



BAHNLÄRM-  
INITIATIVE  
BREMEN

Bahnärm-Initiative Bremen  
c/o Walter Ruffler  
Roonstraße 73  
28203 Bremen

Tel/Fax 0421- 7 44 21  
walterruffler@aol.com

Bremen, 31.10.2012

Herrn  
Senator Dr. Joachim Lohse  
Ansgaritorstraße 2  
28195 Bremen

Alternativstrecke für Güterzüge über Osnabrück

Sehr geehrter Herr Senator Dr. Lohse,

im Namen der Bahnärm-Initiative Bremen bitte ich Sie eindringlich, durch geeignete politische Maßnahmen darauf hinzuwirken, dass die derzeit laufende "Ertüchtigung" des Hauptbahnhofs Bremen gestoppt und die Strecke Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück als Alternativstrecke für die Güterzüge des Jade-Weser-Ports genutzt wird.

Die wenig befahrene Strecke Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück drängt sich als Alternative förmlich auf, sie wurde 2008 vom Institut für Verkehrssystemtechnik in Braunschweig in der Expertise *"Hafenhinterlandanbindung - sinnvolle Koordination von Maßnahmen im Schienenverkehr zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens"* vorgeschlagen (Auszug als Anlage). Obgleich die Strecke weitgehend eingleisig ist, verfügt sie bereits ohne jegliche Ausbaumaßnahme über eine Kapazität von 15 Güterzügen à 600m Länge pro Tag. Das würde für die ersten Jahre des Jade-Weser-Port-Betriebs völlig ausreichen (vgl. Interview mit Eurogate-Chef Emanuel

Schiffer über die Auslastung des Jade-Weser-Ports im Weser Kurier vom 15.10.2012). Nach Verlängerung von Ausweichgleisen ("Kreuzungsbahnhöfen") würde die Kapazität sogar 58 Güterzüge pro Tag betragen und damit dem entsprechen, was durch die "Ertüchtigung" des Bremer Hauptbahnhofs angestrebt wird.

Durch die derzeit laufende "Ertüchtigung" des Bremer Hauptbahnhofs soll die Güterzugkapazität um 25% von 224 auf 280 Güterzüge pro Tag gesteigert werden. Das bedeutet eine zusätzliche Belastung insbesondere für die bereits jetzt hoch belastete Strecke nach Hannover/Osnabrück. Nach Auffassung des Oberverwaltungsgerichts Bremen im Beschluss vom 27.07.2012 ist bei einem Beurteilungspegel von nachts 75 dB(A) die "grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 14 Abs. 1 GG)" bereits jetzt "überschritten" (Az 1 B 155/12).

Uns ist bewusst, dass der Bremische Senat seit Jahren auf die "Ertüchtigung" des Bremer Hauptbahnhofs hingewirkt hat. So heißt es beispielsweise in der Pressemitteilung des Senats vom 18.01.2012: *"Bremen hat sich über Jahre beim Bund und bei der DB AG für dieses Bauvorhaben eingesetzt"*. Politische Entscheidungen aber sollten revidiert werden können, wenn neue Gesichtspunkte ins Bewusstsein treten, wie die starke Belastung durch Lärm und Erschütterungen für Tausende von Bremern. Gesundheitliche Aspekte müssen in die Entscheidung über die bahnseitige Anbindung des Jade-Weser-Ports mit einbezogen werden. Die alternative Strecke über Osnabrück bietet beides: einen sicheren Verkehrsfluss für die Jade-Weser-Port-Verkehre und die Vermeidung von zusätzlicher Belastung vieler Anwohner in Bremen bei vergleichsweise geringer Belastung der dortigen Anwohner.

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."*

Wie wird dieses Versprechen eingelöst? Lärmschutzmaßnahmen sind nach den vorliegenden Planfeststellungsbeschlüssen nur in den Baubereichen "Verlängerung Gleis 1" und "Oldenburger Kurve" geplant, die Züge aber fahren durch das gesamte Stadtgebiet, von Huchting bis Hemelingen und umgekehrt. Und selbst die vorgesehenen Maßnahmen

sind völlig unzureichend. Im Bereich Außer der Schleifmühle beispielsweise soll für eine Million Euro eine 530m lange und 4m hohe Lärmschutzwand errichtet werden, die nachts gerade mal einen von 143 Schutzfällen löst. Alle anderen Wohnungen erhalten Lärmschutzfenster, was faktisch einer Käfighaltung entspricht. Zudem wird die Nutzung von Höfen, Gärten und Balkonen durch Bahnlärm und Erschütterungen drastisch eingeschränkt, was faktisch einer Entwertung des Grundeigentums gleichkommt.

Der Senat hat im Januar unsere Aufforderung zur Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Verlängerung von Gleis 1 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 erfolversprechender erscheinen.'"*

Sie, Herr Senator, sprechen im Namen des gesamten Senats: Welche erfolversprechenderen Maßnahmen hat der Senat bislang ergriffen?

Das mindeste ist, die erwarteten zusätzlichen Güterzüge nicht durch Bremen fahren zu lassen. Weiter sollte sich der Senat mit Vehemenz für die Lärmsanierung oder Erneuerung des großenteils veralteten Fuhrparks einsetzen, davon haben alle Bahnanwohner etwas.

Über eine positive Antwort würden wir uns freuen.

Mit freundlichem Gruß

Walter Ruffler

Anlagen - Expertise "Hafenhinterlandanbindung" (Auszug)

PM vom 11.06.2012: "Die Zeit nutzen - Umleitungsstrecke für JWP-Transporte prüfen!"