

Alternativstrecke nutzen - Ausbau des Hauptbahnhofs stoppen!

Argumente gegen Einwände

A. Grundsätzliche Einschätzung:

Die Doppelforderung "**Alternativstrecke Oldenburg - Osnabrück nutzen/Ausbau des Bremer Hauptbahnhofs stoppen**" ist gesundheitspolitisch begründet. Die vor allem durch die Bremerhavener Güterverkehre stark belastete Wohnbevölkerung an den Eisenbahnstrecken durch Bremen soll geschützt werden vor der zusätzlichen Belastung durch die Jade-Weser-Port-Verkehre. Schon jetzt übersteigt der Bemessungspegel von nachts 75 dB(A) an der Strecke nach Hannover nach Auffassung des Obergerichtes Bremen die "grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle" (Art. 2 und Art. 14 Grundgesetz). Spitzenpegel liegen nach Messungen von Anwohnern deutlich über 80 dB(A) bis über 90 dB(A).

Die programmatischen Aussagen zweier Bremer Umweltsenatoren sind erfreulich, ihre reale Politik spricht eine andere Sprache. In der von DB AG und Senat gemeinsam herausgegebenen Presseinformation vom 05.07.2010 über einen Bahngipfel in Bremen heißt es:
"Senator Dr. Loske und Dr. Grube stimmten darin überein, dass die gewollte bessere Anbindung der Seehäfen und die Steigerung der Leistungsfähigkeit im Bahnknoten Bremen nicht zu Lasten der Anwohner an den Bahnstrecken gehen darf."

Der Senat hat im Januar 2012 eine Aufforderung zur Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Gleis 1-Verlängerung abgelehnt mit dem Hinweis, es gäbe wirksamere Maßnahmen, um den Schutz der Anwohner zu gewährleisten. In der Pressemitteilung vom 18.01.2012 heißt es:

"Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Dr. Joachim Lohse: 'Der Schutz der Menschen vor dem zunehmenden Bahnlärm ist für mich und den gesamten Bremer Senat eine zentrale Aufgabe, der wir uns mit ganzer Kraft stellen. Eine Klage würde allerdings nur äußerst geringe Aussichten haben. Wir werden uns daher ganz auf die Dinge konzentrieren, die erfolgversprechender erscheinen.'"

Welche erfolgversprechenderen Maßnahmen hat der Senat bislang ergriffen?

Lärmschutzmaßnahmen werden nur im Bereich der eigentlichen Baumaßnahmen durchgeführt, die zusätzlichen Züge aber durchqueren das ganze Stadtgebiet, von Huchting bis Hemelingen und vice versa. Aber auch die erfolgenden Lärmschutzmaßnahmen sind unzureichend, im Bereich Außer der Schleifmühle beispielsweise löst die 500m lange, 4m hohe und 1 Mio. Euro teure Lärmschutzwand nachts nur einen (!) von 143 Schutzfällen! Schallschutzfenster aber bedingen eine Art Käfighaltung - wenn man sie im Sommer zwecks Lüftung öffnet, hat man die volle Dröhnung! Die Erschütterungen werden trotz des vorgesehenen Einbaus beschlotter Schwellen im Bereich Außer der Schleifmühle zunehmen (und nicht nur da!), aber da wegen

der hohen Vorbelastung der Anstieg maximal 24% betragen soll, werden keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen - die sind rechtlich nur notwendig bei einem Anstieg von 25%!

B. Die Einwände im Einzelnen:

In der Debatte wurden bisher folgende Einwände gemacht:

- 1 Die Strecke über Cloppenburg ist nur eingleisig!
- 2 Die Strecke ist nicht elektrifiziert!
- 3 Ziel- und Quellorte des Verkehrs liegen im Süden und Osten, Osnabrück aber liegt im Westen!
- 4 Senat und Bürgerschaft haben sowieso keinen Einfluss (mehr) auf den Ausbau des Bremer Hauptbahnhofs, da rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen.
- 5 So schlimm wird es schon nicht kommen: die Prognosezahlen für 2025 liegen um 30 Güterzüge pro Tag niedriger als die alten Prognosen für 2015, statt 66 sollen nur noch 36 Züge fahren, das sind 45% weniger (vgl. auch WK-Artikel vom 16.01.2013: "Hamburg drosselt Hafenausbau" und verzichtet wegen der "Delle im globalen Containerverkehr" vorerst auf ein neues Containerterminal für 3,5 Mio. TEU).
- 6 Eine Verkehrsverlagerung schafft neue Betroffenenheiten. Auch an der Strecke Oldenburg - Osnabrück leben viele Menschen. Schon jetzt artikuliert sich Widerstand gegen die Ausbaupläne der niedersächsischen Landesregierung.
- 7 Selbst eine Steigerung der Güterzugzahl um 25% auf 280 Züge in Bremen wirkt sich akustisch nicht spürbar aus. Denn das bedeutet allenfalls eine etwaige Zunahme des Schalls um 1,8 dB(A), die Hörgrenze aber liegt bei 3 dB(A).
- 8 Das Hauptlärmproblem sind nicht die Güterzüge des Jade-Weser-Ports, sondern die aus und nach Bremerhaven.
- 9 Der Senat hat eine Kapazitätsstudie in Auftrag gegeben, in der auch Umgehungstrassen untersucht werden.
- 10 Die Anmeldung der Strecke Oldenburg - Osnabrück sei aus wahlkampfaktischen Gründen erfolgt und komme schon aus betriebspraktischen Gründen zu spät.

C. Widerlegung der Einwände:

zu 1

- 1a Die Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven war auch weitgehend eingleisig, dennoch hat man einen neuen Hafen mit einer Kapazität von 2,7 Mio. TEU gebaut.
- 1b Laut DLR-Gutachten können ohne jede Baumaßnahme täglich 15 Güterzüge von 600m Länge über die Strecke fahren. Sind die Züge kürzer, kann ihre Zahl sogar noch erhöht werden.
- 1c Laut DLR-Gutachten kann die Kapazität auf 58 Güterzüge täglich gesteigert werden, wenn Ausweichgleise verlängert werden ("Kreuzungsbahnhöfe"). Die Kosten dafür wurden 2008 mit 26 Mio. Euro beziffert, das ist weniger als die "Ertüchtigung" des Bremer Hauptbahnhofs kostet (34 Mio.).

zu 2

- 2a Auch die Strecke Oldenburg - Wilhelmshaven ist nicht elektrifiziert, nicht einmal das Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung ist eingeleitet, die Finanzierung nicht

gesichert, dennoch wurde der JWP in Wilhelmshaven gebaut.

- 2b Es ist keine Seltenheit, dass zahlreiche Züge auch auf elektrifizierten Strecken von Diesellokomotiven gezogen werden. So werden beispielsweise derzeit die Dieselloks der Kohlezüge aus Wilhelmshaven weder in Oldenburg noch in Bremen gegen E-Loks ausgetauscht, sondern fahren mit Dieseltraktion weiter Richtung Hannover.
- 2c Viele Privatbahnen, die auch das Netz der DB nutzen wie die EVB und die OHE verfügen überhaupt nicht über E-Loks, da ihr privates Bahnnetz nicht elektrifiziert ist.

zu 3

- 3a Die direkte Strecke Oldenburg - Osnabrück über Cloppenburg ist 50km kürzer als die Strecke nach Osnabrück über Bremen. Für den Containertransport Richtung Ruhrgebiet ist die vorgeschlagene Alternativstrecke also vorteilhaft.
- 3b Für Container Richtung Süden schlägt das DLR-Gutachten die Weiterleitung von Osnabrück über Löhne - Altenbeken nach Kassel vor, über Kassel fahren auch die aus Bremen kommenden Züge. Die Strecke Altenbeken - Kassel hat beispielsweise nach der UBA-Studie "Schienennetz 2025/2030" noch eine freie Kapazität von 320 Güterzügen (S. 57).
- 3c 60% des Containerumschlags soll über Feederschiffe über die Ostseehäfen erfolgen. Da ist es unwahrscheinlich, dass Container in großer Zahl per Bahn nach Osteuropa transportiert werden.
- 3d Es ist vermutlich schwer vorauszusagen, wohin Ziel- und Quellorte der Container sein werden, die zukünftig in Wilhelmshaven umgeschlagen werden.
- 3e Der JWP wird als Konkurrenzhafen zu Rotterdam dargestellt, die meisten Container aus Rotterdam aber dürften Richtung Ruhrgebiet und weiter nach Italien gehen, dafür wird die Rheinstrecke ausgebaut und der St. Gotthard-Tunnel.
- 3f Man unterschätze die Professionalität der Reeder und Spediteure nicht: Wenn sie sehen, dass die Strecke ins Ruhrgebiet über Cloppenburg 50km kürzer ist als über Bremen, werden sie die für diese Richtung vorgesehenen Container im JWP ausladen, d.h. der JWP könnte für diese Relation an Attraktivität gewinnen. Ein 10.000 oder 18.000 TEU - Schiff löscht niemals alle Container in einem Hafen, d.h. etwaige für Osteuropa per Bahntransport bestimmte Container dürften dann in Bremerhaven oder Hamburg gelöscht werden.

zu 4

- 4a Die Bahn hat mit den rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen zur Gleis 1-Verlängerung und zum Bau einer neuen Kurve Richtung Oldenburg in der Tat zwei Baugenehmigungen, die durch politische Meinungsäußerungen des Senats und der Bürgerschaft nicht annulliert werden können. Allerdings ist es fraglich, ob die Bahn z.B. den Bau der Oldenburger Kurve gegen ein eindeutiges Votum der bremischen Politik beginnen wird, auch wenn sie es rechtlich könnte.
- 4b Gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Gleis 1-Verlängerung ist zur Zeit eine Anfechtungsklage vor dem Oberverwaltungsgericht in Bremen anhängig. Sie stützt sich auf einen schweren Verfahrensfehler, nämlich das Versäumnis einer Alternativenprüfung durch die Bahn. Wenn sich die bremische Politik eindeutig für die Alternativstrecke ausspricht, könnte das die Entscheidungsfindung des OVG positiv im Sinne des Klägers be-

einflussen, d.h. der Planfeststellungsbeschluss zu Gleis 1 könnte aufgehoben werden. Wenn aber Gleis 1 nicht fertig ausgebaut wird, macht der Bau der Oldenburger Kurve eisenbahntechnisch keinen Sinn mehr.

zu 5

Mag sein, dass der Containerumschlag weniger stark wächst als noch vor ein paar Jahren angenommen. Doch wenn die zusätzlichen Kapazitäten im Bereich des Bremer Hauptbahnhofs erst einmal geschaffen sind, werden sie auch genutzt. Auch wenn das ein paar Jahre später passiert als ursprünglich geplant.

zu 6

Ohne Frage werden Lärm und Erschütterungen an der Strecke Oldenburg - Osnabrück zunehmen, insbesondere so lange die Güterwagen nicht modernisiert bzw. lärmsaniert sind. Allerdings ist es im Sinne einer "Lärmgerechtigkeit" zu vertreten, dass die mit einer Kapazität von 224 Güterzügen pro Tag bereits hoch belastete Strecke Bremen - Hannover nicht noch weiter belastet wird. Die Strecke über Cloppenburg wird mit 36 Güterzügen pro Tag bis 2025 vergleichsweise wenig belastet sein.

zu 7

- 7a Subjektiv deutlich wahrnehmbar wird die höhere Zugfrequenz sein, d.h. die Anzahl der Schallereignisse, was auch in der Rechtsprechung von Belang ist.
- 7b Nachts soll die Anzahl der Züge von 83 (Ist- 2007) auf 150 steigen, was fast einer Verdopplung entspricht (= Verdopplung des Schalls um 3 dB(A)).
- 7c Da die Güterzüge nach der Ertüchtigung des Hauptbahnhofs auch schneller durch den Bahnhof fahren können, dürften sie ebenfalls schneller ihre zulässige Maximalgeschwindigkeit von 100km/h erreichen, was die Schallimmissionen ebenfalls ansteigen lässt.
- 7d Die Güterzüge sollen zukünftig schwerpunktmäßig auf der Strecke 1401 am Südrand des Gleisfeldes fahren und weniger in der Mitte als bislang, was die Lärmquelle näher an die Bebauung heranschiebt. Somit dürfte mit einem Pegelanstieg von über 3 dB(A) zu rechnen sein, was physikalisch mehr als einer Verdopplung des Schalls entspricht.

zu 8

In der Tat wird durch die Umleitung der zukünftigen JWP-Verkehre die Belastung der Bahnanwohner in Bremen nicht geringer, aber immerhin wird eine drastische Verschlechterung verhindert. Das ist als erster Schritt zu begrüßen.

zu 9

- 9a Die gegenüber der Presse als Beschwichtigung erwähnte Kapazitätsstudie wurde 2010 von der DB und dem Senat vereinbart, um den Hafenhinterlandverkehr zu sichern, gesundheitspolitische Überlegungen finden sich darin nicht. Auch eine Untersuchung der Trasse Oldenburg - Osnabrück als Alternative zum Ausbau des Hauptbahnhofs ist in dieser Studie nicht vorgesehen.

9b Zudem: Wenn die Studie in der zweiten Jahreshälfte fertig sein sollte, ist die "Ertüchtigung" des Bremer Hauptbahnhofs abgeschlossen. Laut Aussage des Konzernbevollmächtigten der DB Ulrich Bischooping ist die Strecke Oldenburg - Osnabrück nicht notwendig, wenn die Ertüchtigung des Hauptbahnhofs abgeschlossen ist (Brief vom 19.11.2012 an die Handelskammer).

10

10a Die Anmeldung der Strecke Oldenburg - Osnabrück als Ausbaustrecke (ABS) für den Bundesverkehrswegeplan 2015 ruft bereits jetzt heftigen Widerstand bei davon betroffenen Gemeinden hervor, ein Wahlkampfvorteil war das sicher nicht. Zwar wird allenthalben der Güterverkehr auf der Schiene als "umweltfreundlich" bezeichnet, doch die technisch veralteten lauten Güterzüge hinterm Haus will niemand haben.

10b Laut DLR-Studie können ohne jede Ausbaumaßnahme sofort 15 Güterzüge mit 600m Länge pro Tag über die Alternativstrecke geschickt werden, bei kürzeren Zügen sogar eine größere Anzahl. Da die Umschlagsmenge im JWP vermutlich langsam wächst (siehe die revidierte Prognose für 2025), bleibt durchaus Zeit, die Ausweichgleise innerhalb von drei Jahren zu verlängern, eine volle Zweigleisigkeit ist zur Abfuhr der Container auch bei voller Auslastung des JWP laut DLR-Studie nicht notwendig.

10c Bei Bedarf können während der Ausbauphase der Ausweichgleise auch Güterzüge Richtung Rheinland über Bad Zwischenahn - Leer abgefahren werden (vgl. Auskunft von Bischooping im Brief vom 19.11.2012). Ein Teil der Güterzüge könnte bei Bedarf auch vorübergehend über Bremen abgefahren werden, bis die Alternativstrecke kapazitätsmäßig erweitert ist.

Fazit: Die Verkehrsbehörde - insbesondere Referat 52 "Schienenverkehr" beim Senator für Verkehr - drängt seit den Tagen der großen Koalition auf die "Ertüchtigung" des "Nadelöhrs Bremen". Die Alternativstrecke wurde nie ernsthaft in Betracht gezogen, gesundheitspolitische Überlegungen spielten bei der Planung keine Rolle. Es ist menschlich verständlich, dass dies Fachreferat seine mehr als zehn Jahre lang verfolgte Planung nicht revidieren möchte. Hierzu wäre eine politische Willenserklärung und Richtungsentscheidung nötig, zu der der Umweltsektor offenbar nicht bereit ist.

Eine traurige Bestätigung dieser Einschätzung ist der aktuelle "Bericht der Verwaltung vom 15.02.2013 für die Sitzung der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 28.02.2013: "Sachstand zur laufenden Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene".