



FUNKTIONALE VIELFALT VS. TA LÄRM

DR. JAN RÖTTGERS, 9. MAI 2019

KONFERENZ ZUR SCHÖNHEIT UND LEBENSFÄHIGKEIT DER STADT NO. 10

Mehr Mut für eine Wende im Planungs- und Bauprozess!

Das **Urbane Gebiet** schafft die Möglichkeit, verschiedene Nutzungen, wie Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Kultur in einem Quartier zu entwickeln und damit dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ Rechnung zu tragen. Ferner ist das Urbane Gebiet ein Beitrag der Flächenknappheit entgegen zu wirken, indem eine kompakte Bebauung zulässig ist.

Problematisch bei der Anwendung des Baugebietstyps „Urbanes Gebiet“ ist weiterhin:

- **Die für Gewerbelärm geltenden höheren Auflagen als für Verkehrslärm.** Hierdurch ergibt sich eine Benachteiligung der urbanen Logistik, deren Bedeutung seit Jahren ungebrochen zunimmt. Weiterhin wird dieses Segment nicht als normaler Verkehrslärm behandelt.
- **Die Abgrenzung im unbeplanten Innenbereich** (im B-Plan-Verfahren); hier muss entschieden werden, ob es sich um ein Mischgebiet (60/45 dB) oder ein urbanes Gebiet (63/45 dB) handelt und welche Richtwerte einzuhalten sind. Die Rechtsunsicherheit führt hier eher zu einer 60/45 dB-Pflicht.
- **Übernahme der überholten Verkaufsflächenbegrenzung und Sortimentsbeschränkung auf das Urbane Gebiet.**

Eines der größten Hindernisse für die Wohnbaulandentwicklung und auch die **Innenentwicklung** insgesamt sind **Restriktionen und rechtliche Unklarheiten im Hinblick auf Gewerbelärm**. Hier wird vielfach die Auffassung vertreten, dass passive Schallschutzmaßnahmen, die für Verkehrslärm ausreichend sind (insbesondere Zielstellung eines ausreichenden Innenraumschutzes bei Nacht), für Gewerbelärm nicht ausreichend seien, weil es hierfür im Wesentlichen auf die Werte vor dem zu öffnenden Fenster ankomme.

Vorschlag zur Änderung § 15 Abs. 1 Bau NVO

„Belästigungen oder Störungen von schutzbedürftigen Räumen durch Gewerbelärm, Verkehrslärm und Sportlärm liegen nicht vor, wenn dem durch geeignete Schutzvorkehrungen wie Außendämmungen, besondere Fensterkonstruktionen (mit oder ohne offenbare Fenster o.ä.) so Rechnung getragen wird, dass ein ausreichender Innenraumschutz gewährleistet ist.“

Forderungen des ZIA im Rahmen der aktuellen Diskussion zur Beschleunigung von Planungs- und Bauprozessen:

- Wir brauchen ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz
- Beschleunigung der Planungs- und Baugenehmigungsverfahren durch bessere Personalausstattung in den Kommunen
- Einführung der digitalen Bauakte
- Aufnahme der Typengenehmigung in die Musterbauordnung
- Behutsamer Umgang mit der Ausübung der Vorkaufsrechte durch die Kommunen
- Vermeidung der Verschärfung der Rahmenbedingungen von Share Deals
- Grundsteuerreform: Flächenmodell statt komplizierter wertebasierter Berechnungsmodelle. Die Grundsteuer ist keine Vermögenssteuer, sondern eine Objektsteuer zur Kompensation von Infrastrukturmaßnahmen!

Exkurs: Funktionale Vielfalt braucht eine funktionierende Infrastruktur!

Friesisches Drama

Vor zweieinhalb Jahren wurde eine wichtige Brücke zwischen Deutschland und den Niederlanden bei einem Schiffsunfall zerstört. Bis sie wieder steht, wird noch viel Zeit vergehen. Und teuer wird es auch.

Von Reinhard Bingener

stand nur geringer Schaden. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wertete die Kollision später als „weniger schweren Seeunfall“. Die Friesenbrücke allerdings war deutlich stärker ramponiert und ist seitdem unbenutzbar. Für die Bevölkerung bedeutet das erhebliche Einschnitte: Auf der Bahnstrecke zwischen dem niederländischen Groningen und Bremen musste ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Und etliche Anwohner müssen nun 20 Kilometer Umweg mit dem Auto fahren, um zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen – statt die Ems einfach zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf der Friesenbrücke zu queren. Zunächst hoffte man in der Region darauf, dass die Schäden nach überschaubarer Zeit behoben sein würden. Die erste Friesenbrücke und ihre Nachfolgerin waren schließlich in den Jahren 1876 und 1926 nach jeweils zwei Jahren Bauzeit fertig. Der Wiederaufbau der Brücke nach ihrer Sprengung im Zweiten Weltkrieg gelang sogar noch schneller.

Nach dem Unfall der Emsmoon verging allerdings schon ein knappes Jahr, bis überhaupt die Vorentwurfsplanungen für die Reparatur der Brücke abgeschlossen waren. Und damit sei die Deutsche Bahn als Bauherrin schon recht schnell gewesen, lobten Beteiligte. Als Fertigstellungstermin wurde zu dem Zeitpunkt das Jahr 2021 genannt, die Kosten für die

Reparatur wurden mit 33 Millionen Euro beziffert. Die Reederei der Emsmoon steuert trotz der Fehler, die auf dem Schiff gemacht wurden, lediglich vier Millionen Euro bei, weil die Versicherung nicht mehr abdeckt. Die Kosten trägt der Steuerzahler.

Als die Bahn den Plan zum Wiederaufbau gerade vorgestellt hatte, meldete sich die Meyer-Werft zu Wort. Das florientische Unternehmen aus Papenburg überführt seine neugebauten Kreuzfahrtschiffe zwei- bis dreimal im Jahr über die Ems in die Nordsee. Das Mittelteil der Friesenbrücke muss dafür von einem Schwimmkran ausgehängt werden, was die Werft jedes Mal 150 000 Euro kostet und den Zugverkehr für einige Tage lahmlegt. Die Meyer-Werft drängte deshalb auf einen veränderten Neubau der Friesenbrücke statt einer 1:1-Wiederherstellung. Und weil in der Region in aller Regel geschieht, was die Meyer-Werft möchte, fügte man sich. Die Friesenbrücke soll nun sogar zur „größten Drehbrücke in ganz Europa“ werden – mit einem schwenkbaren Brückenteil von 142 Metern Länge, das mit auch ein Kreuzfahrtschiff durchpasst.

Der Bau einer Drehbrücke nimmt allerdings auch deutlich mehr Zeit in Anspruch. Als Fertigstellungstermin nennt die Bahn inzwischen das Jahr 2024 – und das auch nur unter Vorbehalt, denn es gibt viele Unwägbarkeiten. Das Baug-

biet ist umgeben von naturschutzrechtlich relevanten Flächen, die EU-Vogelschutzrichtlinie muss ebenso berücksichtigt werden wie die Flugrouten von Fledermäusen. Auch zur Bodentragfähigkeit des Emsgrundes sowie zu „archäologischen Verdachtsflächen“ müssen Gutachten erstellt werden. Erst danach wird das Eisenbahnbundesamt mit dem Planfeststellungsverfahren beginnen können. Die Umweltschutzverbände halten sich



auch weiter die Option offen, gegen einen möglichen Planfeststellungsbeschluss zu klagen. Die Bahn warnt, dass man in diesem Fall nicht wie geplant im Jahr 2020 mit den Bauarbeiten an der Ems beginnen könne und der ohnehin „sehr engagierte“ Zeitplan bis zum Jahr 2024 keinesfalls mehr einzuhalten wäre.

Auch die Kosten steigen durch den Bau einer Drehbrücke noch einmal erheblich. Zunächst war von 48 Millionen Euro die Rede – also 15 Millionen Euro mehr, als bei einer 1:1-Wiederherstellung der alten Brücke angefallen wären. Diese Mehrkosten hat der Bund erst vor einigen Tagen in seine Haushaltsplanung aufgenommen. Mittlerweile plant die Bahn aber sogar schon mit Kosten in Höhe von 66 Millionen Euro. Die Signale aus Berlin deuten darauf hin, dass man die Drehbrücke dennoch nicht scheitern lassen will. Bislang erklären die relevanten Akteure allesamt, zu dem Projekt zu stehen.

Aus ihrer Verärgerung über die kostspieligen und langwierigen Prozeduren machen manche Beteiligte aber keinen Hehl. Der Landkreis Leer spricht davon, dass es „sehr ärgerlich sei“, dass die Friesenbrücke frühestens neun Jahre nach der Frachterkollision wieder hergestellt sein wird. Insbesondere den Nachbarn in den Niederlanden sei dies „nur schwer vermittelbar“. Aus der Spitze der Niedersächsischen Landesregierung heißt es, die Geschichte mit der Friesenbrücke sei „peinlich“ für die deutsche Seite. „Bei den Niederländern läuft so etwas deutlich schneller“, sagt Arno Ulrichs von der IHK in Papenburg. Auch bei der Ausbaggerung der Außenems habe man in Deutschland immer noch nicht mit den Arbeiten begonnen, obwohl die Planungen schon seit 2002 laufen. Die Niederländer hätten mit den Planungen erst 2015 begonnen und seien jetzt schon fleißig bei der Arbeit. Ulrichs fordert deshalb, die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu verkürzen

und die Planungsbehörden personell besser auszustatten.

Angesichts der Verzögerungen richtet sich der Unmut in der Region aber nicht nur gegen die langwierigen behördlichen Verfahren, sondern auch gegen die Meyer-Werft, die das gesamte Verfahren allein durch ihre späte Intervention um ein Jahr verzögert hat. Die Geduld mit dem größten Arbeitgeber der Region, dessen Kreuzfahrtschiffe auch massive ökologische Probleme in der kleinen Ems verursachen, gilt inzwischen als arg strapaziert. Viele Bürger sind verärgert darüber, dass auch die Ersatzfahre für die Radfahrer und die Fußgänger bislang nicht in Betrieb genommen wurde – obwohl die Werft versprochen hatte, sie einzurichten. Dabei ist die Werft der große Profiteur der geplanten Drehbrücke. Sie muss sich aus rechtlichen Gründen allerdings nicht an den Baukosten beteiligen.

Ob am Ende dieses kleinen friesischen Dramas tatsächlich eine Drehbrücke über die Ems führt, lässt sich abschließend noch nicht sagen. Die Frage lautet: Was passiert, wenn sich schon vor Baubeginn herausstellt, dass es nicht bei 66 Millionen Euro bleibt? Das Land Niedersachsen erklärt zu diesem Szenario, dass der Bund zugesichert habe, „alle weiteren Mehrkosten für den Neubau gegenüber einem Ersatzbau der Friesenbrücke zu tragen“.

Bis zu einer gewissen Summe mag das auch tatsächlich zutreffen. Ob man sich in Berlin aber darauf einlässt, auch hohe Mehrkosten alleine zu tragen, ist allerdings offen. Der Bund könnte versuchen, auf einen Deal mit dem Land Niedersachsen zu drängen. Die Geldgeber könnten aber auch zu dem Ergebnis kommen, dass Dutzende Millionen Euro Mehrkosten für die Drehbrücke doch zu viel sind. Dann läge plötzlich wieder die Rekonstruktion der alten Friesenbrücke als Option auf dem Tisch. Man tut sich schwer mit großen Bauvorhaben in Deutschland.

Tiefe Dunkelheit liegt schon über dem platten Land, als die „Emsmoon“ am frühen Abend des 3. Dezembers 2015 erstmals Kontakt mit dem Wärter der „Friesenbrücke“ aufnimmt. Kurz zuvor ist der Stückgutfrachter im Papenburger Hafen losgeschippert. Auf seinem Weg nach Schweden ist die alte Eisenbahnbrücke über die Ems das erste Hindernis. Die zehn Mann Besatzung und der Lotsen auf dem Bord sind bestens mit ihr vertraut: Das Schiff segelt zwar unter der Flagge von Antigua und Barbuda, was eher an schumrigem Hafenkneipen in der Karibik denken lässt – tatsächlich aber stochert es für gewöhnlich in friesischen Küstennebeln herum.

Um 18.17 Uhr erkundigt sich der Lotsen auf der Emsmoon noch einmal beim Wärter der Friesenbrücke nach der Lage. „Der Zug hat Verspätung. Kommt um 25. Ihr könnt durch“, funkelt der Wärter. „Prima, ich lass dann so laufen“, antwortet der Lotsen.

Fünf Minuten später meldet sich der Brückenwärter mit einer Nachricht, die den Lotsen überrascht: Die Friesenbrücke ist geschlossen. Der Lotsen ist von einer Passage vor der Durchfahrt des Zuges ausgegangen, der Wärter von einer Passage danach. Die beiden haben sich missverstanden. Die Emsmoon ist zu diesem Zeitpunkt nicht einmal mehr 200 Meter von der Brücke entfernt. Der Lotsen, dem der Kapitän regelwidrig das Ruder die ganze Zeit überlassen hatte und der sein Schiff trotz schlechter Sicht „laufen“ ließ, versucht zwar noch eilends, die Emsmoon abzubremsen. Die Geschwindigkeit lässt sich aber zu diesem Zeitpunkt kaum noch verringern. Um 18.23 Uhr prallt der 112 Meter lange und 15 Meter breite Frachter gegen die Friesenbrücke.

Für die Emsmoon ging der Zusammenprall damals glimpflich aus. Niemand wurde verletzt, und am Schiff ent-





10 Jahre für den Bau einer Ersatzbrücke über die Ems

- 2015 wurde die Friesenbrücke zwischen Leer (Ostfriesland) und Groningen (Niederlande) durch einen Frachter zerstört
 - Für die Ersatzbrücke braucht man ein neues Planfeststellungsverfahren – dieses dauert bis 2022!
 - Das Baugebiet ist umgeben von naturschutzrechtlich relevante Flächen: EU-Vogelschutzrecht, Bodentragfähigkeit, Flugroute von Fledermäusen. Die UVP ist ein unberechenbarer Faktor
 - Europaweite Ausschreibung bis 2023
 - Kostenschätzung hat sich von 48 Mio. € auf 70 Mio. € erhöht
 - Baubeginn: 2024
 - 1876 wurde der erste Bau der Friesenbrücke in 2 Jahren errichtet
- **Wir sind in Deutschland bei Infrastrukturprojekten nicht gut aufgestellt!**

Politik braucht mehr **MUT** zur Schaffung von
Rahmenbedingungen, die Investitionen fördern und
wirtschaftliche Freiheitsgrade erhöhen!