

Beschlüsse zur Lärminderung vom 25.11.2013

Die Mitglieder des Regionalausschusses beschließen einstimmig folgende Anträge:

Antrag 1: Schienenrauheit

„Der Bausenator fordert bei den zuständigen Stellen der Deutschen Bahn einen Bericht an, der technische Auskunft darüber gibt, wie rau die Schienenwege im Land Bremen beschaffen sind, wie sie beschaffen sein sollten und in welchen Abständen die Rauheit überprüft bzw. die Schienen geschliffen werden.“

Das Land und die Stadt Bremen sind besonders von Bahnlärm betroffen. Eine technische Ursache von Bahnlärm ist das Rollgeräusch der Laufräder von Güterwagen auf den Schienen, insbesondere bei Bremsvorgängen. Die Ergebnisse des Berichtes können dazu beitragen den Handlungsbedarf bez. der Schienenrauheit aufzeigen.“

Antrag 2: Monitoringstationen

„Der Regionalausschuss Bahnlärm der Beiräte fordert den Senat auf, in technischer Abstimmung mit Herrn Prof. Markus Hecht von der TU Berlin Monitoringstationen zur Feststellung des Schienenlärms und von Erschütterungen im Lande Bremen einzurichten.“

Antrag 3: 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).

Antrag 4: 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, die den technischen Anforderungen nicht

entsprechen, 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 Fahrplantreue, 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.