

## Protokoll zur Informationsveranstaltung zur Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung der LSW 1

**Termin:** Dienstag 26.06.2018 von 18:30 Uhr bis ca. 20:00 Uhr

**Ort:** Aula der Fritz-Reuter-Schule, Braunstraße 5, 27574 Bremerhaven

**Teilnehmerzahl:** ca. 25

### Anlagen:

- Präsentation Stadtplanungsamt
- Präsentation pb+

### Vertreter der beteiligten Planungsträger:

- Herr Dipl.-Ing. Peter Karl vom Vorhabenträger DB Netz AG
- Herr Dipl.-Ing. Marko Nitsche vom Planungsbüro pb+ Ingenieurgruppe AG
- Herr Dipl.-Geogr. Stefan Rößler vom Magistrat Bremerhaven / Stadtplanungsamt
- Herr Dipl.-Ing. Mirko Strunck vom Magistrat Bremerhaven / Stadtplanungsamt

### Allgemein:

Die Grundstückseigentümer, Mieter und Kleingartenpächter im näheren Umfeld der geplanten Lärmschutzwand wurden durch das Stadtplanungsamt angeschrieben und zur Informationsveranstaltung eingeladen. Diese findet im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (25.06.2018 – 20.07.2018) statt. Möglichkeiten zur Information und zu Stellungnahmen bieten die Internetseiten des Stadtplanungsamtes und ein Besuch im Stadtplanungsamt während der Öffnungszeiten. Darauf wurde in der Einladung hingewiesen, zudem wurde die Allgemeinheit auch durch eine Amtliche Bekanntmachung in der Nordsee-Zeitung vom 16.06.2018 über die Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Stadtplanungsamt und im Internet informiert.

### Veranstaltung:

Herr Rößler stellt zunächst die Vertreter der beteiligten Planungsträger vor. Nach Rückfrage sind der Einladung nur Grundstückseigentümer gefolgt. Diese werden darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Veranstaltung gerne alle Fragen und Bedenken behandelt werden, Stellungnahmen aber im Anschluss an die Veranstaltung oder alternativ im Stadtplanungsamt oder per Mail zu Protokoll zu geben sind.

Herr Strunck legt kurz dar, auf welcher Grundlage die Stadt Bremerhaven auf freiwilliger Basis mit kommunalen Mitteln den Lärmschutz verbessern will. Bürgerinitiativen und letztendlich der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung führten zum Kommunalen Lärmschutzprogramm Bahn, dass die Lücken im Lärmschutz schließen soll, die nach dem vorläufigen Abschluss des Lärmsanierungsprogrammes des Bundes verblieben sind.

Mit Hilfe einer Schalltechnischen Untersuchung wurden die Prioritäten für die Lückenschließung bestimmt. Nachfragen beziehen sich auf Details der Schalltechnische Untersuchung und die Kriterien zur Prioritätensetzung. Dazu gibt Herr Strunck kurze Informationen zum Nutzen-Kosten-Verhältnis und verweist anschließend darauf, dass die Untersuchung öffentlich über die Seite des Stadtplanungsamtes einsehbar ist. Es wird deutlich, dass ein weitergehender Bedarf, über die derzeit in Planung befindlichen zwei

Lärmschutzwände hinaus gesehen wird. Im Rahmen dieser Informationsveranstaltung wird insbesondere die Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand an der Daimlerstraße in südliche Richtung angesprochen.

Weiterhin spricht Herr Strunck kurz den Planungsweg an. Für einen effektiven Lärmschutz ist es sinnvoll, die Lärmschutzwände so nah wie möglich am Gleis und somit auf Bahngelände zu errichten. Damit baut man Betriebsanlagen einer Eisenbahn, dies zieht ein Verfahren in Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes nach sich. Verfahrensrechtlich ist dabei die DB Netz AG der Vorhabenträger, die Stadt Bremerhaven wird für die Planung bevollmächtigt. Mit der Genehmigungsplanung wurde durch die Stadt Bremerhaven die pb+ Ingenieurgruppe AG Bremen beauftragt.

Herr Nitsche als Vertreter von pb+ stellt den aktuellen Planungsstand vor. Zu berücksichtigende Zwangspunkte sind hauptsächlich der notwendige Abstand zum Gleis, der Anschluss an die bestehende Wand, vorhandene Masten, Kabeltrassen und Entwässerungen, die anliegenden Kleingärten sowie Bäume.

Geplant ist eine Lärmschutzwand in Regelbauweise mit Alu-Wandelementen zwischen tiefgegründeten Stahlpfosten. Die Wand soll eine Höhe von 3m haben und bis zur Überführung Dreibergen weitergeführt werden. Die Wand endet kurz vor der Überführung, in einem Bereich in dem die Rampe zur Überführung höher ist als die Wand und somit ausreichend Lärmschutz bietet. Der Bestand und zukünftige Verlauf wird sowohl durch Fotos als auch Planunterlagen vorgestellt. Auf Nachfrage wird deutlich, dass die Kleingärtenflächen bestehen bleiben. Die Wand wird von der Gleisseite aus errichtet und man bleibt mit der Wand auf Bahngelände, insbesondere im Anschlussbereich an die vorhandene Wand und im Bereich der Masten verbleibt aber wenig Platz. Fotos und Unterlagen ist ebenso zu entnehmen, in welchen Bereichen Bäume und Bewuchs weichen müssen.

Zum Bauablauf legt Herr Nitsche dar, dass man auf die Ausnutzung von Sperrpausen (d.h. Gleissperrungen für den Zugverkehr) angewiesen ist. Als „Schattenmaßnahme“ zum Umbau vom Bahnhof Wulsdorf, können die dort beantragten Sperrpausen mit genutzt werden. Vorbereitende Arbeiten sollen im Januar / Februar sowie Mai 2019 durchgeführt werden. Die Hauptarbeiten sind für den Juli geplant, Restarbeiten können im August durchgeführt werden. Für die Baustelleneinrichtung wird die Fläche in Höhe Flettnerstraße zwischen den Kleingärten genutzt. Aufgrund der begrenzten Zeitfenster sind auch Arbeiten im Nachtzeitraum unumgänglich, das lärmintensive Einvibrieren soll aber auf den Tageszeitraum beschränkt bleiben.

Nachgefragt wird, ob eine Rottenwarnanlage zum Einsatz kommt. Zum derzeitigen Zeitpunkt geht man nicht davon aus. Herr Karl erläutert dazu, dass man sich der Problematik für die Anwohner bewusst ist, die Anlagen aber kein Selbstzweck sind. Sie sind notwendig, um die Sicherheit der Arbeiter zu gewährleisten.

Zur Nachfrage nach den Kosten wird auf den Erläuterungsbericht verwiesen, indem 675.000 € Bruttobaukosten aufgeführt sind.

Weitere Fragen drehen sich noch einmal um die Lärmermittlung – warum wurde nicht gemessen, welche Witterungsbedingungen wurden berücksichtigt, sind damit die richtigen Prioritäten bestimmt etc.. Hierzu wird ausgeführt, dass die Berechnungen ein standardisiertes Verfahren darstellen, dass durch die Unabhängigkeit von bahnexternen Einflüssen eine Repräsentativität und Vergleichbarkeit gewährleistet ist.

Auch zu den Geschwindigkeiten der Züge gibt es eine Nachfrage, die sich laut Fragesteller nach Gleiserneuerungsarbeiten im Bereich der Daimlerstraße erhöht haben soll. Herr Karl kann dies nicht bestätigen. Es gäbe eine zulässige Geschwindigkeit für den Abschnitt, die unverändert ist, zudem liege die gefahrene Geschwindigkeit hier zumeist darunter. Herr Strunck ergänzt, dass für die Berechnung die maximal zulässige Geschwindigkeit berücksichtigt wurde und somit der lauteste Fall betrachtet wurde.

Die Bedeutung der Züge wird ebenso angesprochen, abhängig von Alter, Zustand, Bremsart etc. unterscheiden sich die Emissionen, dies sei ein guter Ansatzpunkt zur Lärmreduzierung. Herr Karl berichtet von den umfangreichen Bemühungen der DB AG zur Erneuerung und Umrüstung. Die Strecke wird aber auch durch andere Unternehmen genutzt, wobei

insbesondere ausländische Unternehmen in diesem Bereich hinterherhinken. Herr Strunck verweist darauf, dass hier im Gegensatz zum Bau einer Lärmschutzwand die Möglichkeiten der Kommune darauf sehr beschränkt sind. Allerdings ist dieses Thema in der Bundespolitik angekommen, es gibt Umrüstungsprogramme und auch (zeitliche) Nutzungsbeschränkungen werden diskutiert.

Die Vertreter der Lärmschutzinitiative berichten aus eigener Erfahrung davon, dass sich für die Anwohner an den im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes errichteten Lärmschutzwänden die Situation erheblich verbessert hat. Sie betonen noch einmal die Problematik, dass es im Bestand keine rechtliche Verpflichtung zum Bau von Lärmschutzwänden gibt und es sich um freiwillige Leistungen handelt. Die von der Kommune dazu bereitgestellten Mittel reichen derzeit nicht für die Schließung aller Lücken, so dass man sich für eine weitere Fortsetzung des Kommunalen Lärmschutzprogramms und den Bau weiterer Lärmschutzwände einsetzen werde. Alle Anwesenden sind dazu eingeladen, dabei mitzuwirken.

Im Auftrag  
gez. Strunck