



BAHNLÄRM-  
INITIATIVE  
BREMEN

Bahnlärm-Initiative Bremen  
c/o Walter Ruffler  
Roonstraße 73  
28203 Bremen  
Tel/Fax 0421- 7 44 21  
walterruffler@aol.com  
www.bahnlaerm-initiative-bremen.de

Bremen, 13.11.2013

## Drei Anträge der Bahnlärm-Initiative Bremen

für die Sitzung des Regionalausschusses „Bahnlärm“ der Beiräte am 25. November 2013

Der Regionalausschuss „Bahnlärm“ der Beiräte möge beschließen:

### 1. Nacht- und Sonntagsfahrverbot für laute Güterzüge

*„Der Regionalausschuss Bahnlärm der Beiräte fordert den Senat auf, sich für ein nächtliches Fahrverbot und für ein Sonntagsfahrverbot für laute Güterzüge einzusetzen, die den Vorschriften der TSI-Lärm nicht entsprechen.“*

#### Begründung:

a)

Fahrverbote sind bei anderen Verkehrsträgern nicht ungewöhnlich, so Nachtflugverbote bei Flughäfen und Sonntagsfahrverbot für Lkw. Ein derartiges Fahrverbot für laute Güterzüge würde nach Aussage von Prof. Markus Hecht (TU Berlin) eine massive Lärmentlastung ohne jeglichen investiven Aufwand bedeuten.

b)

Derartige Fahrverbote wären für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Waggonhalter ein Anreiz, ihr rollendes Material umgehend zu modernisieren. Die kostengünstige LL-Sohle ist mittlerweile für die Nachrüstung von alten Waggonen mit Graugussbremsen zugelassen, nach Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen erhalten umgerüstete Waggonen einen Bonus.

c)

Die TSI-Lärm ist eine EU-Vorschrift, die Grenzwerte für neue Waggonen und Lokomotiven enthält. Neue Waggonen mit K-Sohle sind bei glatter Schiene rund 10 dB leiser als graugussgebremste Waggonen.

d)

Die Forderung deckt sich mit der Position der Beiräte in ihrem Fragenkatalog für die Veranstaltung am 06.05.2011 (Fragen 2 und 3).

## 2. Tempolimit für laute Güterzüge

*„Der Regionalausschuss Bahnlärm der Beiräte fordert den Senat auf, auf Bundesebene darauf hinzuwirken, dass eine Rechtsgrundlage für qualifizierte Geschwindigkeitsbegrenzungen für laute Züge geschaffen wird, um die Bürgerinnen und Bürger innerhalb der Stadtgebiete zu schützen“.*

### Begründung:

Tempolimits sind im Bereich des Straßenverkehrs weit verbreitet. Auf Autobahnen z.B. im Ruhrgebiet sind tageszeitlich begrenzte Tempolimits wegen Lärmschutz keine Seltenheit. Innerorts gilt Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit, in Wohngebieten ist häufig Tempo 30 vorgeschrieben und selbst auf Hauptverkehrsstraßen wie der Bismarckstraße und der Kattenturmer Heerstraße gilt streckenweise Tempo 30. Güterzüge aber haben das Privileg, zu jeder Tageszeit mit bis zu 100 km/h durch Wohngebiete zu fahren. Eine Halbierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h brächte ohne jeden finanziellen Aufwand eine Lärminderung um 6 dB(A).

Hauptargument gegen die Abschaffung des Tempo-Privilegs der Bahn ist ein befürchteter Verlust der Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Lkw. Dieses Argument überzeugt nicht:

a)

Durch ein Tempolimit in Wohngebieten wird Konkurrenzgleichheit mit dem Lkw hergestellt.

b)

Angesichts eines Transports von vier Wochen auf den Weltmeeren ist eine etwas längere Fahrzeit per Bahn völlig unerheblich.

c)

Laut Kapazitätsstudie weisen die Güterzugfahrpläne der DB Netz „vielfach nur Transportgeschwindigkeiten von etwa 50 km/h aus“ (S. 152). Welchen Sinn macht es, mit 100 Sachen durch Wohngebiete zu rasen und dann lange Zeit irgendwo herumzustehen?

d)

Nach Aussage von Spediteuren ist weniger die Dauer des Bahntransportes als vielmehr seine Fahrplanteue, sprich Pünktlichkeit, von Belang. Daran aber hapert es laut Kapazitätsstudie gewaltig, da besteht Handlungsbedarf (S. 80 – 82).

e)

Der Bahntransport wird wegen seiner geringeren Kosten von den Kunden gewählt. Bei einem Güterzug mit 80 Standardcontainern beispielsweise fallen nur einmal Kosten für den Lokführer an, bei Lkw-Transport werden 40 Kraftfahrer benötigt. So klagt Christoph Holtkemper, Geschäftsführer der Roland Umschlagsgesellschaft, als im Februar der Bremer Bahnhof wegen eines Güterzugunfalls gesperrt werden musste: Lkws seien keine Alternative, denn: „Pro Lkw sind das zusätzliche Kosten von 500 Euro“, bei 30 Lkw pro Bahnladung wären das 15.000 Euro (Weser Kurier vom 16.02.2013: „Millionenschaden am Bremer Hauptbahnhof“).

f)

Auf der Veranstaltung der Beiräte im der Martin-Luther-Kirche am 6.5.2011 sprach sich Herr Völkl, Geschäftsführer des Vereins Bremischer Spediteure, für ein Tempolimit aus und forderte von der Bahn, dies doch einmal per Simulation zu testen.

g)

Der Antrag entspricht im Wortlaut dem rotgrünen Antrag „Bahnlärm verringern!“ vom 02.05.2011 (Drs. 17/1758), der am 11.05.2011 von der Bürgerschaft unter der Nr. 17/1512 beschlossen wurde. Passiert ist bis jetzt nichts.

### 3. Veranstaltung zum Thema „Güterumgebungsbahn“

*„Der Regionalausschuss Bahnlärm der Beiräte führt eine Veranstaltung zum Thema „Güterumgebungsbahn für Bremen – realistische Alternative oder blanke Utopie?“ durch (Arbeitstitel). Als Podiumsteilnehmer werden u.a. eingeladen: je ein Vertreter der Verkehrsressorts aus Bremen und Niedersachsen sowie ein Vertreter der Handelskammer Bremen.“*

#### Begründung:

a)

Die Konzeption einer „Güterumgehungsstrecke für Bremen“ soll als dritte Stufe der Untersuchung zur „Kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen“ erfolgen (S. 9). Allerdings dürfte diese Güterumgebungsbahn kein Selbstläufer sein. Denn die Kapazitätsstudie macht organisatorische Vorschläge, um die Kapazität der vorhandenen Strecken ohne Zubau zu erhöhen (vgl. Masterplan Hafenbahn), schlägt den Bau von drei „dritten“ Gleisen und Überwerfungsbauwerken (Überführungen) zur Kapazitätssteigerung des Knotens Bremen vor, zudem den Ausbau eines Bypasses über Bremervörde zur Abführung der erwarteten Mehrverkehre. Diese Vorschläge hat der Senat im Vorgriff auf die noch ausstehende „Betriebssimulation“ bereits für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. So könnte es durchaus sein, dass die geplante Untersuchung zu einer Güterumgebungsbahn schon im Vorstadium zu dem Ergebnis kommt, dass nach all den anderen Ausbaumaßnahmen eine Güterumgebungsbahn für die nächsten Jahrzehnte aus Kapazitätsgründen nicht nötig sei. Deswegen ist es wichtig, diese Idee in Erinnerung zu halten und öffentlich zu diskutieren.

b)

Eine „richtige“ Güterumgebungsbahn dürfte auf niedersächsischem Gebiet verlaufen, deswegen ist eine Einigung mit der Landesregierung in Hannover unabdingbar.

c)

Dieser Antrag orientiert sich am Antrag der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen in der Bremischen Bürgerschaft „Umleitung des Eisenbahn-Güterverkehrs prüfen“ vom 24.02.2011 (Drs. 17/1678), der von der Bürgerschaft am 11.05.2011 unter der Nummer 17/1511 beschlossen wurde. In dem Antrag heißt es, es sollten „insbesondere geprüft werden:

- a) alternative Streckenführung abseits von dichtbesiedelten Stadtgebieten
- b) Ertüchtigung bzw. Modernisierung bestehender Alternativstrecken
- c) mögliche Neubauvarianten außerhalb städtischer Gebiete“.

#### Antragsteller:

Walter Ruffler

[Bahnlärm-Initiative Bremen]