verringern“

Herr Blanke (Beirat Huchting) hat einen Finanzierungsvorschlag zur Sanierung der Güterwagen. Die Bahn sei augenblicklich gehalten 500 Millionen Euro „Zwangsdividende“ pro Jahr an den Bund abzuführen, wenn man auch nur 1/5 dieses Betrages für die Sanierung einsetzten würde, wäre die Sanierung in fünf Jahren fertig. Ein weiterer Punkt wäre die Planung von Umgehungsstrecken. Zur Zeit würde man kurz vor der Eröffnung des JadeWeserPorts stehen. Diese Verkehre würden über den Bremer Hauptbahnhof abgewickelt werden. Er fordert einen zweigleisigen Ausbau zwischen Oldenburg und Osnabrück für die Abführung der Güterverkehre Richtung Westdeutschland, Hessen und dem Rheinland, damit diese Verkehre nicht den Umweg über Bremen machen müssen.

Herr Musch (Beirat Mitte) ergänzt, dass die Planung des Jade-Weser-Ports für ihn h ein Torso sei, weil die Abführung fehle. Die ganzen Verkehre würden für die nächsten zwei Jahre durch den Bremer Hauptbahnhof führen. Dafür werde der Hauptbahnhof ertüchtigt. Der Lärmschutz im Hauptbahnhof sei bisher nicht geplant. Wenn alle drei Minuten Güterzüge mit einer Länge bis zu 600 m durch die Halle des Hauptbahnhof fahren würden, wäre es ein unerträglich vom Lärmaufkommen für Pendler und Reisende. Der Beirat Mitte hat dazu Stellung bezogen. Er sehe dies als ein Bremer Problem, dass politisch gelöst werden müsse.

Herr Beckmeyer antwortet Herrn Draub, dass eine europäische Initiative gestartet werden müsse, um den Beihilfetatbestand des Art. 107 AEUV außer kraft zu setzen damit entsprechende öffentliche Finanzierungshilfen eine Umrüstung ermöglichen. Die Bahn AG und alle anderen Firmen müssen ökonomisch über höhere bzw. niedrige Trassenpreise dazu gebracht werden eine Umrüstung zu betreiben. Dies müsse konzertiert auf nationaler, europäischer und Landesebene. angegangen werden. Nur dieser „Dreiklang“ könne zum Erfolg führen
Im Bundeshaushalt würden jährlich 100 Millionen Euro für Lärmsanierung bereit gestellt, dieser Betrag müsse erhöht werden.
Zum Thema Umgehungsstrecken verweist Herr Beckmeyer auf eine Studie des ehemaligen Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Oswald Brinkmann, der im Rahmen der Hafenentwicklung eine Umgehungsstrecke für Güter konzipiert habe. Es müsse überprüft werden, ob diese noch existent bzw. befahrbar sei und die Grundstücke noch nicht verkauft seien. Alle weiteren Diskussionen würde Herr Beckmeyer für relativ schwierig halten, da eine mögliche Umgehungsstrecke über Wulsdorf, Bremervörde, Rotenburg und Verden zur Zeit eingleisig, nicht elektrifiziert und nicht beschrankt seien. Teilweise habe die Strecke ein „schwieriges Gleisbett“; ein Güterzug mit 4000 t durch dieses Gebiet zu schicken wäre hoch riskant.

Herr Senator Dr. Loske teilt zum Thema „Zwangsdividende“ mit, dass die Verkehrsministerkonferenz sich bereits mehrfach damit befasst habe, dass die Gelder größtenteils aus dem Bereich DB Netz stammen, in dem ohnehin ein großer Investitionsstau zu verzeichnen sei. Das Land Bremen habe auch einen Antrag im Bundesrat [10] eingebracht, dass diese „Zwangsdividende“ aufgehoben werden solle.
Die Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg-Osnabrück sei im letzten Jahr bei einem Treffen mit dem Land Niedersachsen, der Bahn AG und Bremen in Hannover angesprochen worden. Die Bahn AG habe mitgeteilt, dass es sich bei den Verkehren aus den

[10] Siehe Bremische Bürgerschaft Drucksache 17/1632, Landtag 31.01.2011, 17. Wahlperiode, “Entschließung des Bundesrates: `Bahndividende in Infrastruktur, Personal und Rollendes Material investieren`- Antrag der Länder Rheinland-Pfalz, Berlin, Bremen“

Häfen aus Bremerhaven und aus dem Weser-Jade-Port eher um Süd-Ost-Verkehr handeln würde und nicht um Verkehre, die auf das Ruhrgebiet zu führen. Deshalb müsse man die „alten Umgehungsvarianten“ erneut betrachten.

Herr Staffeldt erklärt, dass er für die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise sei. Bei der „Rheintalschiene“ wurde es im Bundesrat[11] und Bundestag[12] so beschlossen. Es würde bereits erste Projekte geben.
Hinsichtlich des Fahrverbotes zu Nacht- und Spitzenzeiten weist Herr Staffeldt auf die Problematik der Verlagerung von Verkehren auf die Straße hin und auch auf Verlagerungsmöglichkeiten auf Binnenschiffe, die eine hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung haben würden und 80 – 100 Container transportieren können.

Frau Zeigler spricht Herrn Körber auf die Lautstärke in Bahnhöfen spez. im Bremer Hauptbahnhof an mit der Bitte zu erörtern, ob die Bahn Pläne zu Lärmreduzierung habe.

Her Körber teilt mit, dass es im Rahmen des Konjunkturpakets II Bereiche gäbe, die auf innovative Techniken zur Lärmminderung abstellen. Die Maßnahmen seien bereits definiert und wenn sie vom Eisenbahnbundesamt eine generelle Zulassung bekämen, könne man in den entsprechenden Bahnhöfen tätig werden zum Beispiel mit besohlten Schwellen.

Frau Dr. Schaefer spricht den 15-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn und die damit verbundene Konkurrenz auf der Schiene an. Der Personenverkehr solle nicht unter dem Güterverkehr leiden. Sie fragt weiterhin Herrn Voelkl, ob es möglich wäre, den sonntäglichen Güterverkehr nicht stattfinden zu lassen.
Die Grünen/Bündnis 90 würden sich zu dem für den lückenlosen Lärmschutz einsetzen auch für die Gebiete, die nach 1974 bebaut worden seien.

Herr Kjesa (Sprecher der Bürgerinitiative "Lückenloser Lärmschutz in Walle") wohnt in dem Bereich zwischen Funkturm und Walle-Center und weist auf die soziale Entmischung bedingt durch die Lärmbelastung hin. Dieses Gebiet sei unter anderem aus dem genannten Grunde ein Sanierungsgebiet geworden. Zur Zeit würde eine Petition im Deutschen Bundestag laufen, da die Bahn AG keine Lärmschutzwand errichten wollte. Die Mittel für das gesamte Sanierungsgebiet seien fast verbraucht; aus Restmitteln in Höhe von 300.000 Euro solle evtl. in diesen Gebiet noch etwas saniert werden.

Ein Bürger aus dem Publikum möchte vom Vertreter der Bahn AG wissen, ob man durch Veränderung des Oberbaues bei den Güterwagen den Lärm reduzieren könne.

Frau Dr. Sörgel (sachkundige Bürgerin im Beirat Östliche Vorstadt und Mitglied der Bahnlärm-Initiative Bremen) stellt fest, dass der Lärm bis 2025 halbiert werden solle, der Güterverkehr sich jedoch bis 2025 verdoppeln solle. Für die damit einhergehenden Probleme brauche man ein klares Konzept und einen Stufenplan, der aus ganz vielen Elementen bestehen müsse. In Bremen würde der zunehmende Lärm an den

---

[11] Siehe unter http://www.bundesrat.de/cln_171/nn_2034972/SharedDocs/Beratungsvorgaenge/2011/0101-200/0151-11.html
[12] Siehe unter http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/048/1704861.pdf

Bestandsstrecken laufen und genau an diesen Strecken gäbe es für die Bürger und Bürgerinnen keine Rechte und auch keine Rechte der Kommune.

Herr Körber antwortet auf die Frage nach der Kapazität bei Nachtfahrverboten, dass es Prognosen geben würde aus dem Verkehrswegeplan, welche Mengen aus dem JadeWeserPort fahren sollen und man habe sicherlich ein kapazitives Problem, wenn die Züge zwei oder drei Tage nicht aus dem JadeWeserPort abfahren könnten. In weiten Teilen Deutschlands würde es ein „Mischverkehrsnetz“ geben, d.h. dass Personen- und Güterverkehr die gleiche Infrastruktur nutzen würden.
Er habe intensive Gespräche in Wilhelmshaven mit Vertretern der Hafenwirtschaft geführt, die die Sorge hätten „keine“ Schiffe nach Wilhelmshaven zu bekommen, wenn keine leistungsfähige Hinterlandsanbindung vorhanden sei.
Zur Thematik der Oberbauveränderung teilte Herr Körber mit, dass der Oberbau regelmäßig untersucht werde und im Moment dem Stand der Technik entsprechen würde. Oberstes Anliegen sei, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen.
Die Bahn AG würde 14 innovative Maßnahmen im Rahmen des Konjunkturprogrammes II umsetzen; auch hier in Bremen würden an zwei Stellen Schienenstegdämpfer eingebaut.

Herr Völkl erklärt hinsichtlich der Verdoppelung der Verkehre, dass es aus Kapazitätsgründen nicht machbar sei, die genannten Fahrverbote aufzufangen. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit müsse ggfs. zunächst einmal simuliert werden, um analysieren zu können, welche Auswirkungen dies auf die Kapazität hätte.

Herr Senator Dr. Loske erwidert auf die Frage von Herrn Kjesa, dass Bremen ein Haushaltsnotlageland sei und daher Maßnahmen in Bundeszuständigkeit auch dort eingefordert werden sollten. Es gäbe auch Ausnahmen, wo Bremen eine Kofinanzierung bereitgestellt habe. Der Bremer Haushalt müsse aber in den nächsten zehn Jahren von vier Milliarden auf drei Milliarden zurückgefahren werden. Herr Senator Dr. Loske sagt zu, diesen Fall zu überprüfen.

Herr Beckmeyer erwidert, dass der Inhalt der Petition ein durchgehender Lärmschutz sei; die Forderungen der Anrainer seien nachvollziehbar und richtig.
Das rechtliche Regelwerk müsse verändert werden, damit die DB Projekt Bau entsprechende Lärmschutzwände errichten könne.
Man benötige außerdem Maßnahmen für den Erschütterungsschutz.
Abschließend teilt Herr Beckmeyer mit, dass das Land Bremen sich beim Bund im Innovationsprogramm für Bahnstrecken des Bundes um Maßnahmen bemühen müsse. Er verweist auf das Pilotprojekt „Leiser Rhein“.[13]

Herr Staffeldt verweist nochmals auf die bestehende Rechtslage und drückt sein Verständnis für die hier angesprochenen Probleme. Einer seiner ersten Maßnahmen als gewählter Abgeordneter sei es gewesen mit der Bahn AG in den Bereichen Horn-Lehe und Oberneuland Lärmschutzmaßnamen in Betrieb zu nehmen.

Frau Werner (Beirat Huchting) äußert ihren Eindruck, dass hier nur geredet und nicht gehandelt werde. In den Instandsetzungwerken der Bahn, welche die Wagons sanieren sollen, gäbe es ein Personalproblem. Sie glaube nicht, dass alle Waggons in fünf – sieben Jahren saniert werden könnten.

---

[13] Siehe u.a. http://www.bmu.de/laermschutz/themenbereiche/verkehrslaerm/doc/41273.php

Herr Huschke (Anwohnerintiative „Geteviertel“) verliest einen Antrag der Initiative, der beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa im Dezember letzten Jahres eingereicht wurde. In diesem Antrag wurde darum gebeten, dass der Senat auf die für die Änderungen des Bundesverkehrswegegesetztes, des Bundesschienenausbaugesetztes und des Bundesverkehrsplanes zuständigen Organe einwirken solle, dass insbesondere für den Güterzugverkehr und für die in den Bundesländer gelegenen Seehäfen Umgehungsstrecken zum Beispiel in Richtung Oldenburg – Osnabrück mit dem Ziel gebaut oder ausgebaut werden sollen, um den zur Zeit über den Bremer Hauptbahnhof geführten Güterverkehr abzuwickeln.
Weiterhin solle sich der Senat dafür einsetzen, dass die Betriebsleiter der Deutschen Bahn AG die Güterzüge so weit wie möglich über die Umgehungsstrecken führen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit einzuhalten.
Am 29. Dezember 2010 wurde ihm mitgeteilt, dass der Antrag nicht im Planfeststellungsverfahren behandelt werden könne und an die zuständige Stelle weitergeleitet worden sei. Er kenne die bestehende Rechtslage und appelliert an Herrn Senator Dr. Loske sich in der Verkehrsministerkonferenz für die geforderten Änderungen einzusetzen.

Herr Ruffler (Mitglied der Bahnlärm-Initiative Bremen) trägt vor, dass er sechs Gleise vor seinem Haus liegen und einen amtlichen Mittlungswert von 75 dpa mitgeteilt bekommen habe. Er unterstütze den Verschlag von Herrn Völkl, der sich für eine „Simulation“ aussprach und fragt bei Herrn Körber nach, ob dieser es ebenfalls unterstützen würde.
Eine Sanierung der „Lärmgüterwagen“ sei innerhalb von wenigen Jahren in der Schweiz gelungen. Er richtet seine Frage an die im Bundestag anwesenden Politiker inwieweit sie über eine Privatisierung der Bahn nach denken würden.

Frau Zeigler weist daraufhin, dass eine Diskussion über Privatisierung den Rahmen der Veranstaltung sprengen würde.

Herr Röhlig, (Sprecher der IBO-Interessengemeinschaft der Bahnanlieger in Oldenburg) teilt mit, dass vor ca. zehn Jahren der politische Beschluss gefasst worden sei, den JadeWeserPort zu bauen; seit ca. zwei Jahren würde die Bahn planen. Er fragt nach den verantwortlichen Personen, die für die Planung zuständig seien, die an den Menschen vorbeigingen. Für die Rohrdommeln in Wilhelmhaven[14] habe man eine Lärmschutzwand für ca. 1,5 Millionen gebaut und vor c.a. 1,5 Jahren nochmals saniert. „Für die Tiere würde etwas getan gegen Lärm, Erschütterung etc. aber nicht für die Menschen.“

Herr Körber erklärt, dass er bezüglich des Umrüstens von Waggons nur für die Bahn AG und nicht für die anderen Wagenhalter sprechen könne. Wenn eine Finanzierung über die genannten 500 – 600 Millionen durch ein greifendes Anreizsystem möglich sei, dann könne man sich eine Umrüstung innerhalb von sieben Jahre durchaus vorstellen.
Zur Frage, ob die Industrie in der Lage sei die entsprechenden Bremssysteme zu liefern, könne er keine Aussagen treffen.
Unabhängig von der Finanzierung sei man sich einig, dass die „Flüsterbremse“ den schnellsten und größten Effekt bei der Lärmsanierung bewirken würde. Es sei ein

[14] Naturschutzgebiet „Voslapper Groden Süd“

Innovationsprozess zur Entwicklung der sog. LL-Sohle am „laufen“, hier erwarte man eine Senkung von zehn dba.
Zum Thema Kapazitätsbelastung des Bremer Hauptbahnhofes habe es Gespräche mit dem Senat geben; es würden Berechnungen angestellt werden. Sobald diese Ergebnisse vorliegen, wäre er gerne bereit, diese vorzustellen.

Herr Senator Dr. Loske teilt zum Thema „Umfahrungsstrecken“ mit, einerseits mit der Deutschen Bahn in Hannover direkt das Gespräch gesucht worden sei. Zum anderen sei eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben worden, wie eine Umgehungstrecke aussehen könne. [15]

Herr Staffeldt teilt kurz zum Thema „Privatisierung“ mit, dass die FDP grundsätzlich die DB Netz von der DB Holding trennen möchte. Dies habe aber andere Gründe. Eine Privatisierung, wie sie bisher angedacht war, würde zur Zeit nicht verfolgt

Herr Saxe (Beirat Schwachhausen) erklärt, dass die hier versammelten Beiräte die ca. 100.000 vom Bahnlärm betroffenen BürgerInnen vertreten würden und regt an, dass von den Beiräten nochmals ein Beschluss gefasst werden sollte mit konkreten Vorschlägen, wo unter anderen auch kurzfristige Entlastungen für die Bevölkerung erreicht werden könnten.

Herr Kroß (Mitglied der Bahnlärm-Initiative Bremen) teilt mit, dass sein Haus in der Roonstraße ca. 18 m vom Bahnkörper entfernt sei und er zitiert ein Schreiben aus dem Hause des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa vom 13.02.2001, dass aus statischen Gründen eine Lärmschutzwand nicht möglich sei. Er mache sich Sorgen wegen der alle sieben Minuten vorbeifahrenden Güterzüge, wenn dort ein Unfall passieren würde.
Frau Zeigler bittet Herrn Kroß, sich direkt am Anschluss der Sitzung an Herrn Senator Dr. Loske zu wenden.

Herr Musch (Beirat Mitte) teilt mit, dass die Verlärmung des Bahnhofes und die „Entdröhnung“ der Brücken insbesondere der Stephani-Brücke weiterhin die Beiräte beschäftigen würde. Diese heutige Veranstaltung würde wiederholt werden.

Herr Hennig (Beirat Burglesum) fordert für die Strecke Bremen / Bremerhaven Lärmschutz.

Herr Gerke (Beirat Woltmershausen) befürchtet, dass keine der angesprochenen Ziele erreicht werden, wenn nicht alle zusammenhalten würden.

Frau Sengstake (Beirat Hemelingen) spricht die Situation im Bereich der Bennigsenstraße und Stolzenauer Straße an und erkundigt sich nach den Möglichkeiten zur Errichtung von Lärmschutzwänden.

Ein Bürger aus dem Publikum, der direkter Anwohner der Bahn in Burglesum ist, teilt mit, dass „die BLG es vorgemacht habe, wie leise große Güterwagen fahren können.“

---

[15] Siehe unter http://www.bremische-buergerschaft.de/uploads/media/beschlussprotokoll85land.pdf Nr. 17/1511 Umleitung des Eisenbahn-Güterverkehrs prüfen, Antrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 24. Februar 2011, Drucksache 17/1678

Herr Staffeldt teilt mit, dass eine Erhöhung der Mittel, die im Bundeshaushalt zur Verfügung zur Sanierung gestellt werden, aufgrund der Hauhaltskonsolidierung nicht angedacht sei.

Herr Senator Dr. Loske bittet die beiden Fragesteller aus Walle und Hemelingen sich direkt an ihn zu wenden. Er hält eine Umrüstung der Fahrzeuge innerhalb von fünf Jahren ebenfalls für möglich. Wenn die Bundesregierung auf die „Zwangsdividende „ verzichten würde, könnte dieses Geld für Fahrzeugbeschaffung und Trassenunterhaltung verwendet werden.

Herr Beckmeyer teilt mit, dass in Bremen eine breite Front für mehr Lärmschutz bestehe, dass man die verschiedenen politischen Ebenen nutzen müsse um für mehr Lärmschutz zu kämpfen und verweist nochmals auf sein 12-Punkte-Programm.
Die Zwangsdividende sei eine Katastrophe für die Bahn AG.
Die geforderten Lärmlücken zu schließen könne von der Bahn AG nicht geleistet werden, da die entsprechende Richtlinie nicht geändert sei.[16]

Herr Völkl betont die Wichtigkeit, dass auch Vertreter der Wirtschaft hier im Plenum vertreten sind. Die Wirtschaft sei in erster Linie an einem funktionierenden und umweltschonenden Transport interessiert. Die Akzeptanz der Bevölkerung sei wichtig, damit weiterhin ein Warenaustausch stattfinden könne und zitiert aus der gemeinsamen Pressemitteilung der Bahnlärminitiative und dem Verein der Bremer Spediteure, dass Einigkeit darüber bestünde, dass eine Bahnlärmreduzierung vor allem Aufgabe der Politik sei. Sie müsse die Rahmenbedingungen für ein schnelles Umrüsten der Güterwaggons setzten und eine Diskussion zum Planungsprozess anstoßen an dessen Ende eine Umgehungsstrecke gebaut werden könne.

Frau Dr. Sörgel überreicht für die beteiligten Beiräte zum Abschluss eine Übersicht über die Lärmschutzmaßnahmen und –lücken an Herrn Senator Dr. Loske mit der Bitte sich damit in seinem Ressort auseinanderzusetzen.

Der Vorsitzende	Die Protokollführerin
gez. Höft	gez. Lüerssen

[16] Siehe § 2 (10) Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes
unter http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_07032005_EW151486026BM00.htm