



**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, 19.09.2013

An den
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Herrn Dr. Peter Ramsauer
11030 Berlin

Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan 2015

Sehr geehrter Herr Minister Ramsauer,

wir, die Bahnlärm-Initiative Bremen, möchten zwei Schienenprojekte im Bereich Hafenhinterlandverkehr für den Bundesverkehrswegeplan 2015 anmelden:

1. Ausbau der Strecke Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück
(vorrangig zur Abfuhr der erwarteten Jade-Weser-Port-Verkehre)
2. Einrichtung einer Güterumgebungsbahn für den Schienengütertransitverkehr von/ nach Bremerhaven.

A. Begründung - allgemeiner Teil:

Die Transitgüterverkehre von/nach Bremerhaven und zu den Häfen links der Weser (Nordenham, Brake, Elsfleth, Wilhelmshaven) rollen zum überwiegenden Teil durch dichtbesiedelte Wohngebiete der Stadt Bremen. Nach Unterlagen der Deutsche Bahn AG hat der Bereich des Bremer Hauptbahnhofs eine Kapazität von 224 Güterzügen täglich (dazu mehrere hundert Personenzüge). Die dadurch verursachte Lärmbelastung beispielsweise in der Roonstraße südlich des Hauptbahnhofs an der Strecke nach Hannover/Osnabrück hat laut Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Bremen vom 27.07.2012 bereits jetzt mit einem Bemessungspegel von nachts 75 dB(A) ein Ausmaß erreicht, das die "grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 14 Abs. 1 GG)" überschreitet (Az. 1 B 155/12, S. 7). Es finden also täglich massive Grundrechtsverletzungen durch den Schienengüterverkehr in Bremen statt.

Dessen ungeachtet verfolgt der Bremer Senat eine Schienenpolitik, die auf eine Intensivierung des Hafenhinterlandverkehrs mitten durch das Stadtgebiet hinausläuft. So wurde auf Drängen des Senats das Sonderprogramm "Seehafenhinterlandverkehr (SHHV), Er-tüchtigung des Knotens Bremen" vereinbart, wodurch die Streckenkapazität um 25% auf 280 Güterzüge gesteigert werden soll, wovon 150 nachts fahren sollen. Auf diese Weise soll vor allem das erwartete Verkehrsaufkommen des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven bewältigt werden. Die Baumaßnahmen (Verlängerung von Gleis 1, neue Oldenburger Kurve) sind weitgehend abgeschlossen. Darüber hinaus hat der Senat für den Bundesverkehrswegeplan 2015 den Bau "dritter Gleise" zwischen Delmenhorst und Bremen sowie zwischen Bremen-Burg und Verden beantragt, um zusätzlichen Hafenhinterlandverkehr

mitten durch Bremer Wohngebiete zu leiten. Die Alternative zu dieser gesundheitspolitisch untragbaren Situation sind Alternativ- oder Güterumgebungsbahnen für den Hafenhinterlandverkehr.

B. Begründung zu Anmeldung 1:

Ausbau und Nutzung der Strecke Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück würde Bremer Wohngebiete zwar nicht vom derzeitigen Schienengüterverkehr entlasten, aber zumindest als erster Schritt eine zusätzliche Belastung durch die erwarteten Verkehre des Jade-Weser-Ports vermeiden.

Ausbau und Nutzung der Strecke wurden in dem Gutachten "Hafenhinterlandanbindung - sinnvolle Koordination von Maßnahmen im Schienenverkehr zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens" des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Braunschweig vorgeschlagen (S. 56/57). Durch den kurzfristig möglichen Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen für eine Investitionssumme von lediglich 26 Mio. € (!) sei eine Kapazitätssteigerung der Strecke auf 58 Güterzüge täglich machbar, heißt es im Gutachten. Das entspricht fast exakt der Kapazitätssteigerung des Bremer Hauptbahnhofs durch die laufende "Ertüchtigung."

Im Dezember letzten Jahres wurde der Ausbau dieser Strecke von der niedersächsischen Landesregierung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet, wir unterstützen diese Anmeldung ausdrücklich. Die fehlende Elektrifizierung ist kein Argument gegen die Nutzung der Strecke, da auch die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven nicht elektrifiziert ist und zudem viele Privatbahnen auch auf elektrifizierten Strecken mit Dieselloks fahren, weil sie entweder über keine E-Loks in ausreichender Zahl verfügen oder die Kosten eines mehrfachen Lokomotivenwechsels scheuen.

C. Begründung zu Anmeldung 2:

Die derzeitige Hauptbelastung durch Schienenlärm wird durch die Transitverkehre von und nach Bremerhaven verursacht, gelöst werden kann dieses Problem nur durch eine Güterumgebungsbahn. Ob eine angemessene Lösung durch den Neubau einer Strecke zwischen Bremerhaven und dem Knoten Hannover (statt der umstrittenen Y-Trasse) oder durch den Ausbau des bestehenden Netzes der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) erreicht werden kann oder durch eine Kombination von Maßnahmen, muss im Rahmen von detaillierten Untersuchungen geklärt werden. Keinesfalls kann eine Lösung darin bestehen, dass - wie vom Bremer Senat beantragt - das EVB-Netz lediglich ausgebaut wird, um die erwarteten Zuwächse im Bremerhaven-Verkehr aufzunehmen. Ebenfalls kann es keine Lösung sein, das Lärmproblem und die damit einhergehenden Grundrechtsverletzungen nur zu verschieben, so dass nun Menschen in anderen Orten von gesundheitsgefährdendem Bahnlärm betroffen werden: Ein St.-Florians-Prinzip ist keine Lösung.

Mit freundlichem Gruß

Walter Ruffler
[Bahnlärm-Initiative Bremen]