



Bündnis 90/ DIE GRÜNEN in Findorff

Positionspapier Bahnlärm

„Lärmkollaps“ in Findorff und in den Quartieren Utbremen, Doventor und Stephaniviertel verhindern

Nach Fertigstellung des Jade-Weser-Ports 2012 nimmt der Güterverkehr auf der Strecke von Wilhelmshaven nach Bremen drastisch zu. Die Zahl der Güterzüge auf dieser Strecke wird sich voraussichtlich von 70 auf 140 in 24 Stunden verdoppeln, insbesondere in den Nachtstunden wird der Güterverkehr deutlich anwachsen. Aktuell plant die Deutsche Bahn in diesem Zusammenhang umfassende Ausbaumaßnahmen im Bereich des Bremer Bahnknotens. So soll die sog. "Oldenburger Kurve" nordwestlich des Hauptbahnhofs einen zusätzlichen zweiten Bogen erhalten (Details siehe Anlage)

Der geplante Gleisausbau bedeutet eine weitere, massive Zunahme der Lärmbelastung in den angrenzenden Stadtteilen Findorff, Utbremen, Doventor und im Stephaniviertel. Schon jetzt übersteigt der Lärm in diesen Wohnquartieren trotz Lärmschutzwänden an den Bahnstrecken die Grenze der Belastbarkeit. Der Alltag der Bürgerinnen und Bürger, die an der Bahnstrecke wohnen, ist davon geprägt, dass Gärten und Balkone kaum noch nutzbar sind und nachts an erholsamen Schlaf nicht zu denken ist. In Findorff sind besonders die Straßenzüge Kastanienstraße, Würzburger Straße, Tarmstedter Straße, Andreastraße und das gesamte Gebiet der Plantage heute schon extrem „verlärmte“. Die bestehenden Schutzwände können den Lärm nicht ausreichend abschirmen. Teilweise wird der Lärm weit in den Stadtteil hinein getragen und reflektiert an erhöhten Gebäuden. Zusätzlich zu den gesundheitlichen Auswirkungen des Bahnverkehrs verlieren die Häuser und Wohnungen in den betroffenen Gebieten auf diese Weise ihren Wert.

Zurzeit fahren dort ca. 35 Güterzüge in der Nacht. Wenn der Jade-Weser-Port im Betrieb ist, werden es doppelt so viele sein. An der Bahnstrecke und in direkter Umgebung in Findorff werden schon jetzt sehr hohe Lärmwerte zwischen 65 und über 75 dB(A) (im Durchschnitt) errechnet. Für die Anwohner liegen diese Belastungen bereits im gesundheitsschädlichen Bereich: Ab einem Dauerschallpegel von 60 bis 65 Dezibel tagsüber beziehungsweise 50 bis 55 Dezibel in der Nacht besteht z.B. ein erhöhtes Herzinfarkt-Risiko. Je öfter ein Mensch von Lärm belastet ist, desto mehr kann sich das auf seine Gesundheit auswirken. Das Gesundheitsamt Bremen erklärt zusammen mit dem Sachverständigenrat des Umweltministeriums 50 dB(A) in der Nacht für die Grenze des Zumutbaren.



Bündnis 90/ DIE GRÜNEN in Findorff

Die für den Bau des neuen Gleises benötigten Grundstücke befinden sich im Besitz der Stadt Bremen. Kommt das neue Gleis - die zweite Oldenburger Kurve - wie vorgesehen, so zerteilt dieses eine der letzten innenstädtischen Entwicklungsflächen. Hier war u.a. einmal der sog. „Promotionspark“ geplant. Eine Stadt braucht Entwicklungsmöglichkeiten im innerstädtischen Kern, sie braucht aber auch Frischluftschneisen und Freiflächen.

Die geplante Bahnstrecke schlägt hier eine weitere Schneise durch dieses Gebiet. Nördlich der Ausbaufäche bis zur Hemmstraße würden große Restflächen (ca. 4 ha und 3 ha) entstehen. Diese Fläche liegen vollständig in einem Lärmbereich mit > 70 dbA. Dort kann niemand wohnen oder arbeiten. Eine innenstädtische Nutzung dieser attraktiven Fläche wird nicht mehr möglich sein. Bremen beraubt sich einer seiner zentralen kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten. An die viel beschworene Innenstadtentwicklung ist hier nicht mehr zu denken. Die Umsetzung der Planung würde auch für die künftige Entwicklung des angrenzenden Gebietes „Plantage“ gravierende Beeinträchtigungen darstellen und die Möglichkeiten für ein zukunftsfähiges Gesamtentwicklungskonzept erheblich einschränken.

Forderungen

Das Bauvorhaben „Oldenburger Kurve“ erhöht die schon heute vorhandene hohe Lärmbelastung in Findorff, Utbremen, Doventor und im Stephaniviertel. Die neuen Gleisanlagen verringern die Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Bürgerinnen und Bürger in den betroffenen Stadtteilen bei gleichzeitiger Erhöhung der gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Dies ist nicht hinnehmbar. In dieser zentralen innenstädtischen Lage wird zudem eine breite Schneise entstehen, die auch die angrenzenden Flächen in zentraler Lage massiv entwertet.

Die bisher vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner und für die Entwicklung der angrenzenden Stadtteile sind völlig unzureichend. Ziel muss die Einhaltung der "Vorsorge-Lärmwerte" (gem.16. BImSchV) sein. Dies sind die Werte, die auch für Neubaustrecken oder wesentliche Änderungen an Bahnstrecken vom Gesetzgeber festgesetzt sind. Vollständiger Lärmschutz würde eine Lärmschutzwand (LSW) nördlich der OL Kurve von rd. 750 m Länge bedeuten – die von der DB bisher vorgesehene LSW ist mit 350 m weniger als halb so lang.

Im Einzelnen:

- Dringend notwendig ist eine Gesamtschau des Verkehrslärms. Die Lärmemissionen müssen im Rahmen einer Gesamtpegelbetrachtung (Bahnlärm u. Straßenlärm) bewertet werden. Alle Lärmquellen sind einzubeziehen, insbesondere ist auch Spitzenlärm zu erfassen.



Bündnis 90/ DIE GRÜNEN in Findorff

- Für Findorff und die betroffenen Quartiere sind integrierte Konzepte zur Lärmberuhigung zu entwickeln.
- Der Volllärmschutz an den Gleisanlagen ist sicher zu stellen - d.h. notwendig ist der Bau weiterer Lärmschutzwände. Insbesondere die Plantage ist durch Lärmschutzwände so abzuschirmen, dass dort auch perspektivisch Wohnen ermöglicht wird. Die Diskussion im Findorffer Beirat über den zugehörigen Bebauungsplan hat gezeigt: die Plantage ist eines der Herzstücke Findorffs.
- Die Eisenbahnbrücken über den Breitenweg, die Eduard-Schopf-Allee und die Weser sind zu entdröhnen und abzuschirmen,
- Die Gleise sind so zu instandzusetzen, dass die Quietschgeräusche und Erschütterungen reduziert werden.
- Wo all das nicht ausreicht, ist passiver Lärmschutz an den Häusern vorzusehen.
- Die Integration des Vorhabens in die Stadtentwicklung ist unzureichend. Die Nutzung des Geländes für die Stadtentwicklung muss weiter möglich sein
- Alternative Entwicklungsperspektiven wie ein „Green Urban Park“ sind zu entwickeln. Das Gelände der Oldenburger Kurve inkl. der alten Güteranlagen könnte z. B. mit Erdwällen, Baumpflanzungen etc. so gestaltet sein, dass die Auswirkungen der Oldenburger Kurve für die angrenzenden Gebiete gedämpft werden. In Teilbereichen sind temporäre Nutzungen wie ein Freiflächensolarpark, Flächen für Urban Gardening Projekte und Hunderauslaufzonen denkbar. Die Wegebeziehungen zwischen den Stadtteilen Walle und Findorff sowie der Innenstadt müssen dauerhaft gestärkt und ausgebaut werden.

Einem Verkauf der Grundstücke an die DB für den Gleisusbau im Bereich OL Kurve darf Bremen nur unter drei Bedingungen zustimmen:

- Die Ertüchtigung des Eisenbahnknotens Hauptbahnhof Bremen darf keine Vorfestlegung gegen Umgehungsstrassen für den Schienengüterverkehr aus und zu den Häfen sein. Bremen hat eine entsprechende Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.
- Für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger muss ein vollständiger Lärmschutz gewährleistet werden (Ziel: Einhaltung der "Vorsorge-Lärmwerte")
- Die innenstädtische Entwicklung des überplanten sowie der angrenzenden Gelände darf nicht weiter beeinträchtigt werden. Stadtteilübergreifende Entwicklungsperspektiven müssen erarbeitet und umgesetzt werden.



Bündnis 90/ DIE GRÜNEN in Findorff

Anlage

Geplanter Ausbau Gleis „Oldenburger Kurve“

Um den Bremer Bahnknoten zu "ertüchtigen", hat die Deutsche Bahn drei Maßnahmen in Angriff genommen: Das Gleis 1 wird durchgängig, die "Oldenburger Kurve" erhält einen zweiten größeren Bogen und ein Gleis zum ehemaligen Güterbahnhof in Walle wird reaktiviert. Im Zuge der „Ertüchtigung des Knotens, Planungsabschnitt Oldenburger Kurve“ soll zwischen dem Nordkopf des Bremer Hauptbahnhofs und der Strecke Richtung Bremen-Neustadt eine neue, mindestens zuglange Verbindung (ca. 900m) geschaffen werden, die eine durchgehende Zweigleisigkeit herstellt und die bestehenden Gleise entlasten soll. Diese Gleise bleiben unverändert. Damit soll der Durchgangsverkehr erleichtert und beschleunigt werden. Zur Realisierung des Vorhabens will die Deutsche Bahn AG Grundstücke (Grundbuchblatt 3589, Flur 5, Flurstück 1/12) für den Bahnkörper erwerben, Fläche 3.710 qm.

Geplanter minimaler Lärmschutz

Im Zuge des Bauvorhabens besteht Anspruch auf Lärmschutz nach BImSchV, da nach den Berechnungen von einer Überschreitung der Grenzwerte nachts bis zu 9 dB (A) ausgegangen wird. Betroffen ist der Bebauungsbereich zwischen Breitenweg, Daniel-von-Büren-Straße und Doventorsteinweg, Struckmannstraße und Landwehrstraße sowie Kastanienstraße, Tarmstedter Straße und Plantage (Hausnummern 1-3). Zum Lärmschutz wird seitens der Deutsche Bahn AG eine Lärmschutzwand von 2 m Höhe auf beiden Seiten der neuen Kurve geplant; ansonsten sollen passive Lärmschutzmaßnahmen u.a. für einzelne Häuser bzw. Wohnungen am Breitenweg, in der Nicolaistraße, am Doventorsdeich, in der Plantage 1 – 3 sowie Findorffstraße, Struckmannstraße und Landwehrstraße geprüft werden. Vollständiger Lärmschutz würde eine Lärmschutzwand (LSW) nördlich der OL Kurve von rd. 750 m Länge bedeuten – die von der DB bisher vorgesehene LSW ist mit 350 m weniger als halb so lang.

Eine zweite Variante mit einer längeren Lärmschutzwand, die nördlich 90 m südwestlich der Findorffstraße beginnt und erst nach dem Brückenbauweg Breitenweg endet, und alle betroffenen Häuser schützen würde, wurde von der Deutsche Bahn AG aus Kostengründen verworfen.

Für die Berechnung der Ansprüche wurden ausschließlich die Lärmwerte des neuen Gleises zu Grunde gelegt, nicht Lärmwerte der bestehenden Gleise („Baugrubenmodell“) oder eine Gesamtpegelbetrachtung aller Lärmquellen bestehenden Verkehrswege.