

Presseinformation: WOFÜR noch mehr Güterverkehrslärm und Erschütterungen?

Bremen, 22. September 2011

Lärmbelastete Bürger/innen fordern Vorsorge vor Lärm und Erschütterungen - und Antworten, welchen konkreten Nutzen der künftige Mehrverkehr durch Bremen für Land und Leute haben wird. Kriterien zur Bewertung von Ergebnissen der angestrebten Verhandlungen

Nach der ausführlichen öffentlichen Beratung des Beirats Mitte, dessen Engagement von der Bahnlärm-Initiative Bremen (BIB) begrüßt wird, nimmt die BIB Bezug auf unbeantwortet gebliebene Fragen aus der Anwohner/innen-Versammlung des Beirats Mitte am 5. September 2011 zum wirtschaftlichen Hintergrund und zu den logistischen Folgen der Baumaßnahme >JadeWeserPort<:

I. Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven wird im August 2012 als neuer Tiefwasserhafen eröffnet. Jährlich sollen dort bis zu 4,2 Millionen Container angelandet werden – zum Weitertransport per Schiff ins Baltikum oder durch das nordwest-deutsche Hinterland des Seehafens in die Bundesrepublik Deutschland und Nachbarländer. Die Hafentreiber möchten rd. 20 % der ankommenden Ladung per Eisenbahngüterverkehr abtransportieren, d.h. über 800.000 Container pro Jahr (in der Endausbaustufe bis 2020). Unabhängig davon, ob und wann (jemals) diese Erwartungen eintreffen werden, stellen sich für die Anrainer der teilweise noch nicht ausgebauten, geschweige denn wirksam lärmgeschützten - Transportwege heute, hier und jetzt folgende weiterführende Fragen:

1. Welche **Auswirkungen** wird das logistische Großprojekt JadeWeserPort **für Städte und Gemeinden** in Nordwest-deutschland haben, die das erwartete MEHRAufkommen an Eisenbahngüterverkehr allein per Güterzugdurch-fahrt zu verkraften haben?
2. Sind diese **Auswirkungen** bei der Planung dieses Vorhabens **hinreichend bedacht** worden?
3. Welche erwarteten positiven Effekte werden den **absehbaren negativen Folgen** gegenüberstehen?
4. Speziell für Bremen: Welcher ökonomische oder sonstige **Nutzen** ergibt sich aus der bahnamtlich prognostizierten **Steigerung** des Eisenbahngüterverkehrs um 28%, nachts um etwa 50%? Rechtfertigt er eine Investition der Bremer Logistic Group (BLG) von mehreren hundert Millionen Euro?
5. Welche Rolle spielen die Berücksichtigung von Gesundheit und Lebensqualität von Anwohner/innen an Verkehrswegen für die Akteure von Politik und Wirtschaft, wenn sie für das erheblich vermehrte Verkehrsaufkommen **Akzeptanz** erzielen wollen?

II. Die BIB erinnert an die Aussagen der gültigen Koalitionsvereinbarung der Bremer Senatsparteien SPD und Bündnis 90/Die Grünen „Lärm flächendeckend bekämpfen“. Für die über 100.000 vom Bahnlärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger Bremens erwartet die BIB von allen Stellen und Gremien in Bremen, die an den laufenden Planfeststellungsverfahren beteiligt sind, sich in diesen Verhandlungen nachdrücklich für einen umfassenden Lärm- und Erschütterungsschutz einzusetzen. Erste Schritte, die rasch, kostengünstig und für alle Beteiligten schadlos zu einer deutlichen Minderung des Güterverkehrslärms führen, sind zum Beispiel:

1. **Verbindliche Zusage einer Lärmsanierung** aller eigenen Güterwagen der Deutsche Bahn-Gruppe innerhalb von 5 Jahren gemäß der TSI-Lärm. (=Technische Spezifikation der EU-Kommission für Interoperabilität von Teilsystemen Eisenbahn, hier relevant: Güterwagen).
2. **Nachfahrverbot für laute Güterwagen**, die nicht der TSI-Lärm entsprechen.
3. **Lärm- und Erschütterungsschutz** nicht nur an der neu zu bauenden „Oldenburger Kurve“, sondern auch an bestehenden Strecken z.B. beim Stephaniviertel.
4. **Lärmschutz und Entdröhnung der Brücken** Breitenweg, Doventorsteinweg und über die Weser.
5. **Schließung der Lärmschutzlücken in Bremen** innerhalb von 3 Jahren, wobei auch offiziell als "lärmsaniert" geltende Bahnstrecken einbezogen werden müssen.
6. **Tempolimit von 30 km/h für laute Güterzüge** in Wohngebieten geschlossener Ortschaften.

Mit diesen Punkten **möchte die BIB einige Anregungen geben und Kriterien benennen**, die eine Beurteilung der Ergebnisse aus der bevorstehenden Verhandlung zwischen Deutsche Bahn AG und Stadt und Land Bremen ermöglichen und erlauben. Die von der Bremischen Bürgerschaft (Beschluss Nr. 17/1511) erbetene „Machbarkeitsstudie für Alternativtrassen“ komplettiert diese Anregungen.

Dr. Angelina Sörgel, Tel.: 75837; Walter Ruffler; Tel.: 77421; Rainer Böhle, Tel.: 358278