

Bericht und Antrag der städtischen Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

Kein Verkauf der bremischen Grundstücke an die DB Netze für den Bau der Oldenburger Kurve ohne umfassenden Lärmschutz für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger

I. Bericht der städtischen Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

Der Beirat Mitte hat am 23. April 2012 den Antrag (Drucksache 18/119 S) „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‘“ gestellt:

„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 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 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 Erwachsendenschule, 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.“

Die städtischen Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie berichten dem Überweisungsbeschluss entsprechend wie folgt:

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. Die Anzahl der auf der Schiene von und nach Bremerhaven transportierten Container ist 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 hat 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 vordringlichen Maßnahmen identifiziert, um die Leistungsfähigkeit auf den Strecken und im Bremer Knoten angesichts des Verkehrszuwachses überhaupt aufrecht erhalten zu können.

Als eine 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.

Der Beirat Mitte hat in seiner intensiven Beschäftigung mit dem Grundstücksverkauf, zuletzt auf seiner Sitzung am 16. April, eindringlich auf die mit den erhöhten Güterverkehren auf der Schiene einhergehenden Lärmsteigerungen für die an den Gleisen wohnenden Anwohnerinnen und Anwohner aufmerksam gemacht. An vielen der im Bereich des beabsichtigten Neubaus der „Oldenburger Kurve“ stehenden Wohngebäuden werden schon bei heutigen Verkehrsbelastungen Lärmwerte größer als 70 dB(A) erreicht. Vor dem Hintergrund der prognostizierten steigenden Güterverkehrsmengen auch auf der Schiene wird seitens des Beirats hier dringender Handlungsbedarf zum Schutz der dort ansässigen Menschen gesehen. Im Zuge der Verkaufsgespräche haben die Ressorts Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie Umwelt, Bau und Verkehr mit Vertretern der Deutschen Bahn in mehreren Gesprächen wiederholt auf diesen Lärmzustand hingewiesen. In den Gesprächen mit der Deutschen Bahn konnten aufgrund dessen einige Zusagen seitens der Deutschen Bahn zu erhöhten Lärmschutzmaßnahmen, die über das gesetzlich vorgeschriebene Niveau hinausgehen, erzielt werden. Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende mit der Deutschen Bahn getroffenen Vereinbarungen:

„Um den Belangen der Bevölkerung und der Gewerbetreibenden in dem betroffenen Gebiet entgegenzukommen, wird die DB AG folgende zusätzliche Maßnahmen durchführen bzw. prüfen:

- Die DB AG wird im Zusammenhang mit dem Neubau der Oldenburger Kurve eine Brückenentdröhnung in Fahrtrichtung Oldenburg–Bremen–Hauptbahnhof im Bereich Breitenweg mittels besohlter Schwellen vornehmen.

- Die DB AG wird im Bereich der bestehenden Kurve der Strecke 1500 im Bereich Breitenweg in der Fahrtrichtung Oldenburg–Bremen-Hauptbahnhof bei den ab 2013 anstehenden Unterhaltungsmaßnahmen am Oberbau besohlte Schwellen einsetzen.
- Die DB AG wird die im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms angekündigten Maßnahmen im Zuge des Bauvorhabens umsetzen.
- Die DB AG sichert eine vorrangige Durchführung des Schienengüterverkehrs in der Richtung Bremen-Hauptbahnhof–Bremen-Neustadt über die neue, schallgeschützte Kurve zu.
- Die DB AG sichert unter Vorbehalt der betrieblichen Notwendigkeiten zu, im Nachtzeitraum möglichst viele Güterverkehre der Achse Bremen-Hauptbahnhof–Bremen-Neustadt über die neue, schallgeschützte Kurve zu führen. Die betriebliche Notwendigkeit wird nicht allein durch den Bahnhof Bremen-Hauptbahnhof bestimmt, sondern ebenso durch die Situation auf den anschließenden Zu- und Ablaufstrecken.
- Die DB AG wird kurzfristig den Einsatz einer Kurvenschmierung (Schienenkonditioniersystem) prüfen und bei positiver Gesamtbewertung (unter Berücksichtigung der dauerhaft anfallenden Wartungskosten) umsetzen. Dies gilt sowohl für den neu zu errichtenden als auch den bestehenden Schienenstrang der Strecke 1500 Bremen-Hauptbahnhof–Brücke Breitenweg.“

Diese Zusagen seitens der Deutschen Bahn reichen aus Sicht des Beirats allerdings nicht aus, um den Lärmpegel in den am meisten betroffenen Gebäuden dauerhaft unter die gewünschten 60 dB(A) zu bekommen. Daher hat der Beirat letztendlich auf seiner Sitzung am 16. April 2012 eine auf den Verkauf der betroffenen Grundstücke bezogene negative Stellungnahme abgegeben.

Der staatliche Haushalts- und Finanzausschuss der Bürgerschaft (Landtag) sowie der städtische Haushalts- und Finanzausschuss der Stadtbürgerschaft haben auf ihren Sitzungen am 2. Mai einer Erhöhung der Mittel des kommunalen Lärmschutzprogramms für die Haushalte 2012 und 2013 zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner an besonders von Lärm betroffenen Gebieten zugestimmt. Mit diesen zusätzlichen Geldern besteht nun die Möglichkeit, einige der im Antrag des Beirats Mitte geforderten Lärmschutzmaßnahmen in Addition zu den seitens der Deutschen Bahn zugesagten Lärmschutzmaßnahmen aus kommunalen Mitteln heraus durchzuführen. Eine Entscheidung über die konkrete Durchführung von einzelnen Lärmschutzmaßnahmen im Gebiet des Neubaus der Oldenburger Kurve wird unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen und der laufenden Verfahren auf der Basis fachlicher und finanzieller Gesichtspunkte erfolgen. Da die Bereitstellung eines Teils der Mittel¹⁾ für das kommunale Lärmschutzprogramm für die Jahre 2012 und 2013 aufgrund des Grundstückserlöses beim Verkauf der in Rede stehenden Fläche an die DB Netze aus dem Sonstigen Sondervermögen Gewerbe (Stadt) des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen erfolgt, sollten einzelne Maßnahmen im vom Neubau der „Oldenburger Kurve“ tangierten Bereich vordringlich erfasst werden.

Unabhängig von der planerischen Ausgestaltung des kommunalen Lärmschutzprogramms ist kurzfristig jedoch der Verkauf des im Sonstigen Sondervermögen Gewerbe (Stadt) befindlichen Grundstücks zum Bau der Oldenburger Kurve durchzuführen. Mit Schreiben vom 2. Februar 2012 hat sich die Deutsche Bahn an die Senatoren für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie Umwelt, Bau und Verkehr gewandt und eine Entscheidung zum Verkauf der Grundstücks bis Mitte März 2012 zur Realisierung des Neubaus unter den engen zeitlichen Gegebenheiten gefordert. In weiteren Gesprächen konnte dieses Zeitfenster zum Abschluss der innerbremischen Gremienwege auf Ende April 2012 verlängert werden. Dieses Zeitfenster ist nun ausgereizt. Grundlage für den bei der Deutschen Bahn bestehenden Handlungsdruck sind die bis Ende 2013 befristeten Mittel zum Bau dieser den Hauptbahnhof Bremen entlastenden Kurve und den bis zur Erstellung noch notwendigen planerischen und genehmigungsrechtlichen Schritten. Andernfalls drohe der Bau zu scheitern. In diesem Fall käme es weder zu einer verbesserten Situation bei der Abwicklung der Güterverkehre noch zu einer Verbesserung für den schienengebundenen ÖPNV.

¹⁾ Die exakte Herkunft der Mittel zur Aufstockung des kommunalen Lärmschutzprogramms ist der Drucksache 18/155 S der Stadtbürgerschaft zu entnehmen.

Daher wird eine Trennung des Grundstücksverkaufs von der konkreten Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Oldenburger Kurve vorgeschlagen.

Die Rahmendaten der Grundstücksgeschäfte stellen sich wie folgt dar:

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 Ortsamtes:	Nein
12.	Lage:	Güterbahnhofsgelände Hauptbahnhof-Bremen
	Flurstücksbezeichnung(-en):	Ankauf: VR 5 Nr. 1/10 (Teil) Verkauf: VR 5 Nr. 1/12 (Teil)
13.	Größe:	Ankauf: ca. 3 140 m ² Verkauf: ca. 23 802 m ²
14.	Bebaut/Unbebaut/ Gegenwärtige Nutzung:	Unbebaut
15.	Kampfmittelfreiheit:	Nein, siehe Ziffer 25
16.	Altlastenfreiheit:	Nein, siehe Ziffer 25
17.	Denkmalschutz/Besondere denkmalpflegerische Bedeutung:	Nein
18.	Kosten des ausgehandelten Ankaufs:	GeoInformation Bremen vom 25. Juli 2011 24,05 €/m ² 24,05 €/m ²
18.1A	Grundstück:	75 517,00 €
18.2A	Gebäude:	€
18.3A	Nebenkosten:	€
	– Bauteile:	€
	– Aufwuchs:	€
	– sonstige Entschädigung:	€
	– regul. bed. Kosten:	€
	<hr/> <hr/>	
	Summe:	75 517,00 €

Zuzüglich der Vertragskosten und Kosten der Eigentumsübertragung.

18.B	Erlöse aus der ausgehandelten Veräußerung:	GeoInformation Bremen vom 25. Juli 2011
	30,46 €/m ²	30,46 €/m ²
18.1B	Grundstück:	725 125,05 €
18.2B	Gebäude:	€
18.3B	Nebenkosten:	€
	– Bauteile:	€
	– Aufwuchs:	€
	– sonstige Entschädigung:	€
	– regul. bed. Kosten:	€
	<hr/>	
	Summe:	725 125,05 €
	<hr/> <hr/>	

Die Vertragskosten und Kosten der Eigentumsübertragung trägt die Erwerberin.

19.	Zahlungsmodalitäten/ Finanzierungsnachweis:	Zahlung nach Lieferung und Vermessung des Grundstückes, zwei Wochen nach Ausstellung der Kaufpreisrechnung
20.	Besondere vertragliche Regelungen:	
20.1	Abbruch vertraglich ausgeschlossen:	Nein
20.2	Auflagen für die Nutzung des Grundstückes/Gebäudes:	Nein
20.3	Vorkaufs-/Ankaufs-/Wiederkaufsrecht des Käufers/Verkäufer:	Nein
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.

II. Anträge und Beschlussempfehlungen der städtischen Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

- Die städtischen Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie empfehlen der Stadtbürgerschaft, den Antrag des Beirats Mitte vom 23. April 2012 (Drucksache 18/119 S) aus den im Bericht erkenntlich werdenden Gründen abzulehnen.
- Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen empfiehlt der Stadtbürgerschaft, den folgenden in Zusammenhang mit dem Bau der Oldenburger Kurve stehenden Grundstücksgeschäften zuzustimmen:
 - Ankauf des Grundstücks VR 5 Nr. 1/10 (Teil), mit einer Größe von 3 140 m², zu einem Kaufpreis von 75 517 € von der DB Netze AG,
 - Verkauf des Grundstücks VR 5 Nr. 1/12 (Teil), mit einer Größe von 23 802 m², zu einem Kaufpreis von 725 125,05 € an die DB Netze AG.

3. Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie empfiehlt der Stadtbürgerschaft, den Senat zu bitten, die zuständige Deputation mit dem Mitteleinsatz des kommunalen Lärmschutzprogramms für die Jahre 2012 und 2013 unter Berücksichtigung der im Antrag des Beirats Mitte geforderten Lärmschutzmaßnahmen zu befassen.

Für die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen:

Martin Günthner
(Vorsitzender)

Andreas Kottisch
(Sprecher)

Für die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie:

Dr. Reinhard Lohse
(Vorsitzender)

Jürgen Pohlmann
(Sprecher)

