

Online-Informationsveranstaltung zum EBN-ServiceCenter
Ergebnisprotokoll

Datum 13.04.2021	Ort Videokonferenz	Uhrzeit 16:30 bis 18:00
---------------------	-----------------------	----------------------------

Referenten:	Christoph Lankowsky (SKUMS)	
	Dr. Iven Krämer (SWH)	
	Prof. Dr. Uta Halle (Landesarchäologie)	
	Prof. Dr. Konrad Elmshäuser (Staatsarchiv)	
	Carmen Schwabl (LNVG)	
	Thomas Nawrocki (LNVG)	
	Jochen Slabon (ALSTOM)	
	Frank Werther (ALSTOM)	
	Stefan Brausse (ALSTOM)	

TOP	
1.	Begrüßung und Agenda Herr van der Velde begrüßt die Anwesenden, stellt die Referenten sowie die Agenda kurz vor.
2.	Hintergründe / Ziele der heutigen Veranstaltung (SKUMS, SWH) Herr Lankowsky und Herr Dr. Krämer stellen sich vor und erläutern die jeweiligen Rollen der Senatsressorts im Projekt.
3.	Sachstand zum Grundstück (Landesarchäologie & Staatsarchiv Bremen) Herr Prof. Dr. Elmshäuser fasst zu Beginn kurz den Sachstand der Schriftquellenüberlieferung zusammen. Die in Frage stehende Fläche wurde im November 1941 zur Anlage eines Friedhofs für sowjetische Kriegsgefangene freigegeben, nachdem im Oktober 1941 600 sowjetische Kriegsgefangene im Lager Grambker Heerstr. als Zwangsarbeiter untergebracht worden waren. Bis zum Dezember 1941 verstarben hiervon ca. 380 Männer, die überwiegend auf der „Russenfriedhof“ genannten Fläche beigesetzt wurden. Die Überlebenden wurden noch vor Ende 1941 in das Lager Wietzendorf verbracht. 1942 lassen sich wieder ca. 250 sowjetische Kriegsgefangene in dem Lager nachweisen. Für die Jahre 1943 und 1944 liegen nur wenige schriftliche Quellen vor, dennoch darf angenommen werden, dass weiterhin auf dem „Russenfriedhof“ Beisetzungen vorgenommen wurden. Zum Ende des Krieges liegen dem Staatsarchiv aus dem Frühjahr 1945 alliierte Luftbildaufnahmen vor, die die fragliche Fläche sowie den Friedhof deutlich zeigen. Die Aufnahmen zeigen Reihen mit grabähnlichen Strukturen sowie Einfriedungen (Zäune). Zum Jahresbeginn 1946 wurden die Bremer Behörden von den Alliierten aufgefordert, über die Bestattungsorte aller Angehörigen der Vereinten Nationen Auskunft zu geben. Im Mai 1946 wurde durch die örtliche Polizeibehörde der Friedhof genau untersucht und sein Zustand protokollarisch aufgenommen. Dabei wurden 217 Grabstellen mit Holzbrettern und Erkennungsmarkennummern, 63 Grabstellen mit den Nummern Z 1-63, sowie ca. 460 Grabstellen ohne jegliche Kennzeichnung und 2 namentliche Gräber von sowjetischen Kriegsgefangenen aufgenommen. Insgesamt sind somit 1946 ca. 742 Gräber erfasst worden.

	<p>1947 beschloss der Senat, die ca. 800 dort Bestatteten umzubetten – was jedoch zunächst unterblieb. 1948 stellte das Gartenbauamt fest, dass der Friedhof sich in einem völlig unwürdigen Zustand befinde, dies wohl auch, weil er mittlerweile mit Sandaufspülungen überdeckt wurde und nur noch an einer Markierung im Gelände erkennbar war. Im Oktober 1948 begann die Überführung der Toten zum Osterholzer Friedhof. Bei den Exhumierungsarbeiten wurden aber lediglich 446 anonyme Leichname gefunden. Diese wurden zum Osterholzer Friedhof überführt. Herr Prof. Dr. Elmshäuser fasst zusammen, dass zu den ca. 280 gekennzeichneten Grabstellen, die im Mai 1946 noch vorhanden waren, im Jahre 1948 keine Kenntnis mehr aus den Schriftquellen zu erlangen ist. Um aufzuklären, ob diese Grabstellen im Gelände verblieben sind, ist eine archäologische Grabung erforderlich.</p> <p>Im Anschluss berichtet Frau Prof. Dr. Halle über den Stand der landesarchäologischen Überlegungen zu der Fläche. Die Landesarchäologie wird, bevor irgendwelche Bauarbeiten auf der Fläche beginnen, den Friedhof freilegen, um nach den 280 Grabstätten zu suchen. Aufgrund der sehr guten Luftbilder und der Schriftsätze von Herrn Prof. Dr. Elmshäuser weiß die Landesarchäologie hinreichend genau, wo sie ansetzen müssen. Im ersten Schritt wird die Fläche etwa 2 Meter in die Tiefe per Bagger ausgehoben bevor dann per Hand weitergearbeitet wird. Sollte man auf die Gräber stoßen, so werde man den Volksbund für Deutsche Kriegsgräberfürsorge hinzuziehen, da dann eine Exhumierung erfolgt und die sterblichen Überreste ebenfalls nach Osterholz überführt werden sollen.</p> <p>Im Vorfeld der Arbeiten müssen die derzeit vermieteten Flächen freigeräumt werden. Des Weiteren führt Frau Prof. Dr. Halle aus, dass jede Grabstätte genauestens untersucht werden muss, da auch in einem leeren Grab noch Erkennungsmarken, Nummerierung o.ä. gefunden werden können.</p> <p>Herr Prof. Dr. Elmshäuser greift die Frage nach dem polnischen Massengrab auf und antwortet, dass hier diese Frage schon geklärt wäre. Die 24 Polen wurden ebenfalls auf den Friedhof nach Osterholz überführt.</p>
<p>4.</p>	<p>Information zum Ausschreibungsverfahren (LNVG)</p> <p>Herr Nawrocki erläutert die Hintergründe des Ausschreibungsverfahrens anhand der Präsentation. (Die Präsentation wurde an die Beteiligten am 20.04.2021 im Vorfeld zum Protokoll versendet)</p>
<p>5.</p>	<p>Information zum Auftrag: Züge, Instandhaltung, ServiceCenter (ALSTOM)</p> <p>Herr Slabon und Herr Werther stellen das Unternehmen ALSTOM vor und geben anhand Ihrer Präsentation Auskunft über den Stand des Auftrages sowie nähere Informationen zu den Zügen, der Instandhaltung und des ServiceCenters. (Die Präsentation wurde an die Beteiligten am 20.04.2021 im Vorfeld zum Protokoll versendet)</p>
<p>6.</p>	<p>Beantwortung von Fragen – Dieser Teil wurde nach der Veranstaltung ergänzt, da die Vielzahl der Fragen eine Beantwortung im Verlauf der Veranstaltung nicht zuließ.</p> <p>Themenfelder:</p> <p>A – Fragen zur Veranstaltung / zum Prozess</p> <p>B – Fragen zum Standort</p> <p>C – Fragen zu Emissionen (insbes. Lärm)</p> <p>D – Fragen zur Kriegsgräberstätte</p>

E – Fragen zur Technik / Planung / Betrieb

A – Fragen zur Veranstaltung / zum Prozess:

- Werden die Präsentationen zur Verfügung gestellt werden?
- Werden die Präsentationen an die TeilnehmerInnen gesandt?

Antwort (SWH/SKUMS): Die Präsentationen werden an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer versandt (ist am 20.04.2021 erfolgt).

- Warum wurde die Veranstaltung nicht in die Abendstunden verlegt? Es gibt auch Personen die zu diesem Zeitpunkt noch arbeiten müssen.
- Leider konnte ich berufsbedingt erst jetzt kommen. Gibt es eigentlich eine Begründung für diese arbeitnehmer:innen unfreundliche Zeit?

Antwort (SWH/SKUMS/LNNGV/ALSTOM): In ähnlichen Veranstaltungen hatte sich der gewählte Zeitrahmen bewährt. Die Bitte wird aufgenommen und für weitere Informationsveranstaltungen und Bürgerbeteiligungen geprüft.

- Warum kam die Einladung für diese Veranstaltung so spät? Im Stadtteil wurde niemand informiert.
- Warum sind die direkt Betroffenen (Bewohner der Finkenau und Wohlers Eichen) nicht eingeladen worden?

Antwort (SWH/SKUMS): Die Einladung erfolgte über eine Pressemitteilung, deren Abstimmung sich durch die Osterferien verzögert hatte. Herr van der Velde bat zu Beginn der Sitzung im Namen der Veranstalter die verspätete Einladung zu entschuldigen. Weitere Einladungen werden zeitiger erfolgen. Dabei wird geprüft, wie die Reichweite vergrößert werden kann.

- Wann begann die Planung für diese Angelegenheit?
- Warum wird seit 2019 gemauert?
- Wieso sind die Pläne überhaupt nur durch Zufall bekannt geworden
- Durch anonyme Hinweise ist bekannt geworden, dass eine Bahnwerkstatt an dieser Stelle errichtet werden soll. Wenn es diesen Hinweis nicht gegeben hätte das niemand erfahren.
- Warum wurde so ein Geheimnis daraus gemacht?

Antwort (SWH): Das Vergabeverfahren zur Beschaffung der Fahrzeuge wurde Ende 2018 gestartet. Erste Anfragen zur möglichen Ansiedlung einer Bahnwerkstatt für das Expresskreuz Bremen/Niedersachsen im Bereich der Reitbrake liegen der bremenports und SWH seit dem Frühjahr 2019 vor. Das bremische Grundstück wurde von den Bietern zunächst ergebnisoffen als einer von mehreren potenziell geeigneten Standorten betrachtet.

Ab dem Frühjahr 2020 zeichnete sich aus Sicht von bremenports und SWH konkreter ab, dass sich das Interesse mehrerer Bieter am Standort Reitbrake festigte. Bedingt durch die Beteiligung der ansiedlungsinteressierten Unternehmen an der genannten Ausschreibung der LNNGV waren die von der

bremenports geführten Verhandlungen vertraulich zu führen. Nachdem Stadtplanung und Eisenbahnaufsicht bei SKUMS von Beginn an in die Überlegungen einbezogen worden waren, beabsichtigte das Häfenressort im Spätsommer 2020, die Ortspolitik in der zu wahrenen Vertraulichkeit über den Planungsstand zu informieren, was absolut üblich ist bei Ausschreibungsverfahren Diese Absicht wurde durch die erste öffentliche Berichterstattung vom September 2020 überholt.

- Was ist mit der Entlastung für Oslebshausen, so wie es im Koalitionsvertrag steht?
- Ist die Koalitionsvereinbarung -keine zusätzliche Lärmbelastigung in dem Stadtteil zuzulassen- noch relevant oder nur beschriebenes Papier?
- An die Politik, ich möchte noch einmal an den Koalitionsvertrag erinnern, wo steht Oslebshausen soll entlastet werden. Wann soll das passieren? Und wie soll das geschehen?

Antwort (SKUMS/SWH): Die Überlegungen der Bieter wurden zwischen bremenports, SWH und SKUMS ausführlich diskutiert. Die Nachbarschaft von Wohnen und Bahnwerkstatt wurde und wird angesichts der gesetzlich erforderlichen und den von der LNVG angekündigten zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen vorbehaltlich des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens als grundsätzlich verträglich gestaltbar bewertet.

Die abschließende immissionsschutzrechtliche Betrachtung und damit die rechtsverbindliche Entscheidung über die Realisierbarkeit der Planungen erfolgt im Rahmen des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens und liegt insofern im Risiko des Bieters bzw. Investors.

- Wie sieht die weitere Informationspolitik für die Oslebshausen aus?
- Leider sind die Zeichnungen nicht genau zu erkennen. Ich würde es begrüßen, wenn dem Beirat und der Öffentlichkeit detaillierte Pläne zur Verfügung gestellt würden.
- Haben Sie bei der Planung auch mit den Einsprüchen der Rechtsanwälte der Anwohner gerechnet?

Antwort (LNVG/Alstom): LNVG und Alstom stehen für weitere Informationsveranstaltungen gern zur Verfügung. Da wir noch am Anfang der Planungsphase für das EBN-ServiceCenter stehen, können wir noch keine detaillierten Pläne zur Verfügung stellen, holen dies gern je nach Planungsfortschritt nach. Unsere Planung sieht selbstverständlich die Einhaltung aller geltenden Normen und Vorschriften vor. Im Rahmen des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens wird dies überprüft.

- Ganz ehrlich: Ist schon alles klar für Sie mit der Bahnwerkstatt in Oslebshausen?
- Wieso gibt es jetzt schon eine Pressemitteilung über die Lieferung von 34 Zügen durch Alstom und die anschließende Instandhaltung für einen Zeitraum von 30 Jahren im Expresskreuz Bremen/Niedersachsen? Ist also schon alles klar mit der Bahnwerkstatt?
- Ich will wissen, ob schon alles klar ist mit der Bahnwerkstatt hier vor Ort und ob über die Köpfe der Bewohner*innen und der Beiräte entschieden wurde!

Antwort (SWH/SKUMS): Die bremenports hatte die Flächen an der Reitbrake und An der Finkenau wie schon erläutert für den Bau einer Bahnwerkstatt reserviert und gegenüber den Interessenten das Angebot ausgesprochen, dem in der Ausschreibung für die EBN-Fahrzeuge erfolgreichen Bieter ein Erbbaurecht einzuräumen.

Die LNVG hat Fa. Alstom im Februar 2021 mit der Lieferung der neuen Fahrzeugflotte für das Expresskruz Bremen/Niedersachsen („EBN“) sowie damit gekoppelt mit der Instandhaltung dieser Fahrzeuge beauftragt. Fa. Alstom beabsichtigt, die hierfür erforderliche Werkstatanlage auf den von der bremenports angebotenen Flächen zu errichten.

Folgende Gremienbefassungen, Verfahren und Beteiligungen der Öffentlichkeit sind für eine Realisierung dieses Vorhabens mindestens noch erforderlich:

- Befassung des Beirates Gröpelingen, des Hafenausschusses und des Haushalts- und Finanzausschusses mit der Vergabe des Erbbaurechts
- Durchführung des Planfeststellungsverfahrens mit Beteiligung der Öffentlichkeit durch die Planfeststellungsbehörde.

Erst nach dem erfolgreichen Abschluss dieses Prozesses kann das EBN-ServiceCenter gebaut werden.

- Wieso liegen eigentlich die konkreten Pläne zur Bahnwerkstatt jetzt schon vor? Ich denke, das Verfahren ist noch in der Planung?
- Wie kann jetzt schon so geplant werden, als wenn alles bereits genehmigt ist? Dieselbe Situation war schon bei der Klärschlammanlage...

Antwort (Alstom): Alstom musste im Vorfeld der Angebotsbelegung und auf Grundlage der Anforderungen eine Planung für die Werkstatt vornehmen. Eine plausible Planung sowie der Nachweis der Zugriffsmöglichkeit auf die Flächen waren zwingender Bestandteil des Angebots und von der LNVG gefordert. Ebenso wurde diese Planung benötigt, um die Kosten für ein derartiges Angebot möglichst präzise zu berechnen. Die nächsten weiteren und immer mehr konkreteren Planungen werden jetzt durchgeführt. und zu gegebener Zeit öffentlich vorgestellt. Diese werden dann Grundlage das Planfeststellungsverfahrens sein.

- Wie werden die Anwohner entschädigt?

Antwort (SKUMS): Das Verwaltungsrecht schafft Baurecht für die so genannten Vorhabenträger (hier die Firma Alstom) durch das Recht der Planfeststellung mit seinem Planfeststellungsverfahren und dem dieses Verfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss. Im Planfeststellungsbeschluss werden alle berechtigten Ansprüche formuliert, auf dessen Grundlage eventuelle Entschädigungen zu zahlen sind. Dies geschieht allerdings nur dann, wenn kein anderer Ausgleich von Nachteilen möglich ist.

B – Fragen zum Standort:

- Welche Argumente haben den Ausschlag gegeben für die Wahl des Standortes Reitbrake/ Finkenau?
- Wie ist die LNVG auf das Gelände an der Reitbrake aufmerksam geworden?
- Wie sind die Anbieter auf das Gelände gekommen?
- Wer hat das Gelände überhaupt angeboten, wenn es sich um eine europäische Ausschreibung handelt?
- Wer hat die Standorte untersucht?
- Ich höre Gesundheit der Bewohner in Oslebshausen ist Ihnen als Verantwortliche völlig egal? Hauptsache die Kohle stimmt, oder?

- Also das Unternehmen entscheidet, wo sie sich ansiedeln, und die Politik sieht zu. Au, au

Antwort (SWH/SKUMS): Zur Frage, wie der Standort in den Wettbewerb zur Beschaffung einbezogen wurde, ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen des Vergabeverfahrens der LNNG zum EBN die Bieter eigenverantwortlich einen geeigneten Werkstattstandort zu suchen, hinsichtlich der Machbarkeit der Ansiedlung einer anforderungsgerechten Werkstatt zu prüfen und als Teil ihres Angebots abzubilden hatten. Im Laufe des Vergabeverfahrens grenzte die LNNG zwar die an die Standortauswahl zu stellenden Kriterien ein, die Identifizierung eines geeigneten Standorts blieb aber in der Verantwortung der Bieter.

In diesem Zusammenhang fragten Bieter der Ausschreibung zum EBN bei WFB und bremenports ab dem Februar 2019 den Standort Reitbrake für die Ansiedlung des EBN-ServiceCenters an. Im Kern handelt es sich hier um eine öffentliche Ladestelle der Hafeneisenbahn und um Gewerbegrundstücke südlich des Gewerbegebiets Riedemannstraße und westlich der Wohnsiedlung Wohlers Eichen. Auf dem Gebiet südlich der Wohnsiedlung An der Finkenau liegen zurzeit überwiegend gesperrte, nicht genutzte Abstellgleise. Die angebotenen Flächen sind im Flächennutzungsplan (FNP) als gewidmete Bahnanlagen und gewerbliche Baufläche dargestellt. Ihre Nutzung für das EBN-ServiceCenter erfolgt insoweit in Übereinstimmung mit dem geltenden Flächennutzungsplan.

Vor diesem Hintergrund wurden die Anfragen der Bieter von der WFB an die bremenports weitergeleitet und von dort gemeinsam mit SWH mit SKUMS (Stadtplanung, Eisenbahnaufsicht) abgestimmt. Die Fläche wurde dann auf dieser Grundlage von der bremenports für die interessierten Bieter der Ausschreibung für den Fall des Zuschlags reserviert. Alle Interessenten wurden auf das erforderliche Planfeststellungsverfahren hingewiesen.

Antwort (Alstom/LNNG): Die Auswahl geeigneter Grundstücke für ein derartiges Vorhaben hängt von vielen Faktoren ab. Dazu zählen die generelle Verfügbarkeit der Flächen und deren notwendige Größe unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen der Eisenbahn wie etwa erhöhter Flächenbedarf durch die Verwendung großer Gleisradien. Weiter zählen dazu die Lage im betreffenden Verkehrsnetz, die vorhandene Infrastruktur/vorhandener Gleisanschluss mit Oberleitung und die Erreichbarkeit in Bezug auf die Entfernung und die Überführungszeit. Alle denkbaren Einflüsse auf die Umwelt und damit auch die Anwohner werden untersucht und entsprechend der gültigen Bestimmungen, teilweise auch darüber hinausgehend, minimiert. Negative Einflüsse auf die Gesundheit der Anwohner werden ausgeschlossen.

- Warum wird keine schon vorhandene Infrastruktur genutzt (z.B. Verschiebebahnhof Walle)?
- Welche alternativen Standorte wurden geprüft, und aus welchen Gründen verworfen bzw. nicht priorisiert?
- Warum wurde der stillgelegte Rangierbahnhof Gröpelingen nicht als Alternative untersucht? Der Bahnhof wurde 1915 gebaut. Die Investition war 15 Mio. Mark. Davon ca. 15% Beteiligung von Bremen. Gesamtfläche ca. 95 ha. Länge 4,5 Kilometer, Breite 300 m. Damals bis zu 1300 Beschäftigte. 2005 wurde der Bahnhof stillgelegt. Anfang 2000 wurde eine Stadtplanerin beauftragt, 50 ha der Fläche neu zu beplanen, da sie Bremen zur Verfügung gestellt sollten. Gespräche mit dem Stadtteilbeirat hierzu haben stattgefunden. Ab 2011 wurden teilweise Flächen an die Firma ARS Altmann AG (Automobillogistik) für Autotransportwaggons vermietet. Diese Flächen sind in der Vermietung günstiger als direkt beim Bremerhavener Autoterminal der BLG. Die Fläche an der Reitbrake von 7 ha könnte bis zu siebenmal in dieser Fläche aufgehen. Auch

hier sind Flächen an 5 Betriebe vermietet. Warum also wurde diese Fläche nicht auch mit in die Standortwahl einbezogen?

- Welche Gespräche mit der DB fanden statt bezüglich der möglichen Nutzung von deren Flächen für die Bahnwerkstatt?
- Welche Alternativen Standorte wurden geprüft? Warum wurde sich für Oslebshausen entschieden?
- Welche Alternativen der Standorte sind noch da
- Wo sind die Unterlagen bzgl. der Standorte einsehbar (im Sinne der Transparenz)
- Wieder Wirtschaftlichkeit vor Bürgerwohl?
- Und in ganz Niedersachsen gab es nichts?
- auch in Bremen gäbe es u. E. theoretisch alternative Flächen!!!
- Welche Alternativen Standorte konkret in Bremen wurden noch geprüft?
- Das Gebiet hier ist dicht, dicht! besiedelt! Die Schiene kann man auch nach vorn bringen, wo nicht so viele Menschen auf engem Raum wohnen

Antwort (SKUMS): Für geplanten Neubau- und Umnutzungsmaßnahmen hat die Firma Alstom als Trägerin des Vorhabens bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau als Planfeststellungsbehörde ein Planfeststellungsverfahren zu beantragen. Die wesentlichen Gründe, die zu dem Vorhaben und einem entsprechenden Plan geführt haben, sind im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsantrag 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.

Antwort (Alstom/LNNG): Im EBN kreuzen alle Linien die Stadt Bremen, aufgrund dessen es aus betrieblichen, wirtschaftlichen und umwelttechnischen Aspekten sinnvoll ist, die Werkstatt im Bereich Bremen anzusiedeln. Dies hat auch den Vorteil, dass Leerfahrten über das gesamte Netz vermieden werden, wenn Fahrzeuge in die Werkstatt überführt werden müssen.

Aufgrund der benötigten Fläche für eine Werkstatt für die Schienenfahrzeuginstandhaltung und Abstellung kommen nur wenige Standorte in Betracht.

Im Rahmen der Ausschreibung wurden durch die Fa. Alstom die folgenden Standorte untersucht:

1. Alstom Standort Braunschweig Schwartzkopffstraße
Der Standort verfügt nicht über ausreichend große Kapazitäten, um die Fahrzeuge für das EBN zusätzlich zu den bestehenden Aufträgen instand zu halten. Der Standort ist darüber hinaus zu weit von einem Endhaltepunkt entfernt, so dass unverhältnismäßig lange Überführungsfahrten notwendig würden, die zudem über den Knotenpunkt Hannover zugeführt werden müssten.
2. Standort Grauwalling, Bremerhaven Speckenbüttel
Der Standort kann durch DB Netz aufgrund zu hohen Güterverkehrs in den Hafen Bremerhaven nicht optimal an das Schienennetz der DB AG angebunden werden. Außerdem würden die Werkstattzuführungen zu einer weiteren Belastung der Strecke Bremen – Bremerhaven und dort zu einem Engpass führen.
3. Standort Parkallee der DB Regio AG

Der Standort ist viel zu klein, um die Fahrzeuge im EBN Instand halten zu können. Eine Erweiterung dieser Werkstatanlage ist aufgrund der angrenzenden Wohnraumbauung nicht möglich.

4. Grundstücke im Bereich der Oldenburger Kurve / Hemmstraße Bremen

Die beiden Grundstücke im Bereich der Oldenburger Kurve gehören einerseits der DB Netz AG und andererseits einer Privatperson. Beide Grundstücke zusammen, sind zu klein für den Bau der Werkstatt und der Abstellgruppe. Weiterhin würde eine große Brücke mit mehreren Gleisen erforderlich sein, die die Grundstücke verbindet. Das Grundstück der DB Netz AG steht nicht zum Verkauf zur Verfügung.

5. Bremerhaven-Lehe Rangierbahnhof:

Das Grundstück ist aufgrund seiner Größe und seiner Lage prinzipiell geeignet. Das Grundstück wird von DB Netz aber noch mehrere Jahre unter anderem für die Abstellung von Lokomotiven für den Verkehr zum Hafen genutzt und steht daher nicht zur Verfügung. Außerdem würden die Überführungen zu einer weiteren Belastung der Strecke Bremen – Bremerhaven führen und dort zu einem Engpass führen.

Der Rangierbahnhof Gröpelingen wurde nicht von der DB Netz angeboten, er befindet sich in Nutzung und steht daher nicht für das EBN-ServiceCenter zur Verfügung.

In Bezug auf das Grundstück an der Reitbrake fanden mit der DB Netz AG intensive Gespräche, gerade im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Standortes statt. In der Folge wurde auch die Notwendigkeit der Bestätigung der betrieblichen Erreichbarkeit den Bietern im Vergabeverfahren vorgegeben. Alternativflächen werden von DB Netz nicht gesehen. Die Nutzung von „alten“ und noch vorhandenen Eisenbahnanlagen im Bereich der Hafeneisenbahn bietet sich auf Grund der infrastrukturellen Erreichbarkeit für die Nutzung als Werkstatanlage an. Die Flächen stehen zur Verfügung und können weiterhin zweckbestimmt für den Eisenbahnbetrieb und für Gewerbe genutzt werden.

- Sehr geehrter Herr Krämer, Es gibt nicht nur die "Player", sondern auch die Bürger. Warum wird die Fläche, die vorher Ausgleichsfläche war, plötzlich wirtschaftlich so dringend gebraucht?
- Wurde die Fläche bereits veräußert? Gibt es seitens der senatorischen Behörde oder bremenports eine Zusage an Alstom? Wenn ja, wird (wurde) die Fläche verkauft oder verpachtet?

Antwort (SWH/SKUMS): Es handelt sich nicht um eine Ausgleichsfläche, sondern im Kern um eine öffentliche Ladestelle der Hafeneisenbahn und Gewerbegrundstücke südlich des Gewerbegebiets Riedemannstraße und westlich der Wohnsiedlung Wohlers Eichen sowie um zurzeit überwiegend gesperrte, nicht genutzte Abstellgleise südlich der Wohnsiedlung An der Finkenau.

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.

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. Vorher sind die unter A. genannten Gremienbefassungen erforderlich.

- Was passiert mit den jetzigen Firmen an der Reitbrake? Hat man diese Existenzen schon miteingerechnet?

- 24 Mitarbeiter arbeiten allein in 4 der 5 im Moment auf der Reitbrake ansässigen Betriebe. Die Betriebe haben Zukunftsängste, bremenports spricht von eventuellen Ausgleichsflächen. Wer zahlt die Umzüge der Firmen? Bremen? Alstom?

Antwort (SWH): Die Unternehmen sind Vertragspartner der Stadtgemeinde Bremen. Die bremenports steht in Verhandlungen mit den ansässigen Unternehmen, um tragfähige Lösungen zu finden.

- Warum wird das Testat der DB Netz über die Belastung der Strecke HB HBF - Bremen Rangierbahnhof nicht offengelegt?
- Wie hoch sind die Kosten der anfallenden überflüssigen Leerfahrten? Wer trägt diese? Ist die kommende CO2 Bepreisung eingerechnet? Ist eine Gebühr an die DB Netz zu entrichten?

Antwort (Alstom/LNNG): Von der DB Netz liegt eine positive Aussage zur Zahl der maximal denkbaren Anzahl von Zuführungen zum EBN-ServiceCenter vor. Das Testat ist Teil des vertraulichen Vergabeverfahrens, kann aber nun angesichts des öffentlichen Interesses in einer folgenden Informationsveranstaltung vorgestellt werden.

Leerfahrten sind Fahrten von Personenzügen ohne Fahrgäste, die von der Abstellanlage zur ersten Haltestelle einer Passagierfahrt, nach der letzten Haltestelle zur Abstellanlage oder von einem Linienendpunkt zur Werkstatt führen. Insoweit können Leerfahrten grundsätzlich auch von allen Linienendpunkten zur Werkstatt anfallen. Die Lage der Werkstatt im Zentrum des Netzes in Bremen ist dabei eine gute Voraussetzung, die Zahl und Länge der Leerfahrten zu verringern. In Abhängigkeit von dem vorgegebenen Fahrplan wird das Verkehrsunternehmen die Umläufe seiner Fahrzeuge so optimieren, dass Anzahl und Länge von Leerfahrten minimiert wird. Insoweit gibt es keine überflüssigen Leerfahrten. Alternative Standorte für das EBN-ServiceCenter, die einen geringeren Umfang von Leerfahrten erwarten lassen, stehen nach den Untersuchungen von Alstom (s. o.) nicht zur Verfügung.

Die Kosten für Leer- und Passagierfahrten werden durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen getragen. Für die Strecken, die befahren werden, fallen die üblichen Trassennutzungsgebühren und die Energiekosten an. Die Fahrten zur Werkstatt werden vollelektrisch durchgeführt. Somit fällt lokal keine CO2-Belastung an. Lediglich bei der Stromerzeugung des genutzten Stroms fällt ggf. eine CO2-Belastung an. Diese wird aber immer weiter reduziert, weil im Wesentlichen grüner Strom genutzt wird.

- Wie viele Arbeitsplätze entstehen direkt in der Werkstatt?
- Wie viele Arbeitsplätze entstehen? Bitte ohne Zulieferer. Was passiert mit den Mitarbeitern an der Parkstr.? Werden die Mitarbeiter übernommen?
- Wie viele Arbeitsplätze gehen in der Parkallee verloren?
- Was passiert mit den Kolleg:innen der Parkallee?
- In den Medien war von 100 neuen Arbeitsplätzen die Rede. Seit neuesten Angaben werden nur 31 in der Bahnwerkstatt benötigt. 75 Arbeitsplätze gehen aber bei der DB verloren. Ist das im Sinne der Regierung?
- Da das ganze anscheinend schon in trockene Tücher verpackt ist. Nach welchen Tarifverträgen werden die Mitarbeiter:innen in der Werkstatt bezahlt? Und ist genügend Personal, also z. Bsp. Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter auf den Zügen, vorhanden. Und nach welchem Tarif wird das Personal bezahlt?

- Bei der Schließung der Bahnwerkstatt an der Parkstrasse werden alle Zulieferer auch arbeitslos. Wie kommen Sie auf die kühne Aussage es werden 100 Arbeitsplätze geschaffen, wenn im Zulieferbereich nicht mehr Arbeitsplätze bei Zulieferern geschaffen werden, wie bei der Schließung der anderen Anlage verloren gehen? Außerdem gehen die 15 Arbeitsplätze der vorhanden von der LNVG verdrängten Betriebe verloren. In Summe gehen mehr Arbeitsplätze in Bremen verloren, als geschaffen werden!
- "100 Arbeitsplätze" IST GELOGEN! Warum werden die tatsächlichen Zahlen, die bekannt sind nicht veröffentlicht?

Antwort (Alstom/LNVG): Mit der geplanten Ansiedlung des ServiceCenters an diesem Standort werden bis zu 100 Arbeitsplätze geschaffen, im ServiceCenter direkt sowie bei Zulieferern und Dienstleistern in der Region Bremen.

Die Arbeitsplätze werden lokal ausgeschrieben und wir freuen uns über qualifizierte Bewerbungen. Typische, benötigte Qualifikationen werden neben Eisenbahn erfahrenen Schlossern und Elektrikern auch kaufmännische Berufe und Lager- Logistik Experten sein.

Zu den Strategien der DB zur zukünftigen Ausrichtung des Standortes in der Parkstraße liegen uns keine Informationen vor.

Die Bezahlung der Alstom-Mitarbeiter erfolgt gemäß den vereinbarten Tarifen der IG Metall.

Die Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter werden von dem noch zu bestimmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen eingestellt, daher können wir zu einem konkreten Tarifvertrag keine Auskunft geben. Grundsätzlich gelten für Leistungen des SPNV im Land Bremen die Anforderungen des Bremischen Gesetzes zur Sicherung von Tariftreue, Sozialstandards und Wettbewerb bei öffentlicher Auftragsvergabe (Tariftreue- und Vergabegesetz).

- Warum muss die LNVG als Unternehmen aus Niedersachsen unbedingt Fahrzeuge im dicht besiedelten Bremen und insbesondere im jetzt schon schwer belasteten Ortsteil Oslebshausen warten?
- Uns wurde berichtet, die LNVG-Anforderungen würden eine konkrete Mindestgröße der Werkstatfläche vorgeben. Das wird hier nicht aufgeführt. Wo sind die Anforderungen einsehbar? Also das, was letztlich verbindlich vorgegeben wurde?
- Was passiert, wenn die Stadt die Fläche an der Reitbrake nicht freigibt?
- Was verliert Bremen, wenn das EBN-Service-Center außerhalb Bremens in Niedersachsen realisiert wird?

Antwort (Alstom/LNVG): Die Anforderungen werden durch die geplante Anlage erfüllt und können im Laufe der weiteren Planung oder auch bei der nächsten Informationsveranstaltung kommuniziert werden. Die LNVG hat nicht den Standort, sondern nur funktionale Anforderungen definiert, die durch die Bieter zu erfüllen sind. Im Wettbewerb hat sich das ausgewählte Grundstück am Geeignetesten herausgestellt.

Antwort (SWH): Sollte das ServiceCenter entgegen den derzeitigen Absichten des Investors außerhalb Bremens realisiert werden, entfallen für Bremen die von LNVG und Investor prognostizierten Arbeitsplatzeffekte.

- Inwieweit werden lt. Flächennutzungsplan vorgesehene Grün- bzw. Waldflächen benötigt und welcher Ausgleich ist dafür vorgesehen?
- Inwieweit ist es möglich, dass man die im FNP festgesetzte Waldfläche in Richtung An der Finkenau verlängert?

Antwort (SKUMS): Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht absehbar, wie erheblich die Flächennutzung von den Darstellungen im Flächennutzungsplan abweichen. Die Fläche an der Finkenau ist als Bahnfläche dargestellt. Es handelt sich dabei um eine zu diesem Zweck gewidmete Fläche. Eine Änderung der FNP-Darstellung würde der aktuellen Widmung als Bahnfläche widersprechen.

- Welche Pläne gibt es für die Flächen Reitbrake und die Gleisanlage unmittelbar An der Finkenau, falls die Bahnwerkstatt nicht realisiert wird?

Antwort (SWH): Falls die Bahnwerkstatt nicht realisiert wird, werden die Flächen entsprechend ihrer derzeitigen Nutzung und Widmung weiter genutzt bzw. entwickelt. Die angebotenen Flächen um die Reitbrake sind im Flächennutzungsplan (FNP) als Bahnanlagen und gewerbliche Baufläche dargestellt. Im Bereich der Wohnbebauung An der Finkenau ist die Bahnfläche im FNP bis an die Wohnbauflächen dargestellt und entsprechend für den Schienenverkehr gewidmet.

- Gibt es woanders konkrete Beispiele anderer Anlagen, die die entsprechende Anforderung erfüllen und die man angucken kann? Mir geht es darum, auch jetzt schon ein Gespür dafür zu bekommen, was hier geplant ist.
- Liegt die Anlage in Braunschweig auch so nah an der Wohnbebauung?
- Bitte bei einer Ortsbegehung in Braunschweig nicht nur die Bürgerinitiative berücksichtigen, sondern auch den Beirat Gröpelingen über das Ortsamt West.

Antwort (Alstom/LNNG): Konkrete Beispiele sind exemplarisch in Uelzen, Braunschweig, und Bremerhaven-Wulsdorf vorhanden. Gerne können diese besichtigt werden. Auch in Braunschweig und Bremerhaven-Wulsdorf gibt es eine nahe Wohnbebauung. Gerne berücksichtigen wir bei der Planung einer entsprechenden Besichtigung auch den Input der ortsansässigen Gremien.

C – Fragen zu Emission:

- Planen sie auf der gesamten Länge durch das Stadtgebiet die Bahnstrecken beidseitig vollumfänglich mit Lärmschutzwänden zu versehen? Und wenn nicht, befürchten sie gerichtliche Verfahren gegen die Maßnahme?

Antwort (Alstom/LNNG): Die zu erwartenden Lärmemissionen im Bereich des Service Centers und der Abstellanlage werden gemäß den geltenden Richtlinien geprüft. Es werden alle notwendigen Maßnahmen ergriffen, um die bestehenden Grenzwerte für Emissionen einzuhalten. Auch die Fahrzeuge werden als sehr leise Fahrzeuge hergestellt. Mit den infrastrukturellen Anpassungen und den leisen Fahrzeugen werden die geltenden Normen zum Teil übererfüllt. Zusätzlicher Lärmschutz an den Zulaufstrecken wird durch die Maßnahme nicht erforderlich, da es sich um in Betrieb befindliche, genehmigte Anlagen handelt, die den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.

- Wird die besondere Lärmproblematik abgestellter Personenzüge (Aggregate, Kühlung, Hydraulik etc.) berücksichtigt? Wurde dies bei der Ausschreibung für die Herstellung der Züge bereits berücksichtigt (VDV 1541)?

- Gilt das BImSchG und die TA Lärm für abgestellte Personenzüge? Wenn nicht, welche Rechtsgrundlagen finden Anwendung?
- Bei den vorgestellten Zügen liegen die Aggregate ebenso offen wie auf den Zügen der Regio-S-Bahn (auch von Alstom). Und dort sind die Klimaanlage sehr laut. Wird das bei den eingekauften Zügen ebenso sein?

Antwort (Alstom): Die Fahrzeuge erfüllen alle relevanten und gültigen Normen für den Betrieb und die Abstellung. Beispielhaft sind hier die Technical Specification for Interoperability (TSI) Noise und die VDV-Mitteilung 1541 genannt. Die Normen gelten für den gesamten Zug und berücksichtigen auch die Geräuschemission der Klimaanlage.

Antwort (SKUMS) 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.

Wenn der Bezug zu Wohlers Eichen hergestellt wird, spielen die Immissionen, die dort ankommen, die wesentliche Rolle. Deshalb kann es sein, dass der Bau einer Lärmschutzwand notwendig wird oder auch indirekte Maßnahmen wie Lärmschutzfenster usw. Es geht darum, auf der Grundlage der erwarteten Emissionen die Immissionsrichtwerte an der Wohnbebauung einzuhalten. Werden sie nicht eingehalten, müssen sie auf andere Art und Weise hergestellt werden. Aufgrund der bisherigen Rechtsnorm 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für die Gleise an der Reitbrake im Vergleich zur zukünftigen Rechtsnorm TA Lärm, die strengere Maßgaben beinhaltet, kann davon ausgegangen werden, dass die Belastung für die Anwohner geringer sein wird. Die Fa. Alstom sieht im derzeitigen Stand ihrer Überlegungen vor, eine Lärmschutzwand zu errichten.

- Wie werden die Bewohner der Straße an der Finkenau vor Lärm geschützt? Lärmschutzwand?
- Wie werden die Anwohner vor weiterem Lärm und Emissionen geschützt? An der Finkenau ist nur 10m von dem Bahngelände entfernt.
- Wie werden die Bewohner von Wohlers Eichen geschützt?
- Wie sollen die Bewohner Finkenau und Wohlers Eichen geschützt werden? Lärm, Gestank, in der Nacht Beleuchtung wie siehe es dort aus.
- Oder wird die Bebauung Wohlers Eichen als menschlicher Schallschutz missbraucht?
- Welche Lärmschutzmaßnahmen sind entlang der Fahrstrecke im Bereich Tucholskystraße/Reihersiedlung geplant?

Antwort (Alstom/LNMG): Die zu erwartenden Lärmemissionen im Bereich des EBN-ServiceCenters und der Abstellanlage werden gemäß den geltenden Richtlinien im Planfeststellungsverfahren geprüft.

Es werden alle notwendigen Maßnahmen ergriffen, um die bestehenden Grenzwerte für Emissionen einzuhalten. Wir gehen davon aus, dass die Normwerte teilweise auch noch unterschritten werden. Es gibt im EBN-ServiceCenter oder in der Abstellanlage keine Quelle für Gestank. Auch die Lichtemissionen wurden in der Ausschreibung berücksichtigt und werden auf ein Minimum reduziert.

- Wie soll der Lärmschutz aussehen? Die Wohlers Eichen Wohnanlage kann nicht durch Lärmschutzwände auf Grund der Höhe der Gebäude mit Schutzwänden vor Lärm bewahrt werden. Was gedenkt Alstom da zu tun?
- Wie hoch wird die Lärmschutzwand? Nochmal: Wie hoch wird die Wand?
- Unfassbar - haben sie von der LNNG nicht vor Ort gesehen, wie die Wohnbebauung aussieht und können heute keine Angabe zu Höhe machen?
- Eine Lärmschutzwand bedeutet eine Einschränkung des Lichteinfalls in die Gärten bzw. oberen Etagen der Häuser. Wie wird dies berücksichtigt? (Glaselemente?)

Antwort (Alstom): Wir nehmen diese Anmerkungen auf und werden diese bei der weiteren Planung berücksichtigen. Entsprechend des Planungsfortschritts werden wir die geplante Auslegung im Zuge der Informationsveranstaltungen kommunizieren.

Die Art und Weise des notwendigen Lärmschutzes kann erst nach Erstellung des Lärmgutachtens geplant und genehmigt werden.

- Wurde die Lärmbelästigung, gerade in der Nacht ermittelt und bei der Planung berücksichtigt?

Antwort (Alstom/LNNG): Seitens der LNNG wurden Vorgaben für die max. Lärmemission in der Abstellung (tags- und nachtsüber) gemacht. Diese werden mit 0 – 49 dBA eingehalten. Damit werden Züge gebaut, die sehr leise sind.

- Welche Lärmschutzrichtlinie kommt für diesen Standort zur Anwendung und wie wird dieser kontrolliert?
- Wie können Sie "wenig" Emissionen gewährleisten?

Antwort (Alstom/LNNG): Alstom wird die Grenzwerte einhalten. Unser Ziel ist es, diese sogar zu unterbieten. Aufgrund der hohen Anforderungen der LNNG in Bezug auf die Wirkung in die Umwelt, werden wir mehr tun, als die normativen Vorgaben fordern. Dies erfolgt durch technische und auch organisatorische Maßnahmen.

- Bei den Anforderungen an das EBN-Servicecenter sind die geforderten Emissionsgrenzen nicht definiert - verstehe ich das richtig?
- Sind die Hallen gedämmt?
- Herr Nawrocki waren sie schon mal in einer Werkstatthalle oder standen daneben? Wie dick sollen die Wände der Halle sein, dass die Geräusche draußen nicht mehr gehört werden?
- Die Züge müssen doch reinfahren und vorher bremsen - da können Sie noch so tolle selbstschließende Türen haben, natürlich hört man das! Wie wollen Sie diese Geräusche minimieren?
- Wie schalldicht soll die Halle denn sein? Ich lasse mich ungern für dumm verkaufen?

Antwort (Alstom/LNNG): Die Grenzwerte sind in den anzuwendenden Richtlinien definiert. Die Hallen werden gemäß geltenden Bestimmungen für derartige Gebäude gedämmt. Da wir die Frage besonders im Hinblick auf möglichen Lärm verstehen, möchten wir anmerken, dass keine lärmintensiven

Tätigkeiten im EBN-ServiceCenter außerhalb der Werkstatthalle durchgeführt werden. Auch die geplanten Anlagen wie zum Reprofilieren der Räder und die Waschanlage (diese ist vergleichbar einer Pkw-Waschanlage) sind nicht lärmintensiv. Zudem befinden sie sich in der Werkstatthalle.

Die Fahrzeuge müssen beim Befahren der Gleisanlagen des EBN-ServiceCenters beschleunigen und Bremsen. Im Unterschied zu Güterwagen und zum Teil auch Lokomotiven verfügen die EBN-Fahrzeuge über moderne Scheibenbremsen, die nicht zu dem berühmten Quietschen neigen. Auch die Gleise werden so gebaut, dass es kein „Kurvenquietschen“ gibt.

- Welche Lärmwerte werden heute bei einem Rangierbetrieb auf dem Gleis 98 - 109 erreicht?

Antwort (SWH/SKUMS): Heute werden dort Güterzüge mit Dieselloks rangiert. Die dabei entstehenden Lärmwerte sind nicht bekannt. Wenn EBN-Fahrzeuge dort gefahren werden, sind diese um ein vielfaches leiser als Güterzüge.

- Wie werden die nötigen Ersatzteile für die Instandsetzung der Züge angeliefert? Mit LKW`s und einer weiteren Belastung für Oslebshausen?

Antwort (Alstom/LNMG): Die Anlieferung der typischen Ersatzteile erfolgt in der Regel mit LKW. Es ist von ca. ein bis zwei LKW pro Tag auszugehen.

D – Fragen zur Kriegsgräberstätte:

- Wie lange würden die Grabungen ungefähr dauern?
- Wie lange würden die Ausgrabungen vermutlich dauern
- Was bedeutet das für die Mieter auf diesen Flächen auf denen gegraben wird
- Was passiert, wenn die Ausgrabungen mehrere Jahre Zeit in Anspruch nehmen sollten?
- Wieviel tausend cbm bzw. hunderte LKW-Ladungen an Erden müssen für die Ausgrabungen voraussichtlich bewegt werden?
- Inwieweit haben die Grabungen Auswirkungen auf die jetzigen Pächter an der Reitbrake und den laufenden Eisenbahnbetrieb?

Antwort (Landesarchäologie): Die Dauer der Ausgrabungen kann im Moment noch nicht genau benannt werden, sondern kann besser eingeschätzt werden, wenn wir auf das Niveau der Gräber gekommen sind. Wir werden durch die Georeferenzierung des Friedhofs eine Fläche von ca. 3500 qm öffnen, denn auch die schon exhumierten Gräber wird die Landesarchäologie sorgfältig nach Objekten auf Hinweise zur Identität der dort ehemals Bestatteten untersuchen, um möglichst noch einigen der als „unbekannt“ in Osterholz Beigesetzten einen Namen zu geben.

Die Frage nach dem Verbleib der Erdmengen, die entnommen werden, klärt sich beim Gespräch mit den Mietern und Vermietern der Fläche an der Reitbrake. Vorstellbar erscheint zunächst nur eine Hälfte des Friedhofgeländes zu öffnen und zu untersuchen, den entstehenden Abraum neben der Fläche zu lagern, dann die zweite Hälfte zu öffnen und zu untersuchen, und den dabei entstehenden Abraum auf die zuerst geöffnete Fläche zu verbringen.

Die Auswirkungen auf die Pächter bestehen darin, dass dort die Lagerfläche der einen Firma geräumt und verschoben werden muss. Wann dies erfolgen kann wird sich in einem Gespräch mit allen Beteiligten hoffentlich bald klären. Der laufende Eisenbahnbetrieb ist davon nicht betroffen, da die Ausgrabung durch einen aufzustellenden Bauzaun abgetrennt wird.

- Sehen die aktuellen internationalen Übereinkünfte und Standards nicht vor, dass Umbettungen normalerweise nicht statthaft sind, jedenfalls nicht aus dem Grund, eine Fläche erschließen zu wollen?

Antwort (Landesarchäologie): Die Landesarchäologie ist nicht die Behörde, die die Baugenehmigung erteilt, sondern wir müssen entsprechend dem Bremer Denkmalschutzgesetz hier an dieser Stelle dafür Sorge tragen, dass die Ausgrabung mit der gebotenen Sorgfalt und mit Respekt gegenüber den dort ehemals und noch Bestatteten erfolgt. Dafür hat die Landesarchäologie Kontakt mit dem Bund Deutsche Kriegsgräberfürsorge aufgenommen und erhält von dort beratende Unterstützung, wenn wir mit der Freilegung begonnen haben.

Antwort (SWH): Die geltenden Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Russischen Föderation sowie der Regierung der Ukraine über die Kriegsgräberfürsorge sehen Umbettungen unter anderem für den Fall vor, dass auf deutschem Boden nachträglich russische bzw. ukrainische Kriegstote aufgefunden werden. Die notwendigen Gespräche mit den Generalkonsulaten Russlands und der Ukraine wurden durch die Senatskanzlei aufgenommen. In diesem Zusammenhang werden die völkerrechtlichen Fragestellungen weiter geklärt.

- H- Winkel Frage an Frau Prof. Halle: Sie haben am 10.03.21 gesagt, dass Sie Unterlagen aus der Gedenkstätte Sandbostel haben, in denen von Reihen und Grabnummern die Rede ist. Das klingt so, als ob dort ein relativ geregelter Friedhof war. Halten Sie diese Einlassung aufrecht?
2. Frage an Herrn Dr. Elmshäuser: Kennen Sie den Standort des Massengrabs, in dem 24 polnische Zwangsarbeiter begraben waren? Sind Sie der Meinung, dass die Betrachtung dieses polnischen Grabes in die Untersuchung mit einbezogen werden muss?

Antwort (Staatsarchiv): Der Standort des Grabes ist bekannt, es wurde aufgelöst und die Opfer wurden zum Friedhof Osterholz überführt. Insofern ist u.E. eine Einbeziehung dieses ehemaligen Grabstandorts in die Untersuchung nicht notwendig.

Antwort (Landesarchäologie): Die Einlassung hält die Landesarchäologie nach den Luftaufnahmen und nach den Informationen aus der Liste des obp-memorials für richtig.

- H. Winkel Frage 3 an Frau Prof. Halle und Herrn Prof. Elmshäuser: Können Sie auf sämtliche Zeugnisaussagen der Oslebshausen Mitbürger verzichten, die in ca. 1000 Seiten Gesprächsprotokollen festgehalten sind?

Antwort (Staatsarchiv): Die derzeitigen Untersuchungen des Staatsarchivs dienen v.a. dem Zweck, aus den Schriftquellen belastbare Kenntnisse zur Beantwortung der Fragen um den ehemaligen Friedhof zu gewinnen. Sollten hierzu von Mitbürgern ergänzende authentische Zeitzeugenaussagen zur Verfügung gestellt werden, könnten diese natürlich in die Bewertung einbezogen werden.

Antwort (Landesarchäologie): Die Landesarchäologie kann sich den Ausführungen des Staatsarchivs voll und ganz anschließen.

- H. Winkel: Herr Elmshäuser hat berichtet, dass 1946 die Aufspülung des Geländes begann, Erklären Sie mir bitte, warum der Senat am 18.08.1947 die Einrichtung des Ehrenfriedhofs Russefriedhof Oslebshausen mit schätzungsweise 800 verstorbenen Russen beschlossen hat.

Antwort (Staatsarchiv): Die Sandaufspülungen auf dem Friedhofgelände sind leider nicht exakt zu datieren. Sie müssen zwischen dem Mai 1946 und dem Sommer 1948 vorgenommen worden sein. Einen Zusammenhang mit dem Beschluss des Senats vom Jahr 1947 würde ich hierzu nicht herstellen.

- Zu dem fraglichen Gelände gibt es einen einstimmig gefassten Planfeststellungsbeschluss der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) vom 12-04.2012 (Bebauungsplan 2434). Planungsziele sind in Punkt 3 der Lösung u.a. beschrieben "Als Abstandsfläche zum Gewerbegebiet und als so genannte "Pufferzone" sollen die Brachen als Grünfläche entwickelt werden." Ich schlage vor, nach den Ausführungen zu den dort noch vermuteten 280 russischen Gräbern, die Fläche als "Gedenkwald" einzurichten, um endlich den verstorbenen russischen Zwangsarbeitern eine würdige Gedenkstätte zu geben.

Antwort (SKUMS/SWHSWH): Sowohl der Umgriff als auch die Planungsziele des Bebauungsplans 2434 wurden mit dem erneuten Aufstellungs- und zugleich Auslegungsbeschluss am 21.2.2019 von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr und Stadtentwicklung geändert. Der seit dem 16.07.2020 rechtskräftige Bebauungsplan 2434 setzt nord-östlich der Reitbrake entlang der Böschung einen schmalen Streifen privater Grünfläche fest. Das Plangebiet schließt mit dieser Böschung ab und umfasst nicht die Flächen um die Reitbrake. Auf den Freiflächen zwischen den Straßen Pulverberg und Wohlers Eichen sieht der Bebauungsplan weiterhin die Entwicklung einer Waldfläche vor.

Entsprechend den internationalen Abkommen würde für den Fall des Auffindens weiterer Gräber eine würdige und ordnungsgemäße Bestattung der Toten auf dem Osterholzer Friedhof verfolgt. Ein vorhandenes Mahnmal dient dem Gedenken an die tragische Geschichte des Ortes.

- Traditionsreiches Unternehmen als Rechtsnachfolger der Linke-Hofmann-Busch, die in der NS-Zeit ebenfalls Zwangsarbeiter eingesetzt hat. Wie passt es, dass dieses traditionsreiche Unternehmen nun auf den Grabstellen von Sowjetischen NS Opfern eine Bahnwerkstatt bauen will?
- Wie geht Alstom mit der Kriegsgräberstätte um? Ist die zeitliche Planung nicht viel zu riskant? Hat Alstom nicht sogenannte ESG Kriterien zu erfüllen, die es ihnen als Nachfolger von Linke Hofmann Busch Werke verbieten, hier zu investieren?

Antwort (SWH/Landesarchäologie): Der angemessene Umgang mit den ggf. noch vorhandenen Grabstellen wird wie in der Veranstaltung erläutert zurzeit durch die Landesarchäologie geprüft. Nach derzeitigem Stand kommt bei Vorfinden verbliebener Grabstellen eine Umbettung auf den Osterholzer Friedhof in Betracht. Es wird keine Freigabe des Grundstücks für die Errichtung einer Bahnwerkstatt erfolgen, bis diese Untersuchungen und die ggf. erforderlichen Umbettungen abgeschlossen sind. Insofern ist nicht davon auszugehen, dass Bremen Fa. Alstom ein Grundstück zur Verfügung stellt, auf dem Grabstellen von NS-Opfern verbleiben.

E – Fragen zur Technik / Planung / Betrieb

- Aus welchen Richtungen werden die Züge anlaufen? Durch Oslebshausen? Über die Brücke am ehemaligen Klöcknergelände? Zu welchen Tageszeiten soll das geschehen?
- Wird es ein Nachtfahrverbot geben?
- Zu welchen Tages- und Nachtzeiten werden Leerfahrten stattfinden?
- Wie hoch ist die jährliche Kilometerleistung, die sämtliche Züge aufgrund der täglichen Leerfahrten fahren zu Beginn und im Laufe der nächsten 30 Jahre?

- Enthält das Testat der DB Netz eine Prognose über die Verkehrssteigerung der nächsten Jahre und welche Zeiträume wurden betrachtet?

Antwort (Alstom/LNVG): Die Fahrten zur Werkstatt werden über den Tag verteilt durchgeführt. Ein Schwerpunkt wird vor und nach den vormittäglichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten sein. Ein Nachtfahrverbot wird es nicht geben können, da Fahrzeuge zu jeder Zeit die Werkstatt erreichen müssen.

Jedes EBN-Fahrzeug wird im Jahr ca. 200.000 km fahren. Die Werkstattfahrten sind dabei nur ein sehr kleiner Bruchteil, zumal die Entfernung zwischen Werkstatt und EBN nur ca. 10 km beträgt.

Das Testat von DB Netz ist aufgrund der heute bekannten Streckenbelegungen gemacht worden. Danach ist die Zulaufstrecke ausreichend leistungsfähig, 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 von 13 zusätzlichen Optionsfahrzeugen, die die Zahl der täglichen Zugfahrten dann auf rund 30 erhöhen könnte, wäre die Leistungsfähigkeit weiterhin gegeben.

- Welche Gleise sollen zusätzlich zu den vorhandenen wo neu verlegt werden?
- Wo verläuft die Zufahrt zur Bahnwerkstatt? 10 m hinter den Wohnhäusern?
- Zu Folie 5: es soll ein Anschluss an eine zweigleisige elektrisch befahrbare Strecke vorliegen. Das ist hier doch gar nicht der Fall, oder?
- Wird die Strecke noch elektrifiziert?
- Vom Gleis 88 gehen 15 Abstellgleise aus. Wie viele und welche sollen dafür für die Abstellanlage genutzt werden?
- Aktuelle Nachfrage: Wie viele der 15 Abstellgleise von Gleis 88 werden benötigt?
- Wie viele Gleise entstehen jeweils in Abstellanlage und Werkstatthalle?
- Das Gleis 88 hat unterschiedliche Höhen. Ist eine Neuverlegung vorgesehen?

Antwort (Alstom): Erst wenn die detaillierten Planungen vorliegen, kann genau gesagt werden, wo und welche Gleise verlegt und neugebaut werden. Die Pläne können dann auf einer folgenden Informationsveranstaltung gezeigt werden, ebenso im Hinblick auf eine eventuelle Elektrifizierung und Gleis 88. Der Anschluss des EBN-ServiceCenters wird in Bremen Rangierbahnhof an die zwei- und teilweise sogar viergleisige Strecken von und nach Bremen Hbf benutzt.

- Was ist mit den angesprochenen Engpässen auf der Strecke Oslebshausen nach Bremerhaven? Also wie hoch ist das Aufkommen und wie soll der Knoten gelöst werden? Ich spreche davon Güterzügen von / über Bremerhaven und retour.
- Inwiefern wird eine Steigerung der Zuganzahl in den nächsten Jahren erfolgen?

Antwort (SKUMS/SWH): 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 außerhalb der für den Großraum Bremen durch eine Studie aus dem Jahr 2013 identifizierten Engpassbereiche. 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.

- Ist ein Einsatz von Wasserstofftechnik in den nächsten Jahren geplant?

Antwort (Alstom/LNNG): Es besteht die Vorgabe, dass ein lokalemissionsfreies Rangiergerät einzusetzen ist. Ob dies letztlich mit Batterie oder mit Wasserstoff betrieben wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden.

- Welche Instandsetzungs- Arbeiten werden in der Werkstatt ausgeführt. (Motor und Radsatztausch usw.)
- Was heißt Reprofilierung der Räder? Schleifen?
- Soll in der Waschanlage Brauch- oder Frischwasser verwendet werden?
- Wie wird gearbeitet im Schichtdienst oder nur Tagschicht?

Antwort (Alstom/LNNG): Im EBN-Service-Center werden alle am Zug anfallenden Arbeiten ausgeführt. Dazu gehört auch der Tausch von Komponenten wie Drehgestelle, Radsätze, Transformatoren usw.. Für größere Arbeiten an den Komponenten selbst werden diese in spezielle Betriebe geliefert und dort instand gesetzt.

Reprofilieren bezeichnet ein spanendesspanendes Abdrehen der Räder (vergleichbar einer konventionellen Drehbank in der Metallbearbeitung). Auch eine derartige Anlage kann in Braunschweig oder Uelzen besichtigt werden. Da die Maschine unter dem Gleis in einer betonierten Vertiefung steht und nach oben durch den Zug abgedeckt ist, ist die Emission von Geräuschen nach außen sehr gering. Moderne Waschanlagen wie sie hier vorgesehen sind, zeichnen sich durch einen hohen Brauchwasseranteil und einer biologischen Wasseraufbereitung aus. Es wird im Schichtdienst gearbeitet. Wir gehen derzeit von einem 2-Schicht Betrieb (Früh/Spät) aus.

- Haben die neuen Züge der neuen Generation auch ein erhöhtes Geräuschniveau? (wie die neuen Straßenbahnen der BSAG)

Antwort (Alstom/LNNG): Die Züge zeigen ein besonders niedriges Geräuschniveau (welches auch in der Ausschreibung durch die LNNG gefordert wurde). Es werden die leisesten Regionalzüge in Deutschland werden.

- Ich lese 34 Züge. Und was ist mit den anderen Zahlen, die von mehr Zügen ausgehen. Und die dann in Oslebshausen gewartet werden sollen?
- Beinhalteten die genannten 34 Fahrzeuge eine Umlaufreserve und wie groß ist die Fahrzeugreserve im Vergleich zu den für das Betriebsprogramm notwendigen Fahrzeugen?

Antwort (Alstom/LNNG): Die LNNG hat jetzt 33 Triebzüge beschafft. Diese Züge sind für den Einsatz im EBN bestimmt. Damit wird das von der LNNG bereits 2016 veröffentlichte Angebotskonzept für Nord-West-Niedersachsen („Bremen und um zu“) umgesetzt. Ein weiterer Triebzug wurde beschafft, um die Zulassung für das zukünftige europäische Zugsicherungssystem ETCS zu erlangen.

Sollten Angebotserweiterungen in den nächsten Jahren notwendig werden, können max. 10 weitere Fahrzeuge im EBN-ServiceCenter instand gehalten werden. Ob und wann die Fahrzeuge beschafft werden, Dies ist aber derzeit noch nicht ersichtlich.

	<p>Für die Instandhaltung ist bei der gesamten Fahrzeugmenge von 34 Zügen ein Anteil von 4 Zügen als Instandhaltungsreserve vorgesehen. Eine weitere Reserve von 33 Fahrzeugen ist als betriebliche Reserve für das Eisenbahnverkehrsunternehmen geplant</p> <ul style="list-style-type: none"> Soll die Bahnwerkstatt ausschließlich durch die LNVG genutzt werden? <p>Antwort (Alstom/LNVG): Das EBN-ServiceCenter wird eine Anlage der Eisenbahn sein. Es kann prinzipiell auch von anderen Kunden genutzt werden, sofern Kapazitäten vorhanden sind und die aufgestellten Nutzungsbedingungen erfüllt werden. Entsprechende Anforderungen liegen derzeit nicht vor und es ist auch nicht beabsichtigt, zusätzliche Kapazitäten dafür zu schaffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Werden die Züge in der vorgesehenen Bahnwerkstatt auch an- und abgekoppelt? Wo soll das passieren? <p>Antwort (Alstom/LNVG): Die Triebzüge können grundsätzlich miteinander gekuppelt werden. Dies erfolgt durch automatische Kupplungen. Ein Eingreifen eines Rangierers ist nicht notwendig. Lärm entsteht beim Kuppeln nicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> Wie viele Fahrräder kann ein solcher Zug mitnehmen? <p>Antwort (Alstom/LNVG): Die Menge der vorhandenen Fahrradstellplätze wird durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen bestimmt. Max. können pro Zug 28 Fahrräder befördert werden. Fahren die Züge in Doppeltraktion wird die Anzahl nochmal erhöht</p>
<p>6.</p>	<p>Abschluss und Ausblick</p> <p>Herr Dr. Krämer und Herr Lankowsky bedanken sich für die rege Teilnahme an der Veranstaltung. Die im Veranstaltungsverlauf im Chat gestellten Fragen werden beantwortet, indem das Protokoll der Veranstaltung entsprechend ergänzt wird. Ebenfalls werden die gezeigten Präsentationen an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer versandt. Weitere Informationsveranstaltung folgen bei weiterem Planungsfortschritt.</p>

Bremen, den 12.05.2021
CTB