

Antrag des Beirates Mitte

Der Beirat Mitte stellt nach § 11 des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter in Verbindung mit § 75 der Geschäftsordnung der Bremischen Bürgerschaft folgenden Antrag:

Beratung und Entscheidung der Stadtbürgerschaft zum Thema „Kein Verkauf der bremischen Grundstücke an die DB Netze für den Bau der Oldenburger Kurve ohne umfassenden Lärmschutz für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger“

Der Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft lehnt einen Verkauf der für den Bau der sogenannten Oldenburger Kurve erforderlichen Grundstücke an die Deutsche Bahn ab, solange die Wohngebiete Struckmannstraße in Walle, Stephani und Doventor in Mitte und die Wohngebäude an der Plantage in Findorff keinen substantiell verbesserten Lärmschutz erhalten. Für ebenso bedeutsam erachtet die Stadtbürgerschaft den Schutz der Bildungseinrichtungen neben der Bahn.

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, in Verhandlungen mit der Deutschen Bahn, durch rechtliche Maßnahmen und durch eigene bremische Anstrengungen vor einer Veräußerung des Grundstücks sicherzustellen, dass

1. aktiver Lärmschutz zur Abschirmung des Gewerbegebietes und der Wohngebäude an der Plantage hergestellt wird,
2. aktiver Lärmschutz an beiden Gleisen über den Breitenweg hergestellt wird, um das Wohngebiet Struckmannstraße und das Doventor zu schützen,
3. aktiver Lärmschutz zur Abschirmung des südlichen (alten) Astes der Oldenburger Kurve vom Brückenbauwerk Breitenweg bis zum Beginn der Bebauung (Papageien-Haus) hergestellt wird,
4. passiver Lärmschutz – soweit erforderlich – für die Gebäude der Erwachsenenschule, des Fortbildungszentrums und des Arbeitsamtes (unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes) hergestellt wird,
5. die bereits versprochene Lärmschutzwand für das Stephaniquartier über die Brücke über die Eduard-Schopf-Allee hinaus fortgeführt wird.

Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt, Am Dobben 91, 28203 Bremen

Auskunft erteilt
Herr Bücking

An den Präsidenten der
Bremischen Bürgerschaft
Herrn Christian Weber

T (04 21) 3 61 4780
F (04 21) 3 61 4221

e-Mail

rbuecking@oamitte.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)

Bremen, 18.4.2012

Dringlichkeitsantrag des Beirats Mitte an die Bremische Bürgerschaft - Stadt

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Beirat Mitte beantragt gemäß § 11 des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter und § 75 Abs. 2 der Geschäftsordnung der Bremischen Bürgerschaft, den Punkt: „Kein Verkauf der bremischen Grundstücke an die DB Netze für den Bau der Oldenburger Kurve, ohne umfassenden Lärmschutz für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger“ auf die Tagesordnung der Stadtbürgerschaft am 24.4.2012 zu setzen. Der Beiratssprecher Herr Michael Ruppel wird den Antrag begründen.

Im Folgenden übermittle ich Ihnen einen Überblick über den bisherigen Verfahrensverlauf und eine Zusammenstellung der Anträge und Beschlüsse, sowie die Bitte des Beirats auf Beschlussfassung in der Stadtbürgerschaft.

1. Verfahrensverlauf

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Oldenburger Kurve hat der Beirat Mitte eine umfangreiche Stellungnahme erarbeitet und am 26.09.2011 einstimmig beschlossen.

Die WFB hat sich mit einem Schreiben am 23.02.2012 an das Ortsamt Mitte /Östliche Vorstadt gewandt, mit der Bitte, dem Verkauf der Grundstücke auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände an die Deutsche Bahn zuzustimmen.

Am 15.3.2012 hat der Beirat Mitte eine Stellungnahme beschlossen, in der er den Verkauf der Grundstücke ablehnt und das Einigungsverfahren nach § 11 des Gesetzes über Ortsämter und Beiräte einleitet.

Am 25.3.2012 haben die Staatsräte Herr Dr. Heseler und Herr Golasowski mit der DB Netze über einen verbesserten Lärmschutz verhandelt.

Am 16.4.2012 wurden die Ergebnisse dieser Verhandlungen dem Beirat Mitte durch die Staatsräte vorgetragen. Der Beirat hat die Ergebnisse in einem einstimmigen Beschluss für nicht ausreichend erklärt und beschlossen, die Beratung des Themas in der Bürgerschaftssitzung am 24.4.2012 zu beantragen.



Klingel
am Eingang

Dienstgebäude
Am Dobben 91
28203 Bremen

Straßenbahn 2/3/10
Haltestelle Sielwall

Besuchszeiten von 8 - 15 Uhr
Freitag von 8-13 Uhr
ansonsten nach Vereinbarung

Die WFB hat auf Wunsch von Bündnis 90 /Die Grünen den Punkt von der Tagesordnung des Sondervermögensausschusses, der am 17.4.2012 die Sache behandeln wollte, genommen.

Da über Grundstücksverkäufe nicht Deputationen, sondern Ausschüsse beraten und beschließen, können die Rechte des Beirats gemäß § 11 des Gesetzes über Ortsämter und Beiräte nur wahrgenommen werden, wenn erst die Bürgerschaft und dann der Sondervermögensausschuss die Sache behandeln.

2. Anträge und Beschlüsse (Anlagen)

Anschreiben der WFB vom 23.02.2012, Vorlage 18/137 S mit Anlagen

Beschluss des Beirats Mitte vom 15.3.2012

Beschluss des Beirats Mitte vom 16.04.2012 mit Anlagen

3. Beschlussfassung in der Stadtbürgerschaft

Der Beirat bittet die Stadtbürgerschaft folgendes zu beschließen:

„Die Stadtbürgerschaft lehnt einen Verkauf der für den Bau der so genannten Oldenburger Kurve erforderlichen Grundstücke an die Deutsche Bahn ab, solange die Wohngebiete Struckmannstraße in Walle, Stephani und Doventor in Mitte und die Wohngebäude an der Plantage in Findorff keinen substanziell verbesserten Lärmschutz erhalten. Für ebenso bedeutsam erachtet die Stadtbürgerschaft den Schutz der Bildungseinrichtungen neben der Bahn.

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, in Verhandlungen mit der Deutschen Bahn, durch rechtliche Maßnahmen und durch eigene bremische Anstrengungen vor einer Veräußerung des Grundstücks sicher zu stellen, dass

1. aktiver Lärmschutz zur Abschirmung des Gewerbegebietes und der Wohngebäude an der Plantage hergestellt wird,
2. aktiver Lärmschutz an beiden Gleisen über den Breitenweg hergestellt wird, um das Wohngebiet Struckmannstraße und das Doventor zu schützen,
3. aktiver Lärmschutz zur Abschirmung des südlichen (alten) Astes der Oldenburger Kurve vom Brückenbauwerk Breitenweg bis zum Beginn der Bebauung (Papageien-Haus) hergestellt wird,
4. passiver Lärmschutz - soweit erforderlich - für die Gebäude der Erwachsenenschule, des Fortbildungszentrums und des Arbeitsamtes (unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes) hergestellt wird,
5. die bereits versprochene Lärmschutzwand für das Stephaniquartier über die Brücke über die Eduard-Schopf-Allee hinaus fortgeführt wird.“

Begründung erfolgt mündlich durch den Beiratssprecher Michael Rüppel.

Mit freundlichen Grüßen

Robert Bücking

Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt, Am Dobben 91, 28203 Bremen

Auskunft erteilt
Frau Freudenberg

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

T (04 21) 3 61 2008
F (04 21) 3 61 4221
e-Mail

Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

afreudenberg@oamitte.bremen.de
Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)

Bremen, 17.4.2012

Verantwortung für den Lärmschutz ernst nehmen! Jetzt ist die Bürgerschaft am Zug

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Beirat Mitte hat am 16.4.2012 einstimmig den folgenden Beschluss gefasst:

Der Beirat Mitte hat auf seiner Sitzung vom 15.3.2012 beschlossen, den Verkauf der Grundstücke für den Bau der Oldenburger Kurve solange abzulehnen, wie kein substanziell verbesserter Lärmschutz, für die an den Schienenstrang angrenzenden Wohngebiete, zugesagt ist. (vergl. Anlagen)

Die Staatsräte des Umwelt-, Bau- und Verkehrsressorts und des Ressorts für Wirtschaft und Häfen haben deshalb am 25.03.2012 Verhandlungen mit der DB Netze geführt, in denen sie versucht haben die Bahn für mehr Lärmschutz zu gewinnen.

Die DB Netze hat angeboten, sogenannte besohlte Schwellen auf der Breitenweg-Brücke und dem anschließenden alten Ast der Oldenburger Kurve einzubauen und den Einbau einer Schienenschmiereinrichtung an den Kurven zu prüfen. Ferner soll, soweit es der Betriebsablauf zulässt, der Verkehr nachts in erster Linie über die mit Lärmschutzwänden ausgestattete neue Oldenburger Kurve geführt werden. *

Diese Maßnahmen sind sicher sinnvoll, vor allem aber sind sie kostengünstig und im Ergebnis leisten sie leider nicht was nötig ist, um die lärmgeplagten Wohngebiete spürbar zu entlasten.

Diese Auffassung wird auch bestätigt durch eine vertiefende Untersuchung über den Wirkungsgrad von Lärmschutzmaßnahmen, die in den letzten zwei Wochen im Auftrag des Umweltressorts durch das Lärmkontor Hamburg, durchgeführt wurde. Diese Untersuchung konzentriert sich auf die Umgebung der Breitenweg-Brücke. Um die dringend nötige Absenkung des rechnerischen Dauerschallpegels in den Wohngebieten Struckmannstraße und Doventor auf Werte unter 60 dB(A) in der Nacht zu erreichen, ist es nötig Lärmschutzwände auf der westlichen und der östlichen Seite der Breitenweg-Brücke zu errichten und diese Wand auf der östlichen Seite bis zum „Papageienhaus“ fortzusetzen.



Klingel
am Eingang

Dienstgebäude
Am Dobben 91
28203 Bremen

Straßenbahn 2/3/10
Haltestelle Sielwall

Besuchszeiten von 8 - 15 Uhr
Freitag von 8-13 Uhr
ansonsten nach Vereinbarung

Auch diese Untersuchungen bestätigen die Auffassung des Beirats, dass die Ergebnisse der Verhandlungen mit der Bahn ungenügend sind. Der Beirat sieht daher die Voraussetzungen für eine Zustimmung zum Verkauf der Grundstücke noch nicht als gegeben an.

Der Beirat sieht, wie der Gutachter des Umweltressorts, erheblichen Bedarf für weitere Lärmschutzmaßnahmen.

In einer großen Zahl von Gesprächen mit Abgeordneten aller Fraktionen hat der Beirat den Eindruck gewonnen, dass keine verantwortliche Politikerin und kein verantwortlicher Politiker die Berechtigung und Dringlichkeit der Forderung nach besserem Lärmschutz an den Gleisen der Bundesbahn bestreitet.

Es ist auch klar geworden, dass Bremens Politik des Ausbaus der Häfen und der Förderung der Logistikgeschäfte zwingend ergänzt werden muss durch energische Maßnahmen zur Reduzierung der Nebenwirkungen. Verantwortliche Politik darf die Bürgerinnen und Bürger, die neben den Bahnstrecken wohnen, mit dem gesundheitsgefährdenden Lärm der Güterzüge nicht sich selbst überlassen.

Deshalb setzt der Beirat darauf, dass eine Beratung dieser Frage in der Bürgerschaft dazu führen wird, dass die Abgeordneten einen Bremer Weg zu mehr Lärmschutz öffnen werden. Der Beirat ist entschieden dafür, die Bahn mit allen rechtlichen und politischen Mitteln zu mehr Lärmschutz zu verpflichten, der Beirat ist aber gleichzeitig der Auffassung, dass die Zeit des Versteckspiels hinter den Zuständigkeiten vorbei ist. Bremen hat Verantwortung für den Lärmschutz und muss jetzt handeln.

Vor diesem Hintergrund

- hält der Beirat an seiner Ablehnung des Grundstücksverkaufs fest.
- beantragt der Beirat, dass dieser Punkt auf die Tagesordnung der Bürgerschaft am 24.04.2012 gesetzt wird und dass der Beiratssprecher das Anliegen der Bürgerinnen und Bürger dort vortragen darf.

* darüber hinaus hat die Bahn am Rande des Planfeststellungsverfahrens für die Oldenburger Kurve zugesagt im Bereich des Stephaniviertels und im Bereich der Nikolaistraße im Zuge des Programms zur „freiwilligen Sanierung“ Lärmschutzwände zu errichten.

Mit freundlichen Grüßen

i.V.

Andrea Freudenberg

Anlage 1. : Auszug aus dem Gutachten.

Anlage 2. : Beschluss des Beirats vom 15.3.2012



LÄRMKONTOR GmbH • Altonaer Poststraße 13 b • D-22767 Hamburg

Freie Hansestadt Bremen
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Abt. 2 - Umweltwirtschaft, Klima- und Ressourcenschutz
Referat 22 -Immissionsschutz-
Jan Eiken
Ansgaritorstr. 2
28195 Bremen

Ansprechpartner
Bernd Kögel
b.koegel@laermkontor.de

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum

LK 2012.052

13. April 2012

Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrsknoten Bremen Mitte (Oldenburger Kurve) Schallschutzmaßnahmen an Bestandsbahnstrecken

Sehr geehrter Herr Eiken,

nach der Untersuchung von verschiedenen Schallschutzmaßnahmen an den Bestandsbahnstrecken im Umfeld der Baumaßnahme Verkehrsknoten Bremen Mitte (Oldenburger Kurve) hatte ich die Ergebnisse in der Beiratssitzung am 15. März 2012 vorgestellt.

Im Nachgang dazu haben wir die in der Beiratssitzung vorgestellten Schallschutzmaßnahmen „Entdröhnung der Brücken“ und „Schienenkopfkonditionierung“ jeweils separat geprüft. Sie haben dazu am 26. März 2012 per E-Mail Ergänzungscharts im Layout der Präsentation erhalten.

Aktuell hat sich nun ergeben, dass die Maßnahme „Entdröhnung der Brücken“ durch den Einbau von Entdröhnungsmatten zunächst nicht umsetzbar ist. Alternativ würden sich nach den Ihnen vorliegenden Aussagen der Bahn Maßnahmen an den Schwellen anbieten, die sogenannten „Besohlenen Schwellen“. Gemeinsam hatten wir die Wirkung dieser Maßnahmen mit etwa 2 dB(A) eingeschätzt, so dass in den weiteren Prognosen der Brückenzuschlag nach der Schall 03 statt mit 3 dB(A) im Schallminderungsszenario mit 1 dB(A) anzusetzen ist.

Die Minderungsmaßnahme „Schienenkopfkonditionierung“ wird in den folgenden Prognosen weiterhin berücksichtigt, indem in den entsprechenden Szenarien der Kurvenzuschlag wegfällt.

Für die Dimensionierung der Schallschutzwände an den Bestandsstrecken wird zum Vergleich bzw. zur Beurteilung der Wirkung auf die folgende NULL-Variante zurückgegriffen:

Szenario NULL-Variante

(Anlage 17a → Fassadenpegel Tag und Nacht, Anlage 17b Schallimmissionsplan Nacht)

Im NULL-Szenario werden die Bestandsbrücken entsprechend der Schall 03 mit dem Brückenzuschlag und die Kurven mit dem vom Radius abhängigen Kurvenzuschlag berücksichtigt. Zusätzliche Schallschutzwände an den Bestandsstrecken sind nicht berücksichtigt.

In den folgenden **Schallminderungsszenarien** werden die Kurven der Bestandsstrecken mit dem verminderten Brückenzuschlag und ohne Kurvenzuschlag berücksichtigt, das heißt es wird der Einbau von „besohnten Schwellen“ auf allen nächstgelegenen Brücken sowie Gleisschmieranlagen in den Kurvenbereichen berücksichtigt.

Mit der Zielvorgabe, an den betroffenen Wohngebäuden die Beurteilungspegel nachts möglichst auf unter 60 dB(A) zu senken wurden dann die Schallschutzwände dimensioniert^{1,2}. Bei der Höhe der Schallschutzwände wurde zunächst von nicht höher als 3 m ausgegangen, weil von unserer Seite nicht beurteilt werden konnte, ob hier auch höhere Schallschutzwände möglich sind.

Schallminderungsszenario I

(Anlage 18a → Fassadenpegel Tag und Nacht, Anlage 18b Schallimmissionsplan Nacht)

In diesem Szenario werden auf den Brücken keine Schallschutzwände vorgesehen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass vorhandene Schallschutzwände auch erhöht werden können.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass zusätzlich zu den Maßnahmen an den Brücken und in den Kurven ...

- ... für den Bereich „Nicolaistraße“ östlich der Brücke über den Breitenweg eine neue Schallschutzwand von mindestens 3 m Höhe, besser 3,5 m oder 4 m Höhe (gemessen ab Schienenoberkante) und 290 m Länge zu errichten ist (zur Lage siehe Anlagen 18a oder 18b) und
- ... die bestehende Schallschutzwand östlich der Brücke über den Breitenweg (Länge im Bestand ca. 135 m) auf mindestens 3 m zu erhöhen ist.
- Auf der Westseite (Bereich Struckmannstraße) sind zusätzliche Schallschutzwände von jeweils mindestens 2 m Höhe (gemessen ab Schienenoberkante) und 60 m Länge (südlich der Brücke über den Breitenweg) bzw. 50 m Länge (nördlich der Brücke über den Breitenweg) vorzusehen.
- Auf Schallschutzwände an den Innenseiten der Bahntrassen kann verzichtet werden, weil durch diese keine signifikanten Wirkungen zu erwarten sind.

¹ Bei dieser Betrachtung bleibt die zusätzliche Belastung durch den Straßenverkehr zunächst unberücksichtigt. Insbesondere im Einflussbereich des Breitenwegs ist jedoch damit zu rechnen, dass durch den Straßenverkehr ebenfalls mit Beurteilungspegeln von nachts 55 bis 60 dB(A) zu rechnen ist.

² Bei der Dimensionierung von aktiven Schallschutzmaßnahmen wurde das 9-10 geschossige Gebäude zwischen der Friedrich-Rauers-Straße und dem Breitenweg nicht einbezogen, weil diese Gebäude auf Grund seiner exponierten Lage und Nähe zu den Schallquellen mit aktivem Schallschutz (Wände an der Bahn) nicht geschützt werden kann.

FAZIT 1

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen können im Untersuchungsbereich mit Pegelminderungen von bis zu 4 dB(A) (vgl. Differenzpegelplan in Anlage 19) deutlich mehr als die in Bremen für die Bewertung von Schallschutzmaßnahmen geforderten 2 dB(A) erreicht werden. Dabei können Bereiche entlastet werden, in denen weit mehr als 40 Einwohner leben. Damit ist die zweite Anforderung erfüllt, wonach mindestens 40 Einwohner durch eine Maßnahme entlastet werden sollen.

Die aus schalltechnischen Gesichtspunkten gewünschte Unterschreitung von nachts 60 dB(A) kann jedoch nicht überall erreicht werden. Aus diesem Grund wurde nochmals auf die Maßnahme einer Schallschutzwand auf oder neben der Brücke über den Breitenweg zurückgegriffen.

Schallminderungsszenario II

(Anlage 20a → Fassadenpegel Tag und Nacht, Anlage 20b Schallimmissionsplan Nacht)

In diesem Szenario wird die Schallschutzwand für den Bereich „Nicolaistraße“ über die Brücke „Breitenweg“ gezogen. Soweit die Brücke eine auf dem Brückenbauwerk aus statischen oder konstruktiven Gründen nicht aufnehmen kann, sollte die Wand über eine eigenständige Konstruktion unmittelbar neben der Brücke errichtet werden.

Die Höhe der Wand wurde durchgehend mit mindestens 2,5 m über Schienenoberkante angesetzt. Die Länge der Wand entspricht der im Schallminderungsszenario I angesetzten Länge zuzüglich der Länge auf der Brücke. Die bestehende Schallschutzwand östlich der Brücke über den Breitenweg wurde ebenfalls auf mindestens 2,5 m erhöht.

Alle anderen Maßnahmen wurden wie im Schallminderungsszenario I berücksichtigt.

FAZIT 2

Mit einer über die Brücke gezogenen Schallschutzwand kommt man dem Ziel, an möglichst vielen Gebäuden die Beurteilungspegel durch Schienenlärm auf Werte von weniger als 60 dB(A) zu senken, deutlich näher.^{1,2}

Mit der Verlängerung der Wand über die Brücke sind südlich der Bahn Pegelminderungen von bis zu 9 dB(A) möglich (vgl. Differenzpegelplan in Anlage 21).

FAZIT 1 + 2

Unsere Empfehlung ist es, zusätzlich zu den Maßnahmen „besohlte Schwellen“ auf allen im Einflussbereich des Untersuchungsgebietes befindlichen Brücken sowie zu den Gleis-schmieranlagen in den Kurvenbereichen Schallschutzwände an den Bestandsstrecken vorzusehen. Dabei sollte zumindest an der Brücke über den Breitenweg zum Schutz des Bereiches „Nicolaistraße“ eine Schallschutzwand, ggf. auf einer eigenen Tragekonstruktion, vorgesehen werden.

Die Höhe der Wände ist mindestens mit den oben genannten Werten anzustreben. In der Detailplanung ist zu prüfen, ob mit höheren Wänden die hier angesetzten Schutzziele zu verbessern bzw. noch mehr Gebäude auf Beurteilungspegel von weniger als 60 dB(A) zu senken sind. Dabei ist jedoch das Zusammenwirken von Straßen- und Schienenlärm zu beachten.

Im Weiteren sind im Zuge der Detailplanungen ggf. weitere Gebäude, etwa das 9-10 geschossige Gebäude zwischen der Friedrich-Rauers-Straße und dem Breitenweg in die Untersuchungen einzubeziehen und zu prüfen wie weit diese Gebäude durch aktiven Schallschutz an der Bahn geschützt werden können.

Abschließend ist anzumerken, dass die schalltechnische Untersuchung weiterhin dem Stand einer Machbarkeitsstudie entspricht. Zur weiteren Detailierung sind Höhenlagen der Verkehrswege, die tatsächliche Belastung durch den Straßenverkehr sowie die technischen Rahmenbedingungen der Schallschutzmaßnahmen (mögliche Mindestabstände der Schallschutzwände zu den Gleisen, mögliche Wandhöhen, Umsetzbarkeit der Schallschutzwand auf der Brücke, mögliche Pegelminderungen durch die Maßnahmen an den Gleisen auf den Brücken) zu vertiefen und zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

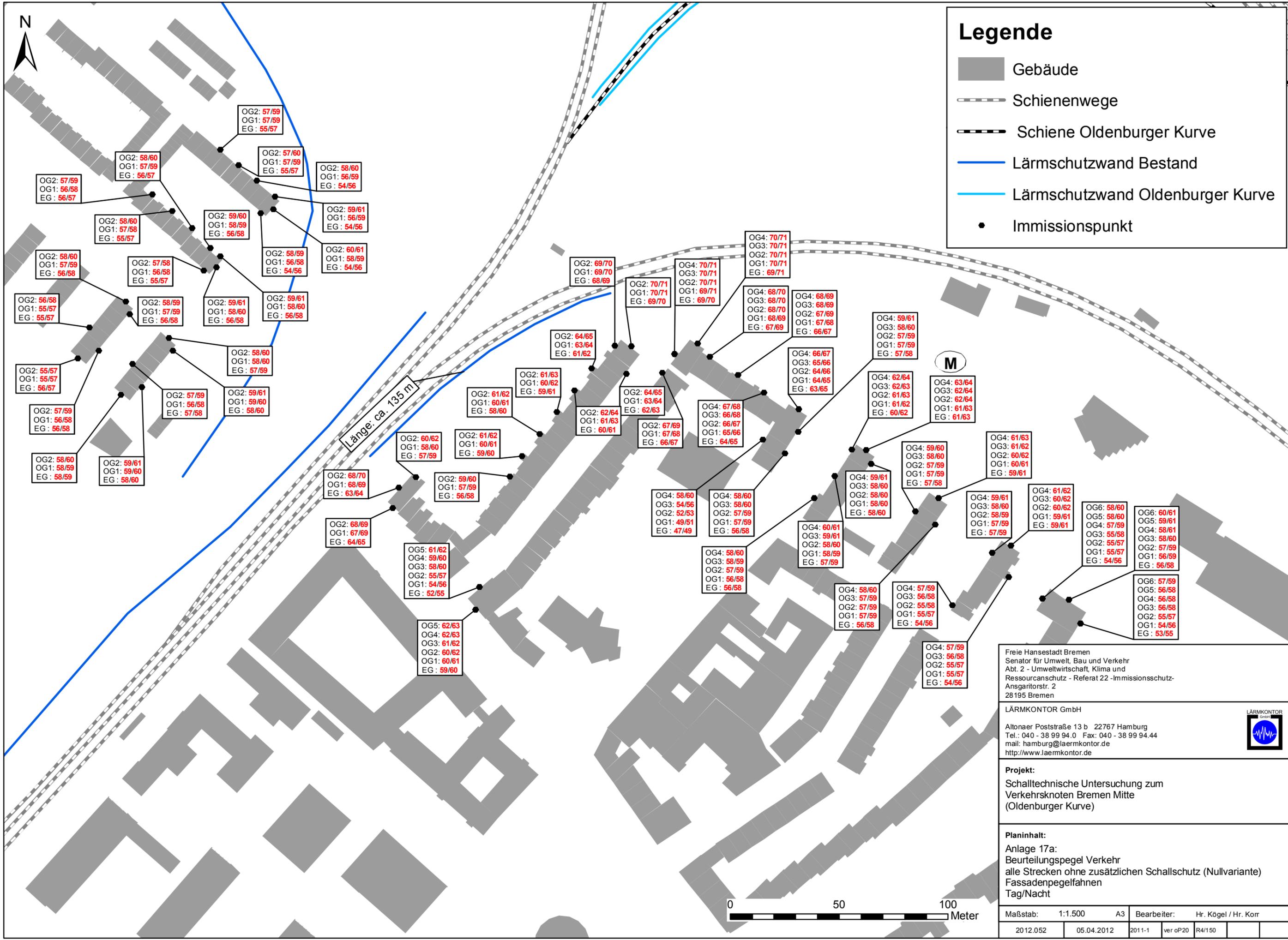
Bernd Kögel
LÄRMKONTOR GmbH

i.A. Christian Korr
LÄRMKONTOR GmbH



Legende

-  Gebäude
-  Schienenwege
-  Schiene Oldenburger Kurve
-  Lärmschutzwand Bestand
-  Lärmschutzwand Oldenburger Kurve
-  Immissionspunkt



Freie Hansestadt Bremen
 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
 Abt. 2 - Umweltwirtschaft, Klima und
 Ressourcenschutz - Referat 22 - Immissionsschutz-
 Ansgaritorstr. 2
 28195 Bremen

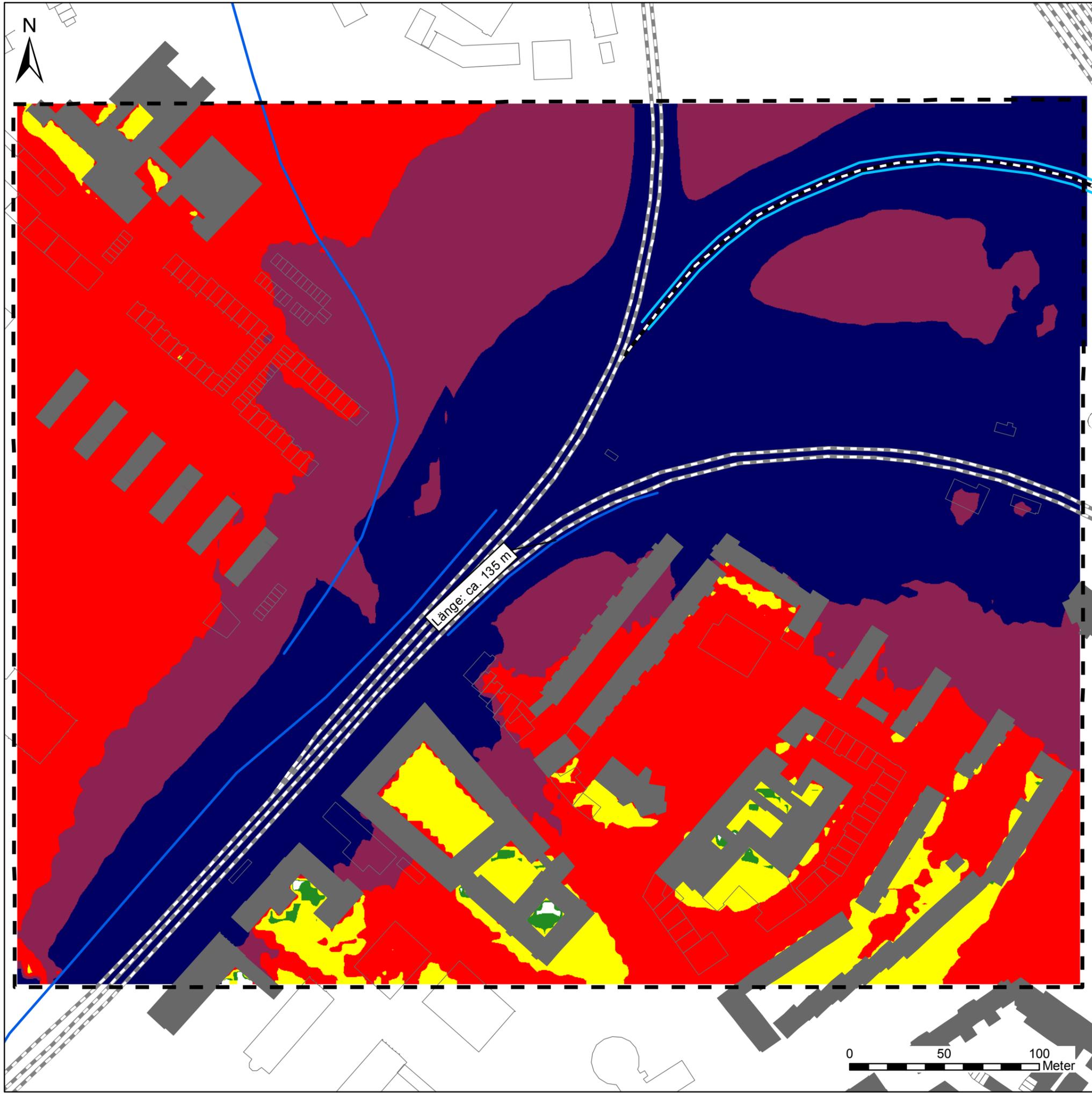
LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
 Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
 mail: hamburg@laermkontor.de
 http://www.laermkontor.de



Projekt:
 Schalltechnische Untersuchung zum
 Verkehrsknoten Bremen Mitte
 (Oldenburger Kurve)

Planinhalt:
 Anlage 17a:
 Beurteilungspegel Verkehr
 alle Strecken ohne zusätzlichen Schallschutz (Nullvariante)
 Fassadenpegelfahrten
 Tag/Nacht

Maßstab:	1:1.500	A3	Bearbeiter:	Hr. Kögel / Hr. Korr
2012.052	05.04.2012	2011-1	ver oP20	R4/150



Legende

-  Gebietsgrenze
 -  Gebäude < 9 m
 -  Gebäude > 9 m
 -  Schienenwege
 -  Schiene Oldenburger Kurve
 -  Lärmschutzwand Bestand
 -  Lärmschutzwand Oldenburger Kurve
- L_{Nacht}**
-  <= 47 dB(A)
 -  > 47 - 49 dB(A)
 -  > 49 - 54 dB(A)
 -  > 54 - 60 dB(A)
 -  > 60 - 65 dB(A)
 -  > 65 dB(A)

Freie Hansestadt Bremen
 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
 Abt. 2 - Umweltwirtschaft, Klima und
 Ressourcenschutz - Referat 22 - Immissionsschutz-
 Ansgaritorstr. 2
 28195 Bremen

LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
 Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
 mail: hamburg@laermkontor.de
 http://www.laermkontor.de

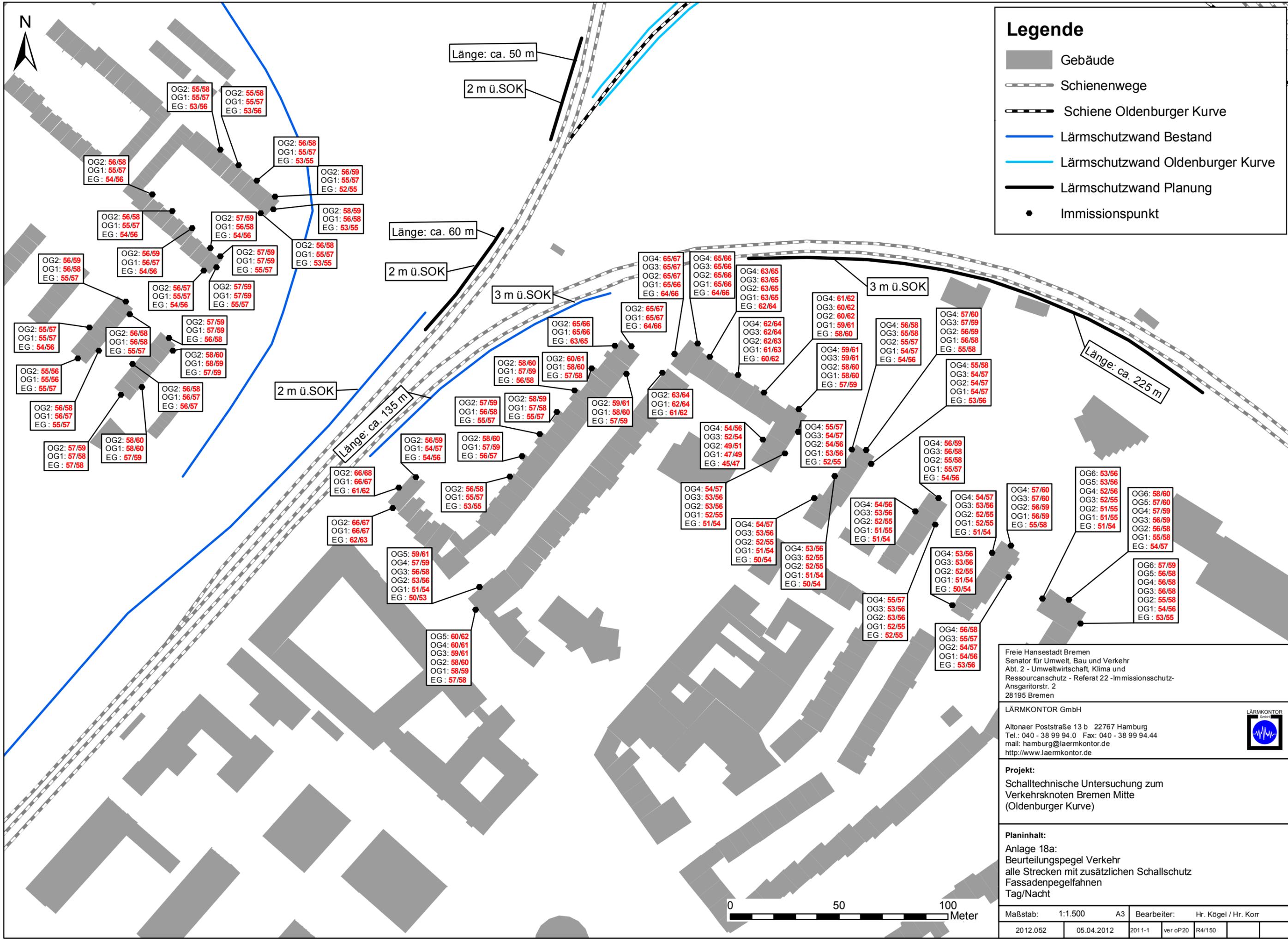


Projekt:
 Schalltechnische Untersuchung zum
 Verkehrsknoten Bremen Mitte
 (Oldenburger Kurve)

Planinhalt:
 Anlage 17b:
 Beurteilungspegel Verkehr
 alle Strecken ohne zusätzlichen Schallschutz (Nullvariante)
 Schallimmissionsplan (9 m Höhe)
 Nacht



Maßstab:	1:2.000	A3	Bearbeiter:	Hr. Kögel / Hr. Korr
2012.052	05.04.2012	2011-1	ver oP20	R4/150 9 m



Legende

- Gebäude
- Schienenwege
- Schiene Oldenburger Kurve
- Lärmschutzwand Bestand
- Lärmschutzwand Oldenburger Kurve
- Lärmschutzwand Planung
- Immissionspunkt

Freie Hansestadt Bremen
 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
 Abt. 2 - Umweltwirtschaft, Klima und
 Ressourcenschutz - Referat 22 - Immissionsschutz-
 Ansgaritorstr. 2
 28195 Bremen

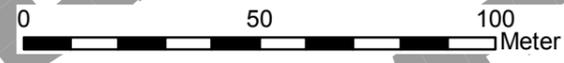
LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
 Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
 mail: hamburg@laermkontor.de
 http://www.laermkontor.de

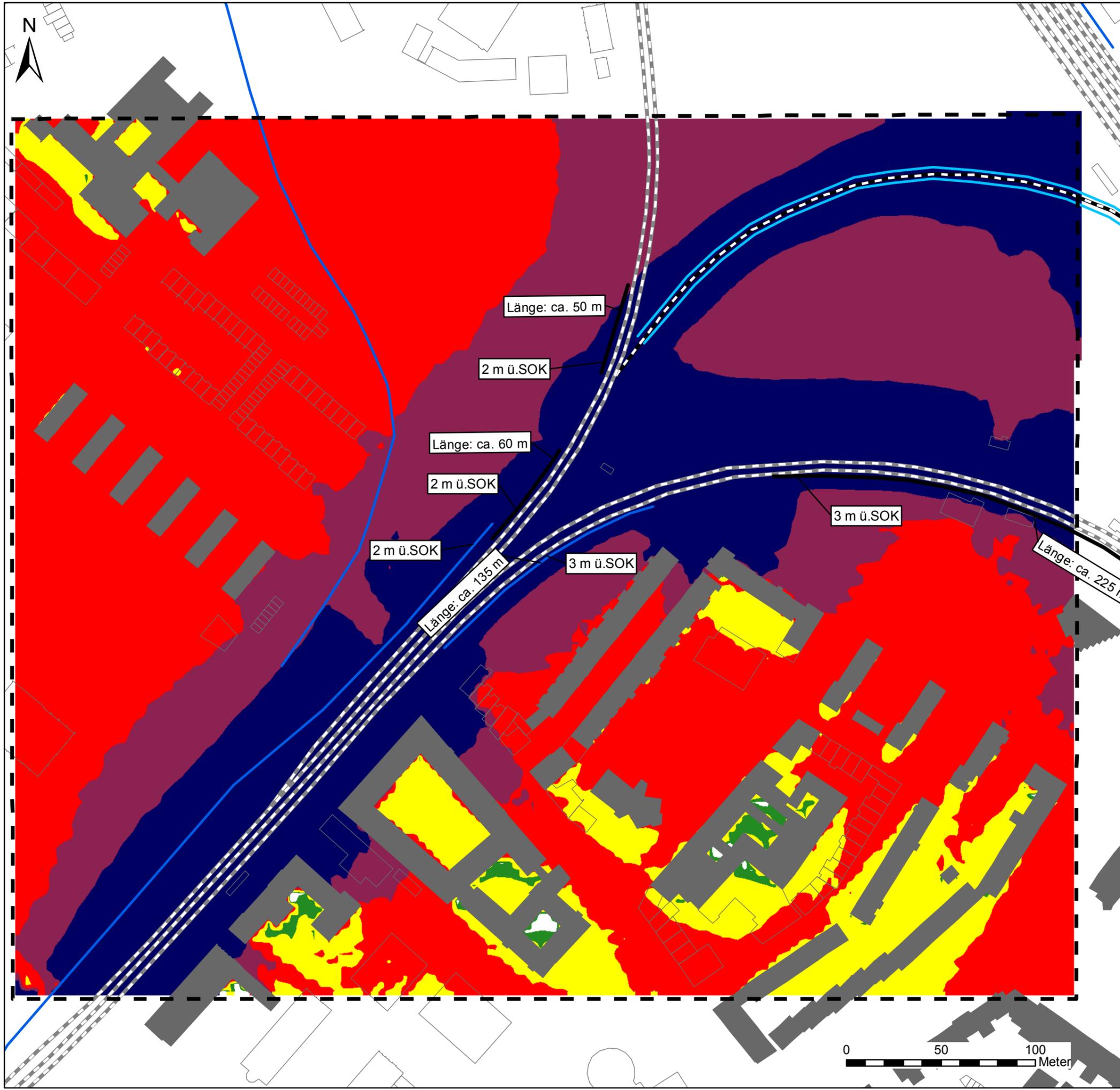


Projekt:
 Schalltechnische Untersuchung zum
 Verkehrsknoten Bremen Mitte
 (Oldenburger Kurve)

Planinhalt:
 Anlage 18a:
 Beurteilungspegel Verkehr
 alle Strecken mit zusätzlichen Schallschutz
 Fassadenpegelfahrten
 Tag/Nacht

Maßstab:	1:1.500	A3	Bearbeiter:	Hr. Kögel / Hr. Korr
2012.052	05.04.2012	2011-1	ver oP20	R4/150





Legende

- Gebietsgrenze
- Gebäude < 9 m
- Gebäude > 9 m
- Lärmschutzwand Bestand
- Lärmschutzwand Oldenburger Kurve
- Lärmschutzwand Planung
- Schienenwege
- Schiene Oldenburger Kurve

LNacht

- <= 47 dB(A)
- > 47 - 49 dB(A)
- > 49 - 54 dB(A)
- > 54 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 dB(A)

Freie Hansestadt Bremen
 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
 Abt. 2 - Umweltwirtschaft, Klima und
 Ressourcenschutz - Referat 22 - Immissionsschutz-
 Ansgaritorstr. 2
 28195 Bremen

LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
 Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
 mail: hamburg@laermkontor.de
 http://www.laermkontor.de

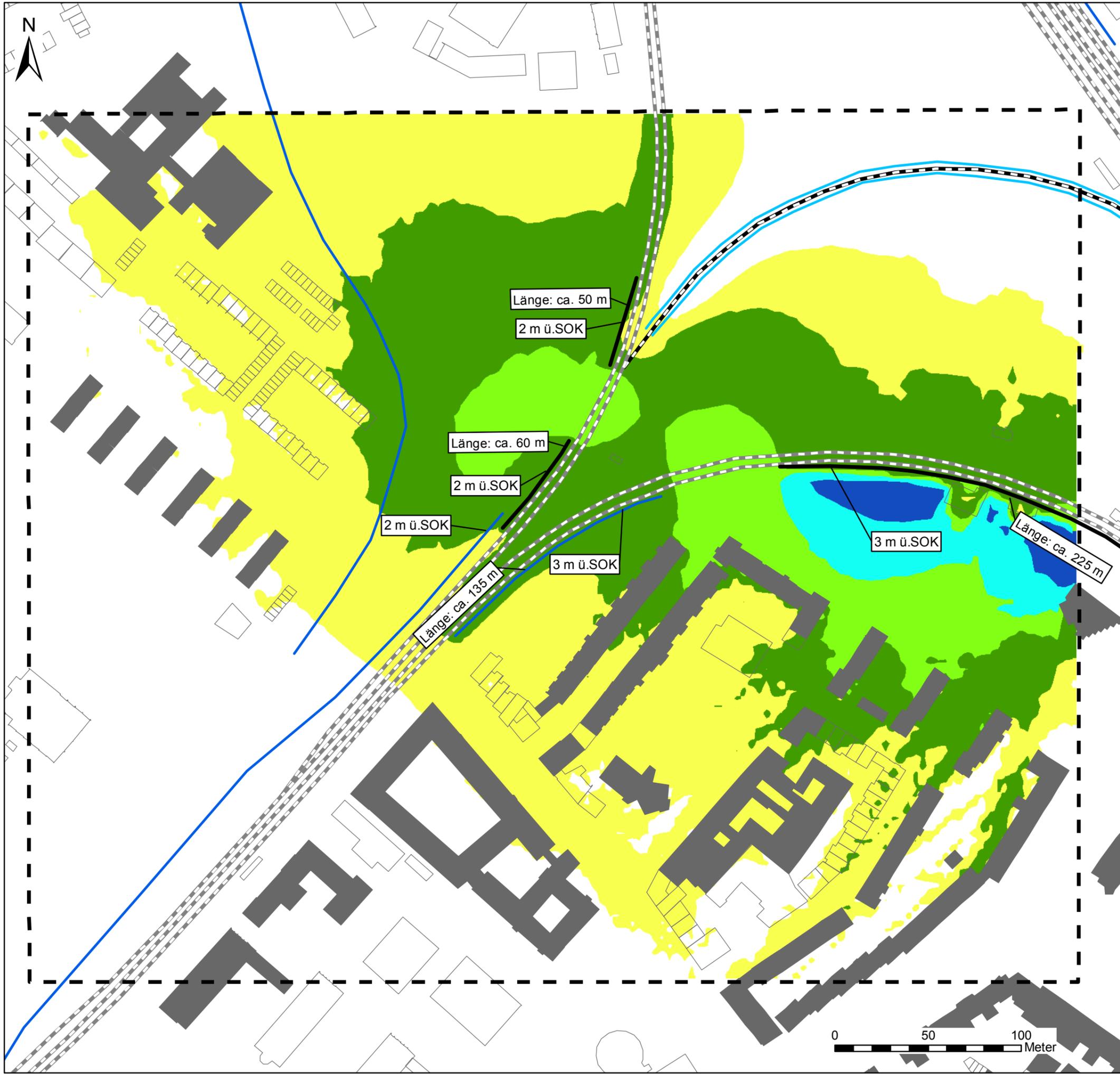


Projekt:
 Schalltechnische Untersuchung zum
 Verkehrsknoten Bremen Mitte
 (Oldenburger Kurve)

Planinhalt:
 Anlage 18b:
 Beurteilungspegel Verkehr
 alle Strecken mit zusätzlichen Schallschutz
 Schallimmissionsplan (9 m Höhe)
 Nacht

Maßstab:	1:2.000	A3	Bearbeiter:	Hr. Kögel / Hr. Korr
2012.052	05.04.2012	2011-1	ver oP20	R4/150 9 m





Legende

- Gebäude < 9 m
- Gebäude > 9 m
- Gebietsgrenze
- Schienenwege
- Schiene Oldenburger Kurve
- Lärmschutzwand Bestand
- Lärmschutzwand Oldenburger Kurve
- Lärmschutzwand Planung

Differenzpegel Nacht

- < -9 dB(A)
- 9 bis -6 dB(A)
- 6 bis -4 dB(A)
- 4 bis -2 dB(A)
- 2 bis -1 dB(A)
- < -1 dB(A)

Länge: ca. 50 m
2 m ü.SOK

Länge: ca. 60 m
2 m ü.SOK

2 m ü.SOK

Länge: ca. 135 m

3 m ü.SOK

3 m ü.SOK

3 m ü.SOK

Länge: ca. 225 m

Freie Hansestadt Bremen
 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
 Abt. 2 - Umweltwirtschaft, Klima und
 Ressourcenschutz - Referat 22 - Immissionsschutz
 Ansgaritorstr. 2
 28195 Bremen

LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
 Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
 mail: hamburg@laermkontor.de
 http://www.laermkontor.de

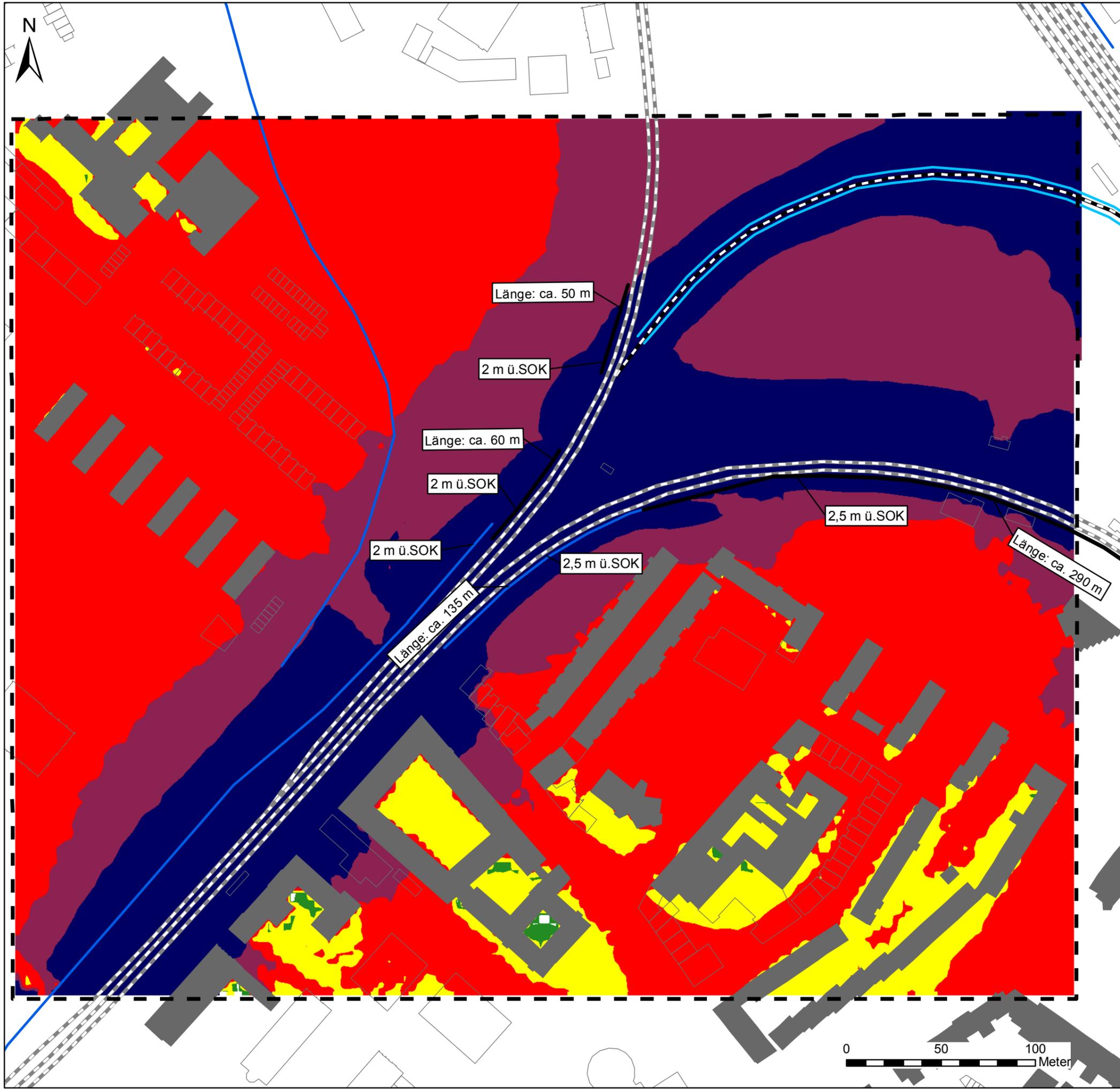


Projekt:
 Schalltechnische Untersuchung zum
 Verkehrsknoten Bremen Mitte
 (Oldenburger Kurve)

Planinhalt:
 Anlage 19:
 Differenzpegelplan Verkehr
 alle Strecken mit zusätzlichen Schallschutz minus Nullvariante
 Nacht



Maßstab:	1:2.000	A3	Bearbeiter:	Hr. Kögel / Hr. Korr
2012.052	05.04.2012	2011-1	ver oP20	R4/150 9 m



Legende

- Gebietsgrenze
 - Gebäude < 9 m
 - Gebäude > 9 m
 - Lärmschutzwand Bestand
 - Lärmschutzwand Oldenburger Kurve
 - Lärmschutzwand Planung
 - Schienenwege
 - Schiene Oldenburger Kurve
- LNacht**
- ≤ 47 dB(A)
 - > 47 - 49 dB(A)
 - > 49 - 54 dB(A)
 - > 54 - 60 dB(A)
 - > 60 - 65 dB(A)
 - > 65 dB(A)

Freie Hansestadt Bremen
 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
 Abt. 2 - Umweltwirtschaft, Klima und
 Ressourcenschutz - Referat 22 - Immissionsschutz
 Ansgaritorstr. 2
 28195 Bremen

LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
 Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
 mail: hamburg@laermkontor.de
 http://www.laermkontor.de

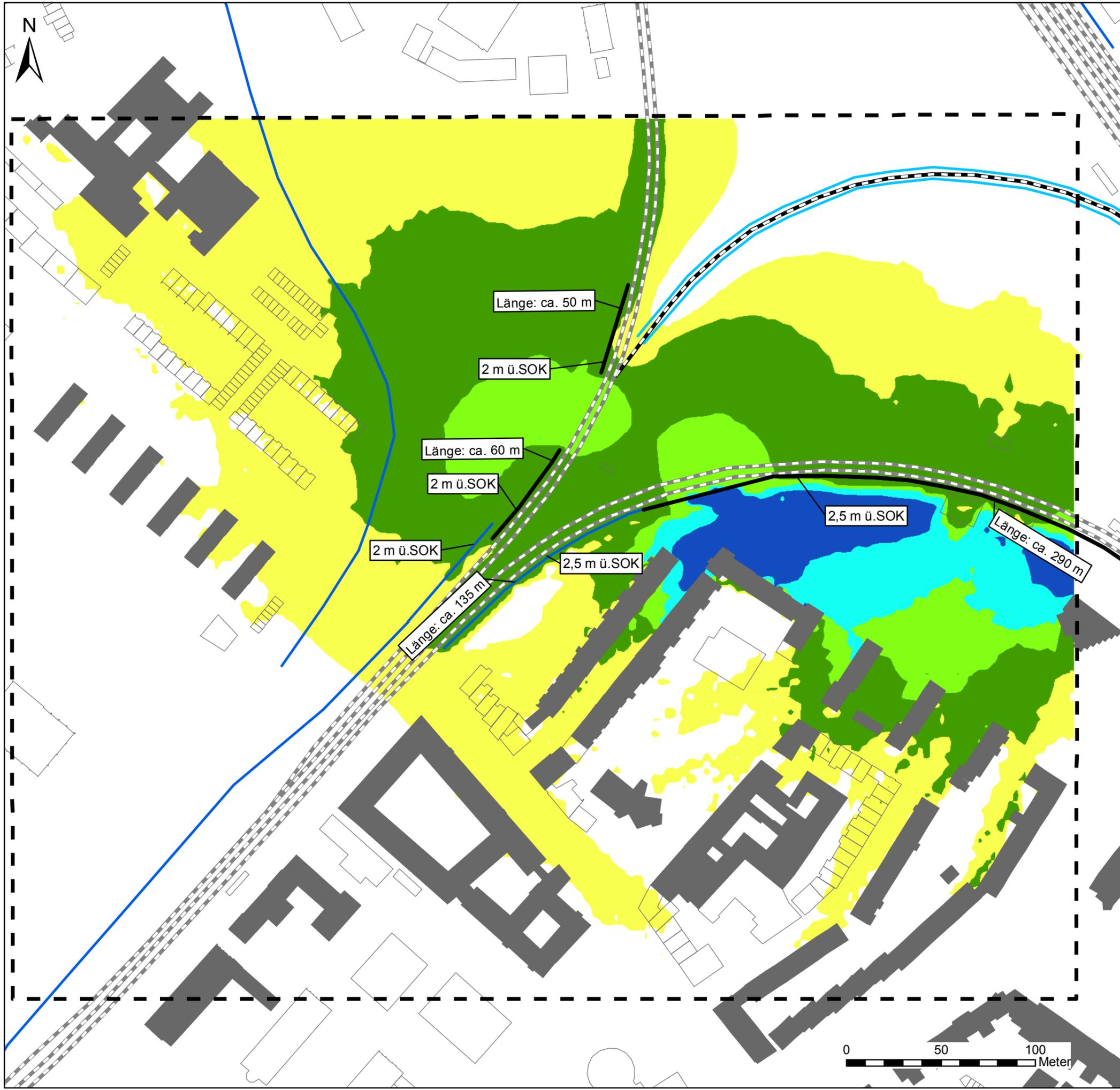


Projekt:
 Schalltechnische Untersuchung zum
 Verkehrsknoten Bremen Mitte
 (Oldenburger Kurve)

Planinhalt:
 Anlage 20b:
 Beurteilungspegel Verkehr
 alle Strecken mit zusätzlichen Schallschutz
 durchgängige SSW 2,5 m Höhe ü. SOK an Strecke 1500
 Schallimmissionsplan (9 m Höhe)
 Nacht



Maßstab:	1:2.000	A3	Bearbeiter:	Hr. Kögel / Hr. Korr
2012.052	05.04.2012	2011-1	ver oP20	R4/150
				9 m



Legende

- Gebietsgrenze
- Gebäude < 9 m
- Gebäude > 9 m
- Lärmschutzwand Bestand
- Lärmschutzwand Oldenburger Kurve
- Lärmschutzwand Planung
- Schienenwege
- Schiene Oldenburger Kurve

Differenzpegel Nacht

- < -9 dB(A)
- 9 bis -6 dB(A)
- 6 bis -4 dB(A)
- 4 bis -2 dB(A)
- 2 bis -1 dB(A)
- < -1 dB(A)

Freie Hansestadt Bremen
 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
 Abt. 2 - Umweltwirtschaft, Klima und
 Ressourcenschutz - Referat 22 - Immissionsschutz
 Ansgaritorstr. 2
 28195 Bremen

LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
 Tel.: 040 - 38 99 94.0 Fax: 040 - 38 99 94.44
 mail: hamburg@laermkontor.de
 http://www.laermkontor.de



Projekt:
 Schalltechnische Untersuchung zum
 Verkehrsknoten Bremen Mitte
 (Oldenburger Kurve)

Planinhalt:
 Anlage 21:
 Differenzpegelplan Verkehr
 alle Strecken mit zusätzlichen Schallschutz
 durchgängige SSW 2,5 m Höhe ü. SOK an Strecke 1500
 minus Nullvariante
 Nacht

Maßstab:	1:2.000	A3	Bearbeiter:	Hr. Kögel / Hr. Korr
2012.052	05.04.2012	2011-1	ver oP20	R4/150
				9 m



Beirat Mitte 15. März 2012

Einstimmiger Beiratsbeschluss zum Verkauf der Grundstücke für den Bau der „Oldenburger Kurve“

Die DB Netze plant den Bau eines etwa 800 Meter langen neuen Gleises zwischen dem Bahnhof und dem Brückenbauwerk Breitenweg - die sogenannte Oldenburger Kurve. Hintergrund ist die beabsichtigte Ertüchtigung des Bremer Eisenbahnknotens. Die DB spricht von der "einmaligen Möglichkeit die Eisenbahninfrastruktur im Knoten Bremen kapazitiv und qualitativ zu verbessern".

Um die Oldenburger Kurve bauen zu können, muss das Projekt planfestgestellt werden. Die Unterlagen für dieses Verfahren, insbesondere die Einwendungen aus den verschiedenen Anhörungen, und die Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde liegen zur Zeit beim Eisenbahn-Bundes-Amt. Eine Entscheidung des EBA liegt noch nicht vor.

Die DB Netze mahnt dennoch zur Eile und fordert Klarheit bezüglich des Verkaufs der Grundstücke, die für den Bau des neuen Gleises von der Stadt Bremen erworben werden sollen. Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft hat deshalb den Beirat Mitte gebeten, zu diesem Verkauf gemäß § 9 Abs 1 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter Stellung zu nehmen.

Der Beirat lehnt den Verkauf der Grundstücke ab, solange die Wohngebiete Struckmannstraße in Walle, Stephani und Doventor in Mitte und die Wohngebäude an der Plantage in Findorff keinen substantiell verbesserten Lärmschutz erhalten.

Für ebenso bedeutsam hält der Beirat den Schutz der Bildungseinrichtungen neben der Bahn.

Der Beirat erwartet von den zuständigen Senatoren die Aufnahme von Verhandlungen mit der Bahn und dem Bundesministerium für Verkehr, um gemeinsam dieses Problem zu lösen.

Im Einzelnen geht es dabei um folgende Punkte:

1. Aktiver Lärmschutz zur Abschirmung des Gewerbegebietes und der Wohngebäude an der Plantage.
2. Aktiver Lärmschutz an beiden Gleisen über den Breitenweg, um das Wohngebiet Struckmannstraße und das Doventor zu schützen
3. Aktiver Lärmschutz zur Abschirmung des südlichen (alten) Astes der Oldenburger Kurve vom Brückenbauwerk Breitenweg bis zum Beginn der Bebauung (Papageien-Haus)
4. Passiver Lärmschutz soweit erforderlich für die Gebäude der Erwachsenenschule, des Fortbildungszentrums und des Arbeitsamtes (unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes)
5. Fortführung der bereits versprochenen Lärmschutzwand für das Stephaniquartier über die Brücke über die Eduard-Schopf-Allee
6. Die von der DB Netze am Rande der Anhörung für das Planfeststellungsverfahren angekündigte Lärmsanierung durch eine Lärmschutzwand parallel zur Nikolaistraße (wie unter 5 erwähnt) und zum Schutz des Stephaniquartiers müssen verbindlich finanziert werden und gleichzeitig mit dem Bau der Oldenburger Kurve errichtet werden

7. Sowohl im Bereich der alten, wie der neuen Oldenburger Kurve sind Anlagen zur Schmierung der Gleise einzurichten, um das „Kurvenquietschen“ zu reduzieren.

Der Beirat unterstützt die Forderungen der Unternehmen in der Überseestadt, die eine Abschirmung der Gleise nach Westen fordern und darauf aufmerksam machen, dass die wertvollen öffentlichen Räume am Weserufer, die mit viel bremischem Geld hergerichtet wurden, durch den Eisenbahnlärm in ihrer Brauchbarkeit drastisch eingeschränkt werden.

Diese 7 Punkte wurden vom Beirat und anderen Beteiligten im Rahmen der Anhörungen zum Planfeststellungsverfahren für die Oldenburger Kurve bereits vorgetragen.

Die für den Gesundheitsschutz, die Stadtplanung und den Emissionsschutz zuständigen Träger öffentlicher Belange haben gemeinsam mit dem Beirat gefordert, die Maßnahmen für den Lärmschutz in diesem Gebiet nicht auf den Bereich des Neubaus der Oldenburger Kurve zu beschränken, sondern, ausgehend vom Gesamtlärm der Bahn auf dieser Strecke, umfassenden Lärmschutz für die Wohngebiete neben der Bahn zu bauen.

Der Beirat vertritt deshalb die Auffassung, dass diese 7 Punkte zum Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens werden müssen, wenn sie rasch rechtsverbindlich werden sollen. Dies kann durch einen Nachtrag der DB Netze zum Antrag auf Planfeststellung für die Oldenburger Kurve an das EBA geschehen.

Der Beirat klagt zeitgleich gegen die Planfeststellung für Gleis 1. Gleis 1 ist ein weiteres Element der Ertüchtigung des Bremer Knotens. Das Klageziel des Beirats ist die Entlastung des Bahnhofs von dem Lärm der Güterzüge. Der Beirat hält insbesondere die Reduzierung der Geschwindigkeit der Güterzüge im Bereich des Bahnhofs für geeignet, dieses Ziel zu erreichen. Eine außergerichtliche Einigung könnte diesen Rechtsstreit beenden.

Der Beirat beschließt die Einleitung eines Einigungsverfahrens nach § 11 Ortsgesetz über Beiräte und Ortsämter und wird den Punkt auf seiner Sitzung am 16.4.2012 erneut auf die Tagesordnung setzen.

Der Beirat beantragt vorsorglich beim Bürgerschaftspräsidium, für den Fall, dass es auf der nächsten Sitzung des Beirats nicht gelingt das Einvernehmen für den Grundstücksverkauf auf der Grundlage eines verbesserten Lärmschutzes zu erreichen, den Punkt auf die Tagesordnung der Bürgerschaft am 24.4.2012 zu setzen und den Beirat zur Beratung einzuladen.

In diesem Zusammenhang bittet der Beirat die Bürgerschaftsparteien darum, dass die Wirtschaftsdeputation / der Haushaltsausschuss den Sachverhalt nicht behandeln, bevor die Bürgerschaft das Thema beraten hat.

Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt

24. Feb. 2012

WFB Wirtschaftsförderung
Bremen GmbH
Wir schaffen Perspektiven ✓

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH • Langenstraße 2-4 • 28195 Bremen

vorab per E-Mail an:
rbuecking@oamitte.bremen.de

An das
Ortsamt Mitte
Herrn Robert Bücking
Am Dobben 91
28203 Bremen

Handelnd für das
Sondervermögen
Gewerbeflächen

Kontorhaus am Markt
Langenstraße 2-4
(Eingang Stintbrücke 1)
28195 Bremen

T +49 (0) 421.9600-10
F +49 (0) 421.9600-810
mail@wfb-bremen.de
www.wfb-bremen.de

**Grundstücksverkauf
hier: Güterbahnhofsgelände**

23.02.2012

Frank Flottau
Tel. 0421.9600-578
Fax 0421.9600-8578
frank.flottau@wfb-bremen.de
www.wfb-bremen.de

Az.: WE 7042

Sehr geehrter Herr Bücking,

mit Schreiben vom 16.06.2011 hatten wir Sie über den beabsichtigten Flächen-tausch auf dem Güterbahnhofsgelände mit der DB Netz AG informiert und mitgeteilt, dass wir wegen der erforderlichen Stellungnahme des Beirates nach Abschluss der Verhandlungen mit der DB Netz AG gesondert auf Sie zukommen werden.

Zwischenzeitlich hat sich die Deutsche Bahn AG mit als **Anlage 1** beigefügtem Schreiben vom 02.02.2012 an Herrn Senator Günthner gewandt. Dem Schreiben können Sie entnehmen, dass zwingender Handlungsbedarf besteht, eine Entscheidung u.a. über die erforderlichen Grundstücksgeschäfte herbeizuführen.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Beirat Mitte um eine Stellungnahme gemäß § 31 OBG i.V.m. § 9 OBG zum beabsichtigten Verkauf des im als **Anlage 2** beigefügten Lageplan blau gekennzeichneten Grundstücks in Größe von ca. 23.802 m² und dem Ankauf des im als **Anlage 2** beigefügten Lageplan gelb gekennzeichneten Grundstücks in Größe von ca. 3.140 m². Wie bereits am 16.06.2011 mitgeteilt, soll der Verkauf für € 30,46/m² erfolgen, der Ankauf für € 24,05/m².

Wegen der Eilbedürftigkeit wären wir Ihnen sehr dankbar, wenn Sie die Angelegenheit auf die Tagesordnung der Sitzung des Beirates Mitte am 05.03.2012 setzen könnten und uns unmittelbar nach Beschlussfassung des Beirates über das Ergebnis informieren würden, da die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sich voraussichtlich am 7.3.2012 mit dem Thema befassen wird. Den Entwurf der Vorlage für die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen haben wir Ihnen als **Anlage 3** zur Kenntnisnahme beigefügt. Wir möchten ausdrücklich darauf hinweisen, dass es sich dabei noch um eine Entwurfsfassung handelt, die im Zuge der weiteren Beratungen noch entsprechend angepasst werden kann.

Gezeichnet:
Andreas Heyer (Vors.)
Michael Göbel
Claus Kleyboldt
Hans Peter Schneider
Dr. Klaus Sondergeld

Ortsamt_Endfassung.doc
Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Senator Martin Günthner

Sitz der Gesellschaft:
Bremen
Amtsgericht Bremen
HRB 3354
Steuernummer:
7154510006

Bremer Landesbank
BLZ 290 500 00
Konto 103 5586 012

Kontoinhaber:
Sondervermögen
Gewerbeflächen

Für Rückfragen stehen sowohl wir als auch die Ihnen bekannten Vertreter des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen selbstverständlich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH



- ppa. Heiko Fischer -



- i.V. Frank Flottau -

Anlagen

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen - Amtsleitung -		
Eing. 06. FEB. 2012		
<i>[Handwritten mark]</i>	<i>[Handwritten mark]</i>	<i>[Handwritten mark]</i>

Deutsche Bahn AG • GL HB/NI • Joachimstraße 8 • 30159 Hannover

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Herr Senator Martin Günthner
Zweite Schlachtpforte 3
28195 Bremen

[Handwritten mark] *[Handwritten mark]*
Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter für die Länder
Bremen und Niedersachsen (GL HB/NI)
Joachimstraße 8
30159 Hannover
www.deutschebahn.com

Ulrich Bischooping
Telefon 0511 286-3300
Telefax 0511 286-4131
ulrich.bischooping@deutschebahn.com
Zeichen GL HB/NI

[Handwritten mark]

02.02.2012

Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr; hier Oldenburger Kurve

Sehr geehrter Herr Senator Günthner,

mit diesem Schreiben möchte ich meine Besorgnis bzgl. der Realisierung der „Oldenburger Kurve“ zum Ausdruck bringen und Sie um Unterstützung bitten, damit die Baumaßnahme innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens umgesetzt werden kann. Die Kurve ist ein Teil des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr (Sofa SHHV) in Bremen. Sie muss gemäß der zugrunde liegenden Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und dem BMVBS bis zum 31.12.2013 gebaut und abgerechnet sein.

Ich denke, dass die Notwendigkeit der vorgenannten Maßnahmen zur Engpassbeseitigung im Knoten Bremen insbesondere für die Anbindung des Jade-Weser-Port und Bremerhavens unbestritten ist. Die Oldenburger Kurve dient dabei wesentlich der Verbesserung der Angebotsqualität, da sie die auftretende Behinderungszeit im Stadtgebiet Bremen nahezu halbiert.

Bei der Abwicklung der Oldenburger Kurve gibt es derzeit zwei Problembereiche:

1) Baurecht

Bereits im April 2010 wurden die Unterlagen zur Erlangung des Baurechtes beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. In diesem Zusammenhang wurden unsererseits die maximal zu erwartenden Zugzahlen als Basis für die Ausarbeitung des gebotenen Lärm- und Erschütterungsschutzkonzeptes unterstellt.

Nach Terminverschiebungen durch die Anhörungsbehörde fand der Erörterungstermin am 17.01.2012 statt. Als nächster Schritt ist jetzt die Abfassung der landesbehördlichen Stellungnahme erforderlich, damit dem Eisenbahn-Bundesamt alle Einwendungen und Stellungnahmen auch der Träger öffentlicher Belange vorliegen, um eine Abwägung aller Belange vornehmen und den Planfeststellungsbeschluss noch zeitgerecht erlassen zu können.

2) Flächenrückkauf/-tausch

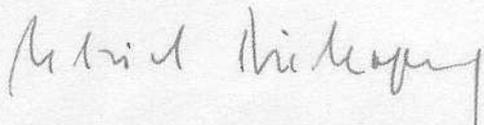
Für die Realisierung der Oldenburger Kurve ist der Rückkauf einer Teilfläche von der Stadt Bremen erforderlich. In diesem Zusammenhang möchte die Stadt Bremen auch Flächen mit der DB Netz AG tauschen. Die Verwaltung der Flächen obliegt der stadt-eigenen Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB). Hinsichtlich des Kaufpreises wurde mit der WFB bereits im Februar 2011 Einigkeit erzielt. Ein Vertragsentwurf wurde uns seitens der WFB jedoch noch nicht zugesandt.

Da das Sofo SHHV bis Ende 2013 befristet ist, bis dahin also alle Maßnahmen nicht nur gebaut, sondern auch abgerechnet sein müssen, muss die landesplanerische Stellungnahme bis zum 24.02.11 abgegeben werden, damit das Eisenbahn-Bundesamt noch zeitgerecht den Planfeststellungsbeschluss erlassen kann. Gleichfalls benötigen wir bis spätestens Mitte März Klarheit, dass der verhandelte Grundstückskaufvertrag abgeschlossen wird.

Kurzzeitig Klarheit, ob wir die Oldenburger Kurve bauen können, benötigen wir zudem, da es im Bereich der Signaltechnik Schnittstellen zum „Linksfahrbetrieb im Rangierbahnhof“ gibt, die entsprechend anzupassen wären. Ich bitte Sie daher, mir möglichst zeitnah eine Nachricht zukommen zu lassen, ob und wie sich Bremen bei den beiden genannten Themen positioniert und uns unterstützt.

Sehr geehrte Herr Senator, mit den verschiedenen Maßnahmen im SoFo SHHV Bremen haben wir die in meinen Augen einmalige Möglichkeit, die Eisenbahninfrastruktur im Knoten Bremen kapazitiv und qualitativ zu verbessern. Sollten wir die Möglichkeiten jetzt nicht nutzen, wird es in nächster Zeit keine Möglichkeiten geben, die Oldenburger Kurve mit Bundesmitteln oder Eigenmitteln der DB Netz AG umzusetzen. Des Weiteren sehe ich nicht, dass die zu erwartenden Ergebnisse der Arbeitsgruppe zwischen der DB Netz AG und dem Land Bremen zur Kapazitätsfragen der Eisenbahninfrastruktur Chancen auf Umsetzung haben, wenn nicht einmal die Oldenburger Kurve, die bei geringem Investitionsvolumen einen hohen Nutzen aufweist, in Bremen Unterstützung findet.

Mit freundlichen Grüßen



PS: Ein gleichlautendes Schreiben haben wir heute an Herrn Senator Dr. Lohse geschickt.

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 Leitragenden 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 Gleistrasse 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.

Vorlage Nr. 18/137-S
für die nichtöffentliche Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit, Häfen

in ihrer Funktion als Sondervermögensausschuss
am 07.03.2012

Sonstiges Sondervermögen Gewerbeflächen Stadt;
Grundstückstausch im Gewerbegebiet Güterbahnhofsgelände
Hauptbahnhof Bremen („Oldenburger Kurve“) mit der DB Netze AG

A. Problem

Die bremischen Häfen wurden in der Vergangenheit kontinuierlich ausgebaut. Insbesondere die Milliardeninvestition CT 3a, CT 4 und die Kaiserschleuse führten zu einer Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Bremerhaven. Die bremischen Häfen erfüllen ihre wichtige Rolle für die deutsche und europäische Volkswirtschaft bei hoher Leistungsfähigkeit. Umschlagzuwächse in den Häfen gehen dabei Hand in Hand mit Mehrverkehren von und zu den Häfen. Aber nicht nur Umschlag und Verkehr sind angestiegen, sondern auch die direkte hafengebundene Beschäftigung. In der Kernbranche „*Seeverkehrswirtschaft*“ ist ein Anstieg der Beschäftigungswirkung der bremischen Häfen um 40 %, von 23.400 im Jahr 1998 auf ca. 33.000 Arbeitsplätze im Jahr 2010 zu verzeichnen.

Der Hinterlandverkehr zu und von den bremischen Häfen wird zu einem wesentlichen Teil mit umweltfreundlichen Verkehrsträgern erbracht. Insbesondere die massenleistungsfähige Eisenbahn führt zu Entlastungen des Straßenverkehrs in der Metropolregion. In den vergangenen Jahren konnte der Anteil des Schienengüterverkehrs kontinuierlich von 35,9% (2004) auf 45% im Jahr 2010 erhöht werden. In absoluten Zahlen ausgedrückt ist die Anzahl der auf der Schiene von und nach Bremerhaven transportierten Container zwischen 2004 und 2010 um 77% angestiegen.

Diese aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht grundsätzlich positiv zu bewertende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene hat zur Folge, dass sich die Anzahl der Güterzüge, die aufgrund der vorhandenen Schieneninfrastruktur letztlich alle den sogenannten Bremer Knoten passieren, deutlich erhöht hat. Der Bremer Senat, genauer gesagt alle Regierungen der letzten Legislaturperioden, haben mit Blick auf die immer stärker erkennbaren Kapazitätsengpässe von der Deutschen Bahn Ausbau- bzw. Entflechtungsmaßnahmen im Bremer Schienennetz gefordert. Die Deutsche Bahn hat dazu gemeinsam mit den Seehäfen im Jahr 2007 einen Masterplan Seehafenhinterlandverkehr entwickelt. In diesem wurden neben mittel- und langfristigen Projekten vor allem die nötigsten Maßnahmen identifiziert, um die Leistungsfähigkeit auf den Strecken und im Bremer Knoten angesichts des Verkehrszuwachses überhaupt aufrecht erhalten zu können.

Als eine der kurzfristig und besonders dringend umsetzbare Maßnahme wurde der Ausbau des Bahnknotens Bremen inklusive des Baus der „Oldenburger Kurve“ im Jahr 2008 im Rahmen des „Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr“ (SHHV) begonnen. Zur Umsetzung wurden Mittel aus dem Konjunkturprogramm des Bundes bereitgestellt, die nach Angaben der DB AG zwingend bis Ende 2013 abgerechnet werden müssen. Die Länder Niedersachsen und Bremen ebenso wie private Beteiligte (Betreiber der Terminals) haben die Maßnahmen der DB AG mit eigenen, zwischenzeitlich umgesetzten Projekten flankiert.

Die Notwendigkeit der Maßnahmen des Sofortprogramms SHHV zur Engpassbeseitigung im Knoten Bremen insbesondere für die Anbindung des Jade-Weser-Ports und Bremerhavens sind unbestritten. Die Oldenburger Kurve, als kleiner Teil dieser Maßnahmen, dient wesentlich der Verbesserung der Angebotsqualität, da sie die auftretende Behinderungszeit im Stadtgebiet Bremen nahezu halbiert.

Seitens der Deutschen Bahn wird in einem aktuellen Schreiben an die Senatoren Günthner und Lohse darauf hingewiesen, dass das Sofortprogramm SHHV bis Ende 2013 befristet ist, d.h. dass bis dahin alle Maßnahmen nicht nur gebaut, sondern auch abgerechnet sein müssen. Die landesplanerische Stellungnahme Bremens muss bis zum 24.02.11 abgegeben sein, damit das Eisenbahn-Bundesamt noch zeitgerecht den Planfeststellungsbeschluss erlassen kann. Gleichfalls muss bis spätestens Mitte März Klarheit bestehen, dass der bereits im Jahr 2011 einvernehmlich zwischen der WfB und der DB AG verhandelte Grundstückskaufvertrag abgeschlossen wird. Auch für die Planung des Betriebsablaufes im Knoten Bremen benötigt die Deutsche Bahn kurzzeitig Bremer Beschlüsse zum Bau der Oldenburger Kurve, da es im Bereich der Signaltechnik Schnittstellen zum „Linksfahrbetrieb“ gibt, die ansonsten entsprechend anzupassen wären. Werden diese Möglichkeiten jetzt nicht genutzt, wird es in absehbarer Zeit voraussichtlich keine Möglichkeiten geben, die Oldenburger Kurve mit Bundesmitteln oder Eigenmitteln der DB Netz AG umzusetzen. Alle bereits getätigten Investitionen der Privaten, der Länder und der Deutschen Bahn AG würden nur zu einem suboptimalen Ergebnis führen. Dieses „Stückwerk“ führt auch zu keiner

Lärmentlastung der betroffenen Bürger. Im Gegenteil, hier ist durch stockende Verkehrsaufläufe, d.h. mehr Brems- und Anfahrgeräusche, eher mit einer höheren Gesamtbelastung zu rechnen.

Im Rahmen des Projekts Ertüchtigung des Knotens Bremen, Seehafenhinterlandverkehr – Oldenburger Knoten – ist die DB Projektbau GmbH nunmehr auf die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH herangetreten, um im Bereich der sog. „Oldenburger Kurve“ eine 23.802 m² große Fläche aus dem Sonstigen Sondervermögen Gewerbeflächen (Stadt) zu erwerben. Im Gegenzug wird das Sonstige Sondervermögen Gewerbeflächen (Stadt) eine Arrondierungsfläche in Größe von ca. 3.140 m² von der DB Netze AG erwerben.

Der Ortsbeirat Bremen Mitte hat bereits Ende September 2011 im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren geäußert, dass er seine Stellungnahme zu möglichen Grundstücksgeschäften von der Kenntnis möglicher Folgewirkungen der geplanten Ertüchtigung der Bahngleise im Bereich der „Oldenburger Kurve“ abhängig macht. Eine Befassung des Beirates ist bislang ohne eine Stellungnahme des Beirates erfolgt. Die Deutsche Bahn AG hat nunmehr im Februar 2012 mitgeteilt, dass die Baumaßnahme nur dann durchgeführt werden kann, wenn bis Mitte März 2012 die Beschlüsse über die notwendigen Grundstücksgeschäfte erfolgt sein werden. Daher ist eine Beschlussfassung über den Grundstückstausch unabhängig von den weiteren Ergebnissen des Planfeststellungsverfahrens angezeigt. Den Forderungen des Ortsbeirates Mitte stehen diese Grundstücksgeschäfte aus Sicht von SWAH grundsätzlich nicht entgegen.

B. Lösung

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Art des Grundstücksgeschäftes: | Ankauf und Verkauf im Tauschgeschäft |
| 2. Ansiedlungsart: | Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen |
| 3. Branche: | Verkehrswesen |
| 4. Vertragspartner: | DB Netze AG |
| 5. Nutzer: | DB Netze AG |

- | | |
|--|--|
| 6. Makler/Rechtsanwalt beteiligt: | Nein |
| 7. Bedarfsträger/Veranlasser: | Sonstiges Sondervermögen
Gewerbeflächen (Stadt) |
| 8. Zweck: | Errichtung des Bahngleises
„Oldenburger Kurve“ bzw.
Flächenarrondierung |
| Planerische Stellungnahme liegt vor: | Ja |
| 9. Grundstücksbelastungen: | entfällt |
| 10. Mittel vorhanden im /Einnahmen fließen zu: | Sonstiges Sondervermögen
Gewerbeflächen (Stadt) |
| 11. Zustimmung des Ortesamtes : | Nein |
| 12. Lage: | Güterbahnhofsgelände Hbf
Bremen |
| Flurstücksbezeichnung(-en): | Ankauf: VR 5 Nr. 1/10 (Teil)

Verkauf: VR 5 Nr. 1/12 (Teil)

(s. Anlage 1 - Lageplan) |
| 13. Größe: | Ankauf: ca. 3.140 m ²

Verkauf: ca. 23.802 m ² |
| 14. bebaut/unbebaut/gegenwärtige Nutzung: | unbebaut |
| 15. Kampfmittelfreiheit: | nein, siehe Ziff. 25. |
| 16. Altlastenfreiheit: | nein, siehe Ziff. 25. |

17.	Denkmalschutz/ besondere denkmalpflegerische Bedeutung:		Nein
18.	Kosten des Ankaufs	ausgehandelt: 24,05 €/m ²	GeoInformation Bremen vom: 25.07.2011 24,05 €/m ²
18.1A	Grundstück:		75.517,00 €
18.2A	Gebäude:		€
18.3A	Nebenkosten:		€
	- Bauteile:		€
	- Aufwuchs:		€
	- son. Entschädigung:		€
	- regul. bed. Kosten:		€
			<hr/>
Summe:			75.517,00 €
			<hr/> <hr/>

Zzgl. Der Vertragskosten und Kosten der Eigentumsübertragung.

18.B	Erlöse aus der Veräußerung	ausgehandelt: 30,46 €/m ²	GeoInformation Bremen vom: 25.07.2011 30,46 €/m ²
18.1B	Grundstück:		725.125,05 €
18.2B	Gebäude:		€
18.3B	Nebenkosten:		€
	- Bauteile:		€
	- Aufwuchs:		€
	- son. Entschädigung:		€
	- regul. bed. Kosten:		€
			<hr/>
Summe:			725.125,05 €
			<hr/> <hr/>

Die Vertragskosten und Kosten der
Eigentumsübertragung trägt die
Erwerberin.

- | | | |
|------|---|---|
| 19. | Zahlungsmodalitäten
/Finanzierungsnach-
weis: | Zahlung nach Lieferung und Vermessung des
Grundstücks, zwei Wochen nach Ausstellung der
Kaufpreisrechnung |
| 20. | besondere vertrag-
liche Regelungen: | |
| 20.1 | Abbruch vertraglich
ausgeschlossen: | nein |
| 20.2 | Auflagen für die
Nutzung des Grund-
stückes/Gebäudes: | nein |
| 20.3 | Vorkaufs- /Ankaufs-
/Wiederkaufsrecht
des Käufers/ | nein |

Verkäufers:

- | | | |
|------|---|---|
| 20.4 | Nutzung bis zur Inanspruchnahme: | nein |
| 20.5 | Mustergrundstücksvertrag: | nein |
| 20.6 | sonstige vertragliche Regelungen: | keine |
| 21. | Investitionsvolumen: | entfällt |
| 22. | Zahl der vorhandenen Arbeitsplätze: | 0 |
| 23. | Zahl der neu / zusätzlich zu schaffenden Arbeitsplätze: | 0 |
| 24. | Wirtschaftlichkeitsuntersuchung: | Nicht erforderlich, da die Wertempfehlung von GeoInformation Bremen eingehalten wird. |
| 25. | Erläuterungen: | |

Im Rahmen des Projekts Ertüchtigung des Knoten Bremen, Seehafenhinterlandverkehr – Oldenburger Knoten – ist die DB Projektbau GmbH auf die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH zugekommen, um die für die Gleistrasse benötigten Flächen vom SVG zu erwerben. Da durch die zu errichtenden Gleistrasse die Flächen des Güterbahnhofsgeländes im nordwestlichen Bereich abgetrennt werden und nur noch über die Hemmstraße erreicht werden können, von der es bisher keine Zufahrt auf das Gelände gibt, wurde in den Verhandlungen mit der DB Projektbau GmbH verlangt, dass diese Flächen ebenfalls von der DB Netze AG gekauft werden. Dieser Forderung Bremens hat die DB Netze AG zugestimmt.

1. Ankauf:

Im Rahmen des Flächentausches mit der DB Netze AG soll eine Arrondierungsfläche in Größe von ca. 3.140 m² erworben werden, damit im Rahmen einer späteren Entwicklung der bereits stadtbremischen Flächen vermieden wird, dass zwischen dem Gleiskörper und dem „Entwicklungsgebiet“ eine Restfläche der DB verbleibt (sog. Unland) verbleibt, die von der Flächenentwicklung ausgeschlossen wäre.

Bezüglich ggfs. auf dem Grundstück vorhandener Altlasten (bremen saniert die Fläche) wird das Grundstück von der DB Netze AG zu denselben Bedingungen gekauft, wie sie die Vivico Real Estate GmbH im Jahr 2002 erworbenen hat, d.h., dass die DB Netze AG nicht für die Freiheit des Kaufgegenstandes von Verunreinigungen, insbesondere Boden- und Grundwasserverunreinigungen, haftet.

Eine Kampfmitteluntersuchung wurde nicht durchgeführt. Daher kann das Vorhandensein von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Tiefbau-/Neubaumaßnahmen ist von dem Käufer auf eigene Kosten eine Kampfmittelräumung zu beantragen.

2. Verkauf:

Die ehemalige Bremer Investitions-Gesellschaft mbH („BIG“) hatte das Güterbahnhofsgelände im Auftrag Bremens im Jahr 2002 von der Vivico Real Estate GmbH zu einem Kaufpreis von € 2.441.936 erworben. Im Rahmen der Übertragung des Grundstückes von der BIG auf das sonstige Sondervermögen Gewerbeflächen (Stadt)

(im Folgenden: „SVG“) waren der BIG Kosten i.H.v. insgesamt € 472.683,85 zu erstatten. Für das SVG sind damit Erwerbskosten i.H.v. insgesamt € 2.914.619,85 entstanden. Dies entspricht einem auf die Grundstücksgröße von 95.673 m² umgerechneten Kaufpreis von ca. € 30,46/m², wobei darin der Wert der aufstehenden Baulichkeiten enthalten ist. Der Verkauf erfolgt auf Basis des oben angegebenen vollkostendeckenden Preises, der von GeoInformation Bremen mit Schreiben vom 25.07.2011 bestätigt wurde.

Bezüglich ggfs. auf dem Grundstück vorhandener Altlasten wird das Grundstück an die DB Netze AG zu denselben Bedingungen verkauft, wie dieses von der Vivico Real Estate GmbH im Jahr 2002 erworben wurde, d.h., dass die Stadtgemeinde Bremen nicht für die Freiheit des Kaufgegenstandes von Verunreinigungen, insbesondere Boden- und Grundwasserverunreinigungen, haftet.

Eine Kampfmitteluntersuchung wurde nicht durchgeführt. Daher kann das Vorhandensein von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Tiefbau-/Neubaumaßnahmen ist von dem Käufer auf eigene Kosten eine Kampfmittelräumung zu beantragen.

3. Beteiligung des Beirates:

Der Beirat Mitte hat am 26.09.2011 einen einstimmigen Beschluss zur „Oldenburger Kurve“ gefasst, der dieser Vorlage als **Anlage 2** beigelegt ist. Aus dem Beschluss ergibt sich zusammengefasst, dass der Beirat Mitte sich erst dann in der Lage sieht, eine Stellungnahme zu den anstehenden Grundstücksgeschäften abzugeben, wenn im Rahmen des noch laufenden Planfeststellungsverfahrens die Folgewirkungen der geplanten Maßnahmen zur Ertüchtigung des Bremer Knotens, insbesondere den Lärm betreffend, abgeschätzt werden können.

Das Ortsamt Mitte wurde bereits mit Schreiben vom 16.06.2011 über die anstehenden Grundstücksgeschäfte informiert, der Beirat Mitte hatte aber durch o.g. Beschluss und einen vorhergehenden Beschluss vom 04.07.2011 zu erkennen gegeben, dass er im Rahmen der erforderlichen Beteiligung nach § 9 Abs. 1 Ziffer 6. des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter keine Stellungnahme abgeben wird. Vor diesem Hintergrund konnte das vorgesehene Beteiligungsverfahren nicht zum Abschluss gebracht werden.

Da die Deutsche Bahn AG mit Schreiben vom 02.02.2012 mitgeteilt hat, dass die Baumaßnahme nur dann durchgeführt werden kann, wenn bis Mitte März 2012 Klarheit darüber besteht, ob die erforderlichen Grundstücksgeschäfte vorgenommen werden können, ist die Beschlussfassung hierzu nunmehr zwingend erforderlich.

Die Vorlage ist mit dem Senator für Umwelt, bau und Verkehr abgestimmt.

C. Gender-Prüfung

Der Grundstückstausch betrifft alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen und hat deshalb keine Gender-Relevanz.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschlussvorschlag

Die (städtische) Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stimmt folgenden Grundstücksgeschäften zu:

1. Ankauf des Grundstücks VR 5 Nr. 1/10 (Teil), mit einer Größe von 3.140 m², zu einem Kaufpreis von € 75.517 EUR.
2. Verkauf des Grundstücks Verkauf: VR 5 Nr. 1/12 (Teil), mit einer Größe von 23.802 m², zu einem Kaufpreis von € 725.125,05.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wird gebeten, die Vorlage über die Senatorin für Finanzen an den Haushalts- und Finanzausschuss zur Beschlussfassung weiterzuleiten.

