

Eisenbahnwerkstatt Oslebshausen
Zusammenstellung von Informationen zum Vorhaben

Bearbeitungsstand: 25.01.2021

0. Vorbemerkungen

Die Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Land Bremen werden in verschiedenen Teilnetzen gefasst und separat vergeben. Aktuell sind dies sechs Netze plus einer Tarifanerkennung mit dem Fernverkehr (Bremen – Norddeich), vgl. Bericht der Verwaltung an die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vom 28.11.2019 („SPNV-Bericht 2019“). Neben dem Netz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen ist das Expresskreuz Bremen/Niedersachsen („EBN“) mit den Regionalexpress-Linien Hannover – Bremen – Norddeich, Hannover – Bremen – Bremerhaven und Osnabrück – Bremen – Bremerhaven das bedeutendste Netz im Land. Aktuell wird dieses Netz von der DB Regio AG betrieben. Die aktuellen Aktivitäten rund um eine mögliche Bahnwerkstatt in Oslebshausen stehen im Zusammenhang mit der Neuvergabe des EBN.

In einem ersten Schritt werden von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), die Aufgabenträger für den SPNV in Niedersachsen ist, die Züge für das EBN beschafft. Zu diesem Beschaffungsvorgang zählt auch das Akquirieren eines Geländes für eine Bahnwerkstatt durch die Bieter – das Vergabeverfahren läuft derzeit noch. Die Abgabe der Angebote ist am 21. Dezember 2020 erfolgt, der Zuschlag erfolgt voraussichtlich im Februar 2021.

In einem zweiten Schritt wird die Verkehrsleistung ausgeschrieben, die im ersten Schritt beschafften Züge einschließlich zugehöriger Wartung werden dann dem ausgewählten Betreiber verpflichtend zur Nutzung beigestellt. Dieses Verfahren dauert voraussichtlich von Mitte 2021 bis Mitte 2022. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2024 geplant.

Das zuvor beschriebene zweistufige Verfahren – erst die Beschaffung von Zügen und Wartung (Werkstatt), dann Ausschreibung des Betriebes (Verkehrsleistung) – wird durchgeführt, da durch dieses Vorgehen wirtschaftliche Vorteile und ein stärkerer Wettbewerb erwartet werden: Statt privater Kredite werden Regionalisierungsmittel der Aufgabenträger eingesetzt, die nicht verzinst werden müssen. Die eingesetzten Investitionsmittel werden annuitätisch über den Betriebszeitraum in Form geringerer Bestellentgelte refinanziert. Zusätzlich spart der Aufgabenträger die sonst ebenfalls zu tragende Verzinsung. Durch den Wegfall der Investitionskosten (in Höhe von mind. 300 Mio. €) können sich auch mittlere Unternehmen an einer Ausschreibung wie der zum EBN beteiligen.

Die im Rahmen des oben genannten Vergabeverfahrens von den Bietern angefragten Flächen der Stadtgemeinde Bremen befinden sich in der Bewirtschaftung des Sondervermögens Hafen. Vor diesem Hintergrund ist die Senatorin für Wissenschaft und Häfen (SWH) mit der von ihr beauftragten bremenports GmbH & Co. KG zuständig für die Bereitstellung dieser Flächen und die ggf. in diesem Zusammenhang erforderlichen Vertragsabschlüsse.

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) ist als Aufgabenträger für den SPNV gemeinsam mit dem niedersächsischen Aufgabenträger LNVG zuständig für die Ausschreibung der noch ausstehenden Verkehrsleistungen im EBN. Weiterhin ist die SKUMS zuständig für das Planfeststellungsverfahren des in Rede stehenden Gebiets sowie für das zu errichtende Werkstattgebäude und die zugehörigen Gleisanlagen. Zur Klärung planungsrechtlicher und genehmigungsrechtlicher Fragestellungen im Zusammenhang mit der geplanten Nutzung der in Rede stehenden Fläche gab es im Verlauf des Vergabeverfahrens fachliche Abstimmungen zwischen der SWH und der SKUMS.

Der Bremer Senat hat sich zum Ziel gesetzt, den Schienenverkehr und insbesondere den lokalen und regionalen SPNV zu stärken und zu modernisieren. Zu diesem Gesamtsystem gehören auch modernste Instandhaltungsanlagen. Wirtschafts- und arbeitsmarktpolitisch besteht ein großes Interesse, die Arbeitsplätze mit direktem Bezug zur Werkstatt sowie weitere nachgelagerte Tätigkeiten (wie Innenreinigung der dort abgestellten Triebzüge) in Bremen zu halten und mögliche neue Arbeitsplätze zu gewinnen. Insgesamt würde es laut LNVG rund 100 Arbeitsplätze in der Werkstatt geben.

I. Vergabekonzept Fahrzeuge/Werkstatt

Wie in den Vorbemerkungen erläutert, ist für das Netz EBN beabsichtigt, die Fahrzeuge sowie damit gekoppelt die Instandhaltung (incl. der erforderlichen Werkstattanlage) durch den Aufgabenträger LNVG zu beschaffen. Zu diesem Zweck hat die LNVG GmbH in Hannover, die als Aufgabenträger des SPNV rund 85% der Leistung im EBN bestellt, Ende 2018 ein Vergabeverfahren zur Beschaffung von 33 Elektro-Doppelstock-Triebzügen mit der Schienenfahrzeugindustrie begonnen. Die LNVG führt die Vergabe im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens durch. Die Betriebsaufnahme des neu ausgeschriebenen EBN ist für Dezember 2024 geplant. Die Fahrzeuge müssen damit im Laufe des Jahres 2024 in Betrieb gesetzt werden und mindestens drei Jahre vor Ablieferung des ersten Fahrzeugs bestellt sein, also im ersten Quartal 2021. Ein wesentlicher Teil des Angebotes für Fahrzeuge und Wartung ist der Bau einer Werkstatt, die der Fahrzeughersteller erstellen muss. Dazu muss vom Anbieter mit Angebotsabgabe eine geeignete Fläche im Bedienungsgebiet des EBN ermittelt worden sein

Das Vergabeverfahren der LNVG sieht zwei zusätzliche Optionen zur Beschaffung von insgesamt bis zu 13 weiteren Triebzügen für Eventualbedarfe aus dem Betrieb des EBN vor. Sie würden am gleichen Werkstattstandort instandgehalten. Eine dritte Option bezieht sich auf die Beschaffung von weiteren 60 Fahrzeugen für andere Netze der LNVG. Diese Triebzüge würden deshalb auch an anderen Standorten instandgehalten.

Die Randbedingungen für die Lokalisierung einer geeigneten Fläche für eine Werkstatt sind durch die LNVG GmbH gesetzt worden (**s. Anlage 1**). Die Werkstatt darf max. 30 km von einem Endpunkt oder dem Zentrum des Netzes entfernt liegen. Ferner muss eine Zertifizierung der DB Netz AG vorliegen, wonach die Zulaufstrecke ausreichend leistungsfähig ist, um die angenommenen über den Tag verteilten täglichen ca. 20 Zugfahrten zusätzlich zu den übrigen Verkehren aufnehmen zu können. Ziel dieser Vorgaben ist es, die so genannten Leerfahrten (= Fahrten ohne Fahrgäste) zu minimieren und eine Überlastung des Netzes durch zusätzliche Zugfahrten zu vermeiden.

Der bisherige Ablauf des Vergabeverfahrens gliederte sich in die nachfolgend dargestellten Schritte:

- August 2018: Beginn Teilnahmewettbewerb (Veröffentlichung in EU-Amtsblatt)
- Oktober 2018: Auswertung Teilnahmewettbewerb und Festlegung qualifizierter Bieter

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

- Januar 2019: Aufruf zum 1. indikativen Angebot
- März 2019: Abgabe 1. indikatives Angebot
- Sommer 2019: Auswertung und erste Verhandlungsrunde
- Rücksetzung des Verfahrens im September 2019 u. a. wegen:
 - notwendiger Anpassungen an den Vorgaben zur Fahrzeugkonfiguration
 - Einführung mehrerer Betriebsstufen (u. a. Erfüllung der Kapazitätsvorgaben, Anpassung der Infrastruktur (Bahnsteige, Elektrifizierung OL- WHV)
 - Nichttauglichkeit von den Bietern vorgesehener Werkstattstandorte
- Januar 2020: Aufruf zum erneuten 1. indikativen Angebot
- Juni 2020: Abgabe erneutes 1. indikatives Angebot
- Sommer 2020: Auswertung und zweite Verhandlungsrunde
- 13.11.2020: Aufruf zum finalen Angebot
- 21.12.2020: Abgabe finales Angebot.

Die LNVG wertet die Angebote derzeit aus; voraussichtlich im Februar 2021 wird sich ihr Aufsichtsrat mit dem Vorschlag einer Vergabeentscheidung befassen. Das für eine Werkstatt in Rede stehende Grundstück auf einem Areal im Bereich des Bahnhofs Bremen Inlandshafen der Bremischen Hafeneisenbahn ist in **Anlage 2** dargestellt.

II. Der mögliche Standort Oslebshausen/Reitbrake

Im Rahmen des oben genannten Vergabeverfahrens für die neue Triebzugflotte des EBN haben die Bieter Machbarkeitsbetrachtungen für den Standort Reitbrake / An der Finkenau erstellt. Seit 2019 interessieren sich diverse Fahrzeughersteller für dieses Areal. Es handelt sich um zwei Flächen des Sondervermögens Hafen in einem Umfang von rund 7 Hektar. Sie liegen zurzeit brach bzw. werden nur geringfügig genutzt.

Es handelt sich um eine seit Jahren kaum genutzte öffentliche Ladestelle der Hafeneisenbahn (früher genutzt für Schotterumschlag) südlich des Gewerbegebiets Riedemannstraße und westlich der Wohnsiedlung Wohlers Eichen sowie zurzeit überwiegend gesperrte Abstellgleise südlich der Wohnsiedlung An der Finkenau.

Die bremenports hat die Flächen für den Bau einer Bahnwerkstatt reserviert und gegenüber den Interessenten das Angebot ausgesprochen, dem in der Ausschreibung erfolgreichen Bieter ein Erbbaurecht einzuräumen. Das soll sich zunächst auf einen Zeitraum von 30 Jahren erstrecken, mit der Option, es zugunsten der LNVG um weitere 30 Jahre zu verlängern. Die Vergabe des Erbbaurechts bedarf der Zustimmung des Ausschusses für die Angelegenheiten der stadtbremischen Häfen sowie des städtischen Haushaltshalts- und Finanzausschusses. Zudem ist der Beirat des Stadtteils Gröpelingen zu beteiligen. Direkter Vertragspartner Bremens für das Grundstück an der Reitbrake wäre der von der LNVG bezuschlagte Bieter.

Der Standort wurde durch die SKUMS im Hinblick auf die Darstellungen des Flächennutzungsplans und seinerzeit noch die Planungsziele des Bebauungsplanentwurfs 2434 bewertet und festgestellt, dass die Bahnwerkstatt den städtebaulichen Zielen nicht entgegensteht. Die angebotenen Flächen um die Reitbrake sind im Flächennutzungsplan (FNP) als Bahnanlagen und gewerbliche Baufläche dargestellt. Die im FNP als Wald dargestellte Fläche zwischen Wohlers Eichen und Hafenbahn wird voraussichtlich nur in einem untergeordneten Randbereich oberhalb der vorhandenen Böschung berührt. Im Bereich der Wohnbebauung An der Finkenau ist die Bahnfläche im FNP bis an die Wohnbauflächen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

dargestellt. Die Planung der Bahnwerkstatt würde sich insofern aller Voraussicht nach aus dem FNP entwickeln lassen. Der heutige Umgriff des rechtskräftigen Bebauungsplans 2434 umfasst nicht mehr die Flächen um die Reitbrake und grenzt voraussichtlich direkt an die durch die Bahnwerkstatt in Anspruch zu nehmenden Flächen an. Die im Bebauungsplan 2434 als Private Grünfläche (Gehölz) festgesetzte Böschung und die Fläche für Wald bleiben dementsprechend unberührt.

Die an der Ausschreibung beteiligten Bieter haben Planungen zur Realisierbarkeit der von der LNVG getroffenen Vorgaben an den von ihnen favorisierten Standorten erarbeitet. Um im Interesse der Kostensicherheit Erkenntnisse über den vorhandenen Baugrund zu erlangen, hat einer der Bieter für den Standort Oslebshausen ein Fachbüro mit der Erstellung einer orientierenden Baugrunduntersuchung beauftragt. In diesem Rahmen wurden vor Ort Bohrungen durchgeführt.

Weshalb ist der Standort geeignet?

Durch die Ansiedlung einer Werkstatt auf einer bereits erschlossenen und Eisenbahnzwecken dienenden Fläche wird eine Inwertsetzung einer derzeit kaum genutzten Fläche mit einer Nutzung, die neuesten Lärmanforderungen entsprechend errichtet werden kann, erreicht. Unbebaute bzw. nicht erschlossene Flächen müssen nicht in Anspruch genommen werden. Die Ansiedlung entspricht der von der SKUMS und der SWAE verfolgten Zielsetzung, die Nutzungsintensivierung geeigneter Areale für die Realisierung gewerblicher Ansiedlungen zu forcieren und den Gewerbestandort im Umfeld der Riedemannstraße aufzuwerten und zu profilieren, wenn und soweit dies mit den Interessen benachbarter Nutzungen vereinbar ist.

Der Standort ist bereits für den Eisenbahnbetrieb gewidmet und an das elektrifizierte Bahnnetz angeschlossen. Die Schienenanbindung ist ausreichend leistungsfähig für die prognostizierten etwa 20 Fahrten von und zur Werkstatt täglich (Näheres hierzu noch im Folgenden).

Hoch qualifizierte Arbeitsplätze verbleiben bzw. entstehen im Land Bremen. In welchem Umfang dabei zusätzliche Arbeitsplätze entstehen, kann derzeit nicht beziffert werden, weil in diesem Zusammenhang nicht bekannt ist, in welchem Umfang die DB Regio AG ihre Aktivitäten in der Werkstatt an der Parkallee anpassen wird, in der die heute im EBN eingesetzten Doppelstockwaggons und Lokomotiven instandgehalten werden. Sollte die Werkstatt nicht im Land Bremen angesiedelt werden, werden höchstwahrscheinlich Arbeitsplätze im Land verloren gehen.

Die von der LNVG im Vergabeverfahren definierten Anforderungen für die Lokalisierung der Werkstatt werden erfüllt. Die Entfernung vom Bremer Hbf. von rd. 11 km liegt deutlich unterhalb der von der LNVG geforderten Maximalentfernung von 30 km. Ferner liegt eine Zertifizierung der DB Netz AG vor, wonach die Zulaufstrecke ausreichend leistungsfähig ist, um die angenommenen über den Tag verteilten täglichen ca. 20 Zugfahrten zusätzlich zu den übrigen Personen- und Güterverkehren aufnehmen zu können. Auch bei einer Beschaffung der 13 zusätzlichen Optionsfahrzeuge (s. Abschnitt I), die die Zahl der täglichen Zugfahrten dann auf rund 30 erhöhen könnte, wäre die Leistungsfähigkeit weiterhin gegeben.

Verkehrliche Belastung des Schienennetzes

Von verschiedener Seite werden negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes befürchtet, sowohl im Hinblick auf die Hinterlandanbindung der Häfen, als auch hinsichtlich des SPNV und der geplanten Fernverkehrsanbindung Bremerhavens. Hierzu gilt:

Der für die Anbindung der Werkstatt maßgebliche Streckenabschnitt Bremen Hauptbahnhof - Bremen Oslebshausen, an den der Bahnhof Bremen Inlandshafen mit dem potenziellen Standort der Bahnwerkstatt anschließt, ist durchgehend viergleisig ausgebaut und liegt insofern

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

außerhalb der für den Großraum Bremen durch eine Studie aus dem Jahr 2013 identifizierten Engpassbereiche.

Die LNVG erwartet, dass die Werkstattfahrten verteilt über den gesamten Tageslauf stattfinden werden. Eine Verdrängung von Güterzugverkehren in die Abend- und Nachtstunden ist nicht zu erwarten. Zum einen kommt eine größere zeitliche Verlagerung von Zugtrassen nur dann in Betracht, wenn die Auslastung der Strecke bei der Trassenzuweisung zu echten Konflikten führt, die durch zeitnahe Alternativen nicht lösbar sind, zum anderen weist die DB Netz AG darauf hin, dass die in der Regel über weite Distanzen laufenden Zugtrassen des Güterverkehrs grundsätzlich Vorrang vor den innerstädtischen kurzen Zugtrassen der Werkstattfahrten haben

Für den Standort Oslebshausen gilt, dass die Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr hier geringer ausfallen als an von den Bieter und der LNVG im Land Bremen betrachteten Alternativstandorten (vgl. Kapitel IV) und dass eine kritische Auslastung der Gleiskapazitäten der betroffenen Streckenabschnitte durch den prognostizierten Umfang der Werkstattverkehre nicht erwartet wird. Der Engpassbereich beginnt auf dem zweigleisigen Abschnitt nördlich des Bahnhofs Bremen Oslebshausen, der von den Zügen auf Fahrten von und zur Werkstatt nicht befahren wird.

Auf Grundlage dieser fachlichen Einschätzung rechnen die SWH, die Experten der DB Netz AG und die SKUMS mit keiner relevanten Reduzierung der Kapazitäten für den Schienengüterverkehr und -personenverkehr.

III. Genehmigungsverfahren

Der für die eigentliche Bahnwerkstatt vorgesehene Standort Reitbrake umfasst eine bereits gewidmete Eisenbahnanlage (öffentliche Ladestelle). Der in die Planungen einbezogene Teil der vorhandenen Gleisanlagen ist auch hier bereits im Flächennutzungsplan als Bahnanlage dargestellt. Weitere ggf. benötigte Betriebsbereiche lägen voraussichtlich auf im Flächennutzungsplan dargestellten gewerblichen Bauflächen. Ggf. wäre, wie eingangs zu Ziffer II erwähnt, südwestlich Wohlers Eichen für die Schaffung einer Gleisverbindung zwischen Werkstatt- und Abstellanlage auch ein kleiner Bereich der im FNP dargestellten Waldfläche zwischen Wohlers Eichen und Gewerbegebiet von der Maßnahme betroffen.

Bei der Abstellanlage An der Finkenau handelt es sich ebenfalls um eine planfestgestellte und gewidmete Eisenbahnanlage, die jedoch seit einigen Jahren nicht planmäßig genutzt wird. Auch im aktuellen Flächennutzungsplan sind alle vorhandenen Gleisanlagen unverändert als Bahnanlage dargestellt. Für eine Eisenbahnwerkstatt im benachbarten Bereich Reitbrake könnte dieser Gleisbereich als Übergabegruppe für Einzelfahrzeuge genutzt werden, die der Werkstatt zugeführt werden oder diese verlassen. Auch das Abstellen von Triebzügen oder eine Ver- und Entsorgung der Fahrzeuge wäre in diesem Bereich denkbar.

Auf den bereits heute vorhandenen Bahnanlagen ist jeglicher Eisenbahnverkehr durch die Bremische Hafeneisenbahn und deren Nutzer möglich. Im Allgemeinen gilt ein Genehmigungserfordernis bei wesentlichen Änderungen und Neubauten. Wesentlich wäre eine Erhöhung von Lärmemissionen um 3 dB. Da es sich um einen Neubau handelt, wird in jedem Fall ein Planfeststellungsverfahren mit Vorprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz notwendig sein.

=> Im Grunde sind dann alle neu zu bauenden Gleisanlagen sowie die Halle genehmigungsbedürftig, also hier planfeststellungsbedürftig.

Für die beschriebenen Neubau- und Umnutzungsmaßnahmen hat der beauftragte Bieter als Träger des Vorhabens bei der SKUMS als Planfeststellungsbehörde ein Planfeststellungsverfahren zu beantragen. Die wesentlichen Gründe, die zu dem Vorhaben und diesem Plan geführt haben, sind im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsantrag

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

darzustellen. Varianten sind so weit zu untersuchen und darzustellen, wie es für eine sachgerechte Planungsentscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei hat die Vorhabenträgerin in ihrer Zusammenstellung alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen zu berücksichtigen und die Entscheidung für die Variante an dem geplanten Standort zu begründen.

Für Neubauten von Eisenbahnen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) Pflicht. Gegenstand der UVP ist es, dass die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen von Vorhaben auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden, das betrifft insbesondere die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, Fläche und Boden, Wasser, Luft usw. einschließlich deren Wechselwirkungen.

Durch die Planfeststellung wird gemäß § 75 Absatz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich, diese werden durch die Planfeststellung miteingeschlossen. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Dabei ist unerheblich, nach welchem Recht (es gibt mehr als 10 unterschiedliche Gesetze, die eine Planfeststellung vorsehen) das Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Es werden immer alle Belange geprüft und bewertet. Die Wahl des Verfahrens wird meist so entschieden, dass das Recht zugrunde gelegt wird, das die größten Anteile im Verfahren hat. In diesem Fall das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) für Eisenbahnanlagen.

Beteiligung Öffentlichkeit / Betroffener vor Bau

Die formale Beteiligung der Betroffenen erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Gesetzlich vorgegeben ist ein Anhörungsverfahren, im Zuge dessen der Plan ausgelegt wird. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, ist in diesem Rahmen berechtigt, Einwendungen gegen den Plan zu erheben.

Darüber hinaus schreibt die LNVG als Auftraggeber eine umfassende Einbindung der Anlieger und weiterer Betroffener, wie auch der Ortspolitik und der interessierten Öffentlichkeit in den Vergabeunterlagen vor. Schon während des Planungsprozesses, also vor Eröffnung eines Planfeststellungsverfahrens, soll es eine umfassende Information von Politik und Anwohnern geben. Bereits nach der Vergabeentscheidung ist eine erste öffentliche Informationsveranstaltung vorgesehen.

Prognostizierte Immissionen / zulässige Immissionen

Konkrete Angaben zu Immissionen können nicht gemacht werden, da derzeit noch keine konkreten Planungen vorliegen, aus denen sich diese ableiten ließen. Grundsätzlich ist jedoch festzuhalten, dass eine neue Anlage alle immissionsschutzrechtlichen Vorgaben erfüllen muss, deren Einhaltung im Rahmen des notwendigen Planfeststellungsverfahrens zu prüfen ist (**s. Anlage 3**). Nur bei Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben, kann eine Genehmigung erteilt werden. Die Ausschreibung der LNVG sieht darüber hinaus Maßnahmen vor, die eine weitergehende Reduktion der Lärmimmissionen in der Umgebung zum Ziel haben.

Es werden für die Anlagen durch die LNVG Vorgaben hinsichtlich Lärmschutzanlagen und Gleisgestaltung (z.B. zur Vermeidung von Kurvenquietschen) gemacht. Auch sind alle lärmemittierenden Arbeiten in eingehausten Werkstattteilen durchzuführen. Rangierarbeiten sind mit emissionsarmen Rangiergeräten durchzuführen, sollten die Triebzüge nicht mit

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

eigenem Antrieb fahren können. Die Triebzüge selbst sollen auch im Stillstand die normativen Vorgaben des Lärmschutzes übererfüllen.

Die gesamte Anlage muss gemäß den Vorgaben des Arbeitsschutzes beleuchtet werden. Es werden allerdings Vorgaben zur Gestaltung der Beleuchtung gemacht. So sind LED-Leuchten zu verwenden, die eine gezielte Beleuchtung der Arbeitsbereiche ermöglichen und Streulicht in die benachbarten Gebiete minimieren. Streulicht oder Blendwirkungen sollen dadurch weitgehend vermieden werden.

In der Nachbarschaft spürbare Erschütterungen werden durch den Betrieb der Werkstatt und die zugehörigen Verkehre nicht erwartet.

Licht und Erschütterungen sind neben Lärm im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu betrachtende Emissionen.

IV. Bestehende Bahnwerkstätten im Land Bremen und alternative Standorte

Als im Bereich SPNV im Lande Bremen tätige Bahnwerkstätten sind die der DB Regio AG am Bremer Hauptbahnhof und der NordWestBahn GmbH in Bremerhaven Wulsdorf zu nennen. Die Werkstatt der DB Regio wird für die Instandhaltung der heute im EBN eingesetzten Flotte genutzt, die Werkstatt der NordWestBahn für die der Regio-S-Bahn. Für beide Netze wurden seinerzeit die Bereitstellung der Fahrzeugflotte und das Erbringen der Verkehrsleistung in einem Zusammenhang beauftragt.

Die zunächst noch bis 2024 von der DB Regio gestellten EBN-Fahrzeuge werden heute vor allem in der DB-eigenen Anlage am Bremer Hauptbahnhof gereinigt und gewartet. Diese Anlagen an der Parkallee sind nicht für die Unterhaltung von bis zu 160m langen Elektrotriebzügen ausgerüstet. Heute werden hier primär Waggon Instand gehalten, seit einigen Jahren auch Elektrolokomotiven. Die Wartung und Reinigung der neuen Triebzüge (es gibt keine separate Lokomotive mehr) wird laut LNVG zukünftig konzentriert an einem Standort erfolgen, der einen größeren Flächenbedarf haben wird. Die Werkstatt der DB Regio AG könnte von einem Bieter theoretisch in sein Angebot aufgenommen werden, die notwendigen Erweiterungen der Anlage dürften hier aus Sicht der LNVG aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht abzubilden sein.

Insofern bedingen die Anforderungen der Ausschreibung sehr klar, dass im Rahmen der Vergabe ein neuer Werkstattstandort zu finden ist. Wenn die bremischen Flächen in Oslebshausen, die etwa 7 Hektar groß sind, zum Zuge kommen, können rund 100 Arbeitsplätze in Bremen geschaffen bzw. gehalten werden, auch wenn es ggf. nicht die der heutigen Mitarbeiter der DB Regio sein werden. Welche Zukunft die DB-Werkstatt am Hauptbahnhof erwartet, kann zurzeit nur die DB überblicken. Hierüber liegen bislang weder der SWH, der SKUMS oder der LNVG Erkenntnisse vor.

Die Werkstatt der NordWestBahn in Bremerhaven ist vom aktuellen Vergabeverfahren im Hinblick auf ihren Tätigkeitsbereich Regio-S-Bahn-Flotte nicht betroffen.

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Verfügbarkeit alternativer Standorte

Im Rahmen der Diskussion wird immer wieder die Frage gestellt, ob denn nicht geeignetere Flächen innerhalb der Stadt oder des Landes verfügbar seien. Hierzu lässt sich feststellen: Die Auswahl des Werkstattstandorts liegt bei den Bietern und erfolgt auf Grundlage der Rahmenvorgaben der LNVG und einer kapazitiven Bewertung durch die DB Netz AG.

Die SWH war einbezogen in die Prüfung der Machbarkeit der in Rede stehenden Ansiedlung am Standort Oslebshausen und möglicher alternativer Standorte in Bremerhaven. In gemeinsam mit der LNVG und der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS) geführten Gesprächen über mögliche Standorte in Bremerhaven wurden Flächen am Grauwallring und am DB-Standort Bremerhaven Lehe betrachtet. Unter anderem wegen einer als kritisch bewerteten zusätzlichen Belastung der ab dem Bremer Rangierbahnhof bis Bremerhaven zweigleisig verlaufenden Strecke wurde der Standort Grauwallring nicht weiter in Betracht gezogen. Die am DB-Standort Bremerhaven-Lehe befindlichen Flächen wiesen nicht die erforderliche Größe auf. Darüber hinaus hätten zusätzliche Leerfahrten zwischen dem Bremer Hbf. und Bremerhaven die bereits hoch ausgelastete Strecke zusätzlich belastet.

Weitere als Alternativen diskutierte stehenden Flächen sind:

Flächen um die Oldenburger Kurve: Rund um den ehemaligen Güterbahnhof und die Oldenburger Kurve sowie auf einer von der Bahn privatisierte Fläche in Findorff befinden sich untergenutzte Bahnanlagen. Diese sollen aber langfristig und im Zusammenhang einer städtebaulichen Lösung zugeführt werden, die der innenstadtnahen Lage entsprechen.

Ein privater Investor hat in den vergangenen Monaten intensiv versucht, den Fokus auf seine brachliegende Fläche im Bereich des ehemaligen Bremer Güterbahnhofs an der Hemmstraße zu richten. Diese Flächen ist mittlerweile entwidmet und mit ihren 1,8 Hektar deutlich zu gering für die Ansiedlung einer Eisenbahnwerkstatt.

Flächen des Waller Rangierbahnhofs: Ungenutzte Flächen, die für eine Eisenbahnwerkstatt geeignet wären, konnten dort seitens der am Vergabeverfahren beteiligten Stellen nicht identifiziert werden.

Geeignete alternative Areale zu den in Rede stehenden Flächen in Oslebshausen innerhalb der Stadt oder des Landes Bremen sind der SWH, der SWAE, der SKUMS und der LNVG nicht bekannt. Im Übrigen muss ein Antrag zu einem Planfeststellungsverfahren als Planrechtfertigung immer auch eine Alternativen-Prüfung enthalten. Insoweit wird es dann einen rechtskräftigen Nachweis geben, warum nur die vom Bieter ausgewählte Fläche in Frage kommt.

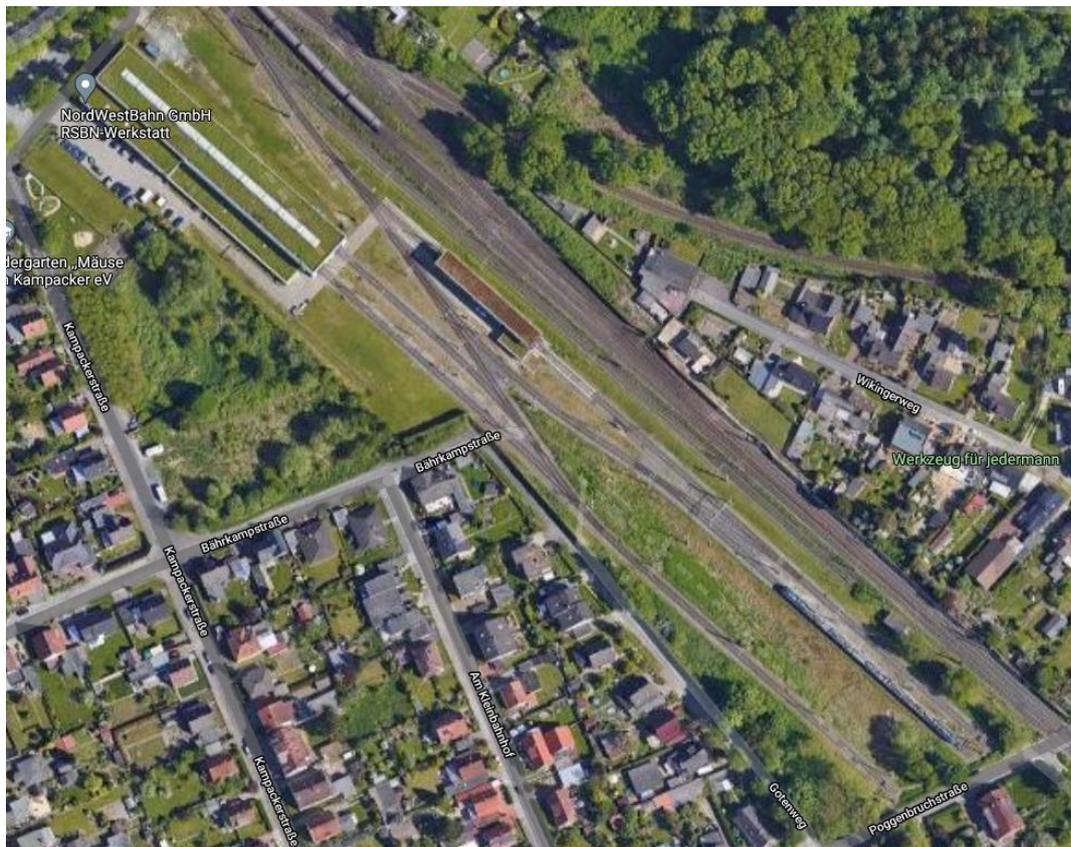
Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) formuliert in einem aktuellen, auf die Zukunft des Bahn-Sektors im Land Bremen allgemein ausgerichteten Positionspapier den Bedarf bzw. die Vision eines umfassenderen neuen Standorts für Bahntechnologie im Land Bremen. Die Wartung der für das Expresskreuz neu zu beschaffenden Fahrzeuge werden von der EVG als ein Baustein für ein solches Kompetenzzentrum angesehen. Aus Sicht der SKUMS und der SWH lässt sie dabei die wettbewerblichen Entwicklungen im Bahnsektor außer Betracht und konkretisiert auch noch nicht, wer in welcher Form Träger eines solchen Investments sein könnte. In jedem Fall wird diese Idee nicht mehr im Rahmen des laufenden Vergabeverfahrens der LNVG zu berücksichtigen sein. Allerdings widerspricht die Ansiedlung einer neuen, modernen Bahnwerkstatt für die Fahrzeuge des EBN diesem Ziel auch nicht grundsätzlich. Sie stärkt das Thema Bahnkompetenz am Standort Bremen in jedem Fall.

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Werkstatt der NWB in Bremerhaven-Wulsdorf

In den Jahren 2010/11 ist in Bremerhaven-Lehe in einer durchaus vergleichbaren stadträumlichen Konstellation ebenfalls in direkter Nachbarschaft zum Wohnen eine Eisenbahnwerkstatt für den SPNV neu gebaut worden (für das Netz Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen, 35 Triebzüge). Nach anfänglich ebenfalls sehr skeptischer Entgegnung der Anlieger funktioniert das Nebeneinander offenkundig jetzt sehr gut. Die jüngst vorgestellten Pläne zur Erweiterung der Werkstatt von zwei auf drei Hallengleise wegen einer Flottenvergrößerung auf 51 Triebwagen hat keinerlei Proteste der Anlieger hervorgerufen.

Hinweis: Die Anlage in Oslebshausen wird größer ausfallen als die in Bremerhaven-Wulsdorf. Die in Oslebshausen zu behandelnden 33 Triebzüge benötigen jeweils eine deutlich höhere räumliche Kapazität.



Lage der NWB-Werkstatt in Bremerhaven-Wulsdorf

V. Stand der Diskussion und weiteres Vorgehen

Insbesondere folgende Anfragen aus Politik und Öffentlichkeit wurden bislang diskutiert:

27.08.2020: Auskunftersuchen des Beirats Gröpelingen

11.09.2020: Gespräch mit Ortsamt, Vertretern des Beirats, der LNVG, SKUMS und SWH

03.09.2020, 21.10.2020 und 30.11.2020: Schreiben der Bürgerinitiative Oslebshausen und Umzu. Antwort auf erstes Schreiben durch SV und SKUMS

17.09.2020: Schreiben des Bürgerversins Oslebshausen e.V. Gemeinsame Beantwortung SKUMS und SWH

29.09.2020: Fragen von Vertretern der SPD aus Bürgerschaft und Beirat Gröpelingen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

26.10.2020: Positionspapier „Klimafreundlich – Ressourcensparend – Wirtschaftlich“ der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG

17.11.2020: Schreiben Oberbürgermeister Grantz, Bremerhaven: Antwortschreiben SWH

03.12.2020: Deputation Mobilität, Bau und Städtebau behandelt Bericht SKUMS zu Fragen der SPD-Fraktion

07.12.2020: Einladung des Beirats Walle für den Fachausschuss Bau, Umwelt und Verkehr am: Teilnahme durch SWH

07.12.2020: Behandlung des Projekts im Koalitionsausschuss

08.12.2020: Einladung des Beirats Gröpelingen: Teilnahme durch SWH

10.12.2020: Fragenkatalog der SPD-Fraktion: Beantwortung über vorliegendes Informationspapier

14.12.2020: Anfrage der Linken zur Fragestunde der BBÜ (Land). Beantwortung durch SKUMS, SWH und SWAE

13.01.2021 Hafenausschuss Land/Stadt behandeln Bericht SWH zu Fragen der Fraktionen der CDU und Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 19./24.11.2020

Es stehen folgende konkrete Schritte an:

- Februar 2021: Aufsichtsratssitzung der LNVG (Vergabeentscheidung)
- März 2021: Bericht der Verwaltung in der Deputation für Mobilität, Bau und Städtebau zum aktuellen Stand des Vergabeverfahrens
- Falls der Standort Oslebshausen Gegenstand des ausgewählten Angebots ist, folgen weitere Gremienbefassungen und Beteiligungen der Öffentlichkeit:
 - Vorstellung des Projekts in der Ortspolitik durch LNVG und beauftragten Bieter
 - Befassung des Beirates Gröpelingen, des Hafenausschusses und des Haushalts- und Finanzausschusses mit der Vergabe des Erbbaurechts
 - Durchführung des Planfeststellungsverfahrens mit Beteiligung der Öffentlichkeit durch den beauftragten Bieter

VI. Fazit fachliche Bewertung

Ein verkehrs- und klimapolitisches Ziel der Bremer Landesregierung ist der Ausbau des SPNV in der Region Bremen-Niedersachsen. Dabei spielt das laufende Vergabeverfahren für die Lieferung und Wartung moderner Triebzüge, die ab 2024 zum Einsatz kommen sollen, eine wesentliche Rolle. Hierfür sind geeignete Instandhaltungseinrichtungen notwendige Voraussetzung.

Geeignete Alternativen zu einem Werkstattstandort im Bereich Reitbrake / An der Finkenau in Bremen Oslebshausen sind in geeigneter Größe und Lage im Land Bremen nach Bewertung aller am Verfahren Beteiligten nicht vorhanden. Die Fläche in Oslebshausen ist geeignet, die von der LNVG formulierten Anforderungen zu erfüllen.

Die vorgesehene Nutzung entspricht bis auf kleine Teilbereiche den Festsetzungen des Flächennutzungsplans und widerspricht damit nicht den Aussagen des FNP. Der angemessene Schutz der angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen, wie beispielsweise den Wohnsiedlungen wird durch die im Planfeststellungsverfahren zwingend zu sichernde Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen gewährleistet. Die LNVG stellt zudem weitergehende Anforderungen an den aktiven Lärmschutz.

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Im Zusammenhang mit der geplanten Ansiedlung der Bahnwerkstatt werden von den Ressorts SKUMS, SWH und SWAE, abgestimmt auf das Pilotprojekt Gewerbegebiet Riedemannstraße und den IEK-/Stadterneuerungsprozess in Gröpelingen, weitergehende Begleitmaßnahmen zur optimalen städtebaulichen Integration der neuen Werkstatt geprüft.

Die Sicherung der Bahnwerkstatt der DB Regio AG am Bremer Hauptbahnhof wird bedingt durch die Vergabestrategie der LNVG kaum realisierbar sein. Gleiches gilt für eine Einbeziehung dieser Nutzung in das von der EVG verfolgte Bahn-Kompetenzzentrum. Die Ansiedlung einer neuen Werkstatt in Oslebshausen ermöglicht es nach Angaben der LNVG, 100 Arbeitsplätze in Bremen zu erhalten bzw. zu schaffen.

Die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes wird aufgrund der Viergleisigkeit des betroffenen Streckenabschnitts zwischen dem Hauptbahnhof und Bremen-Oslebshausen nicht beeinträchtigt, weder durch die Werkstattfahrten der 33 aktuell zu beschaffenden Fahrzeuge, noch durch die optionalen weiteren 13, die hier in Bremen gewartet würden. Einschränkungen werden daher weder für den Personen- noch den Güterverkehr erwartet. Auch die geplante ICE Verbindung nach Bremerhaven ist durch die zusätzlichen Fahrten nicht gefährdet.

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

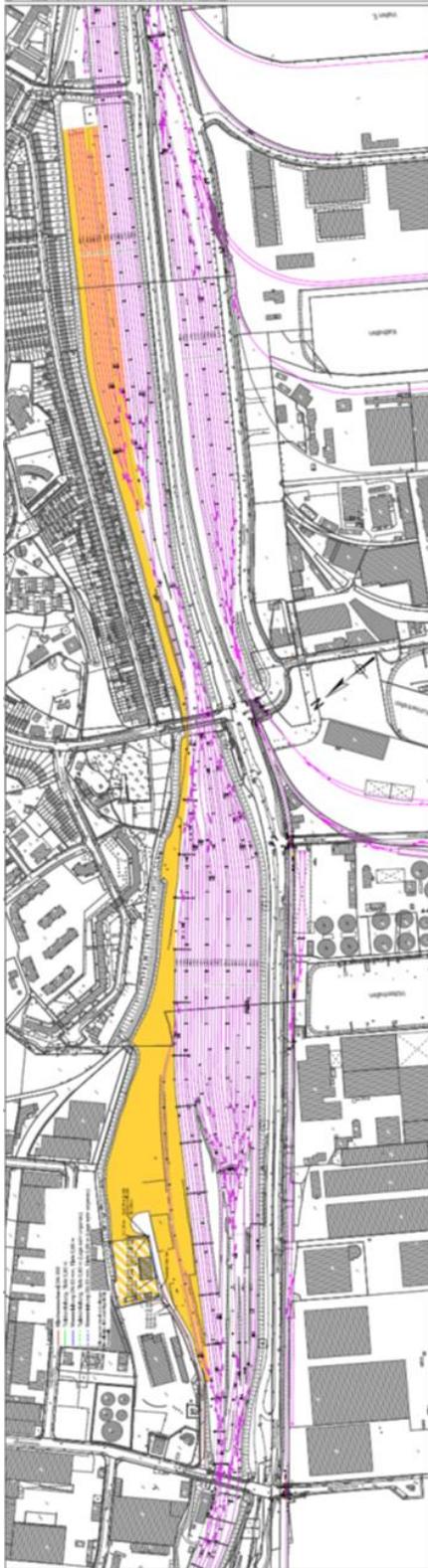
Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Anlage 1 Randbedingungen Werkstattstandort

Nachfolgend steht ein Auszug aus dem Lastenheft Werkstatt, welches die LNVG-Vorgaben zum Standort der Bahnwerkstatt widerspiegelt. Dieses Lastenheft wurden den Bietern elektronisch zur Verfügung gestellt. Die Bieter waren aufgefordert, dieses auszufüllen und der LNVG elektronisch bei Angebotsabgabe zu übergeben. Die LNVG wertet dieses Dokument dann aus. Wenn die Typanforderung „Pflicht“ ist, dann muss der Bieter diese erfüllen, da er sonst vom Verfahren ausgeschlossen ist. Ist die Typanforderung „Muss(2x)“, „Muss“ oder „Soll“ und sie wird nicht erfüllt, dann erhält der Bieter in der Bewertung einen Malus.

ID	Überschrift	Kapitel	Lastenheft Anforderung	Typ Anforderung	Erfüllungsgrad Bieter	Referenz	Anmerkung Bieter
80000	Überschrift	1. Ausgangslage und Zielstellung	1. Ausgangslage und Zielstellung				
80010	Anforderung	1. Ausgangslage und Zielstellung	Für die Instandhaltung der Triebzüge gemäß den Vorgaben des Halter-, ECM - und Instandhaltungsvertrages (HEIV, s. Anlage B2) und des Lastenhefts Instandhaltung Triebzüge (s. Anlage B4) benötigt der Hersteller eine geeignete Werkstattanlage, die vom ihm neu zu errichten ist. Alternativ kann eine bestehende Infrastruktur verwendet werden, allerdings muss diese Werkstattanlage dann den Anforderungen der LNVG aus diesem Lastenheft genügen (wie bei einem Neubau) und Vom Hersteller dazu ertüchtigt werden.	Info			
80020	Anforderung	1. Ausgangslage und Zielstellung	Bei der Werkstattanlage mit allen zugehörigen Gebäuden, Gleisen und Wegen - nachfolgend als „ECM-Werkstatt“ bezeichnet, muss es sich um eine einzige zentral und betrieblich günstig gelegene Anlage für alle Triebzüge der 1. und 2. Lieferserie handeln.	Info			
80035	Anforderung	1. Ausgangslage und Zielstellung	Anspruch der LNVG ist jeweils die Errichtung und der Betrieb einer ökologisch nachhaltigen Werkstattanlage nach dem neusten Stand der Technik, die möglichst wenig Energie verbraucht und emissionsarm betrieben werden kann. Dies gilt auch für den Schalleintrag in die Umwelt, unabhängig davon wie nah sich eine Wohnbebauung an den ausgewählten Standort anschließt.	Info			
80040	Überschrift	2. Mögliche Standorte	2. Mögliche Standorte				
80050	Anforderung	2. Mögliche Standorte	Das Expresskruz Bremen Niedersachsen (EBN) wird durch vier Linien entsprechend der Darstellung im Lastenheft Instandhaltung (s. Anlage B4, Kap. 1.4) bedient.	Info			
80060	Anforderung	2. Mögliche Standorte	Der Standort für die zu errichtende ECM-Werkstatt ist so zu wählen, dass folgende Vorgaben erfüllt werden:	Info			
80070	Anforderung	2. Mögliche Standorte	a) Von einem betrieblichen Endbahnhof mit mindestens zwei EBN-Linien muss eine direkte Zufahrt zum nächstgelegenen Bahnhof der ECM-Werkstatt möglich sein (nachfolgend als Anschlussbahnhof bezeichnet). Als direkte Zufahrt wird hier eine Fahrt der Triebzüge vollständig unter Oberleitung und mit eigener Traktion sowie mit maximal einer Wende verstanden.	Muss(2x)			
80090	Anforderung	2. Mögliche Standorte	c) Die Zufahrt vom betrieblichen Endbahnhof soll als Rangierfahrt möglich sein, um eine betrieblich flexible und schnelle Reaktion auf Fahrzeugstörungen zu ermöglichen (keine Bestellung von Zugfahrtrassen).	Soll			
80100	Anforderung	2. Mögliche Standorte	d) Der Anschlussbahnhof muss mit dem EBN Linienknoten über eine durchgängig zweigleisig elektrisch befahrbare Strecke verbunden sein.	Muss(2x)			
80110	Anforderung	2. Mögliche Standorte	e) Fahrzeiten größer als 30 Minuten vom nächstgelegenen Linienendpunkt im EBN zum Anschlussbahnhof der ECM-Werkstatt sind nicht zulässig.	Pflicht			
80120	Anforderung	2. Mögliche Standorte	f) Zuführungsentfernungen größer 30 km vom nächstgelegenen Linienendpunkt im EBN zum Anschlussbahnhof der ECM-Werkstatt sind nicht zulässig.	Pflicht			
80140	Anforderung	2. Mögliche Standorte	<i>Hinweis: Die Wahl des Standorts der ECM-Werkstatt geht über die zu erwartenden Folgekosten der Betriebsdurchführung und der Werkstattzuführung (für das EVU) unmittelbar in die Angebotswertung ein (siehe Preis- und Bewertungsblätter).</i>	Info			

**Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau
Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen
Anlage 2: Übersichtspläne**



Lage der Flächen, die von der SWH für die LNVG- Werkstatt angeboten wurden (gelb)

**Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau
Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen**

Auszug aus dem Flächennutzungsplan



Lage der Flächen, die von der SWH für die LNVG- Werkstatt angeboten wurden:
Planfestgestellte Bahnanlagen (Hafenbahn), Eigentümerin: FHB, ca. 7 ha

Darstellungen

□ Räumlicher Geltungsbereich

Bauflächen

- Gemischte Bauflächen
- ▤ Gemischte Bauflächen - Prüfbereiche
- Wohnbauflächen
- ▤ Wohnbauflächen - Prüfbereiche
- Gewerbliche Bauflächen
- ▤ Gewerbliche Bauflächen - Prüfbereiche
- SO Hafengebiet
- Innovationsschwerpunkte Bildung, Forschung, Technologie
Sonderbauflächen mit gewerblichem Schwerpunkt

Verkehrsflächen

- Autobahnen und autobahnähnliche Straßen
- Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen
- Tunnel
- Fährten
- Bahnanlagen
- Straßenbahn- / Busdepot
- Straßenbahnlinien
- Straßenbahntrassen - Planung
- Regional bedeutsame Umsteige- und Endpunkte
- Umgrenzung der Fläche für den Luftverkehr
- Flughafen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Anlage 3: Immissionsschutz

Für die in unmittelbare Nachbarschaft liegenden Wohnsiedlungen An der Finkenau und Wohlers Eichen werden zusätzliche Immissionen befürchtet. Hierzu gilt:

Die bisher dort liegenden Gleise unterlagen nach den damaligen Rechtsgrundlagen (16. BImSchV) folgenden Immissionsgrenzwerten:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
57 Dezibel (A) tags 47 Dezibel (A) nachts
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
59 Dezibel (A) tags 49 Dezibel (A) nachts
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
64 Dezibel (A) tags 54 Dezibel (A) nachts
4. in Gewerbegebieten
69 Dezibel (A) tags 59 Dezibel (A) nachts

Wichtig ist hier wie immer der berechnete Beurteilungspegel, also nicht eine punktuelle Messung.

Die bestehenden Gleise haben Bestandsschutz, weil sie nie entwidmet wurden. Lärm, der durch Aggregate und Anfahrten von Schienenfahrzeugen in Abstellanlagen verursacht wird, unterliegt nach einer Revision der 16. BImSchV im Jahr 2014 nun der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), womit nun andere Werte gelten:

Die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel betragen nach TA Lärm für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden beispielsweise in allgemeinen Wohngebieten 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. (Zur Orientierung: Für die nächstgelegene Wohnbebauung im Bereich An der Finkenau sowie Wohlers Eichen ist der Schutzstatus eines WA zu Grunde zu legen.)

Ein im Rahmen des Planfeststellungsantrages zu erstellendes Lärmschutzgutachten muss auch die bestehende Lärmsituation mit einrechnen (Summenpegel). Dieser beinhaltet ebenso die Geräusche, die dort durch die Kfz bzw. Lkw entstehen, die die Anlage anfahren, und natürlich auch die Abstellgeräusche wie Aggregate usw. Ein solches Lärmschutzgutachten schlägt in der Regel ggf. weitergehende Lärminderungsmaßnahmen vor, mithilfe derer die Immissionsrichtwerte an den relevanten Immissionsorten eingehalten werden können.

Hinweis: Häufig wird von den zu erwartenden Emissionen gesprochen. Aus hiesiger Sicht sind aber die Immissionen relevant, d.h. der Lärm der die zu schützenden Bereiche erreicht. Neue Anlage müssen alle immissionsschutzrechtlichen Vorgaben zu erfüllen haben: Die TA Lärm und die 16. BImSchV machen nämlich immissionsschutzrechtliche Vorgaben, indem sie von Immissionsrichtwerten sprechen.

Wenn der Bezug zu Wohlers Eichen hergestellt wird, spielen die Immissionen, die dort ankommen, die wesentliche Rolle. Deshalb sollen ja auch möglicherweise Lärmschutzmaßnahmen wie etwa die Einhausung vorgeschrieben werden: Es geht darum, auf der Grundlage der erwarteten Emissionen die Immissionsrichtwerte an der Wohnbebauung einzuhalten.

Hinweis: Auf bestehender Genehmigungsgrundlage sind (bei entsprechender Auslastung der heute vorhandenen Gleisanlagen) höhere Immissionen hinzunehmen als bei einer neuen Anlage (Werkstatt), die nach aktuellem Recht planfestgestellt wird.