

Schiene hinterlandverkehr in Nordwestdeutschland aus Sicht des BUND

– Vortrag bei der IHK Bremen, 11.12.2012 -

Zusammenfassende Thesen:

- *Die Belastungsgrenzen sind weitgehend erreicht, in Verkehrsknoten wie HB, H u. HH bereits überschritten.***
- *Verkehrsvermeidung durch Kurzstreckenseeverkehre wo immer möglich und standortübergreifende Hafenkooperation fördern.***
- *Moderater Ressourcen schonender Netzausbau ist notwendig um den Modal-Split zugunsten der Schiene zu verbessern.***
- *Das kann nur mit und nicht gegen die Bevölkerung erreicht werden.***
- *Gesundheitsbelastender Güterzuglärm stellt die Umweltverträglichkeit der Bahnverschärfung in Frage, verschärft Kapazitätsengpässe und behindert Ausbauprojekte.***

Steigende Schienengütertransporte haben zu Kapazitätsengpässen geführt

- Zur notwendigen Kapazitätserhöhung muss das bestehende Streckennetz optimiert / ausgebaut werden.
- Das gilt insbesondere für die Knoten Bremen, Hamburg und Hannover bzw. deren Umgehung.
- Den Neubau der ursprünglich für den schnellen Personenverkehr konzipierte Y-Trasse lehnt der BUND wegen unnötiger neuer Landschaftszerschneidung und Verlärmung und besserer Alternativen ab:
- Die notwendigen Gütertransportkapazitäten werden schneller, kostengünstiger und umweltverträglicher durch Ausbau der Bestandsstrecken erreicht.

Gütertransporte über Land sollten vorrangig mit der Bahn transportiert werden

Anteile der Verkehrsträger am Hinterlandverkehr mit Bremerhaven in 1.000 TEU und Prozent

Jahr	Binnenwasserstraße	Straße	Schiene	Gesamt Hinterlandverkehr
2004	41	832	489	1.362
%	3,0	61,1	35,9	100,0
2005	37	857	531	1.425
%	2,6	60,1	37,3	100,0
2006	45	932	688	1.666
%	2,7	56,0	41,3	100,0
2007	54	1.028	812	1.894
%	2,8	54,3	42,9	100,0
2008	56	1.105	867	2.028
%	2,7	54,5	42,8	100,0
2009	53	934	792	1.778
%	3,0	52,5	44,5	100,0
2010	85	970	863	1.918
%	4,4	50,6	45,0	100,0
2011	87	1.057	964	2.108
%	4,1	50,2	45,7	100,0

Quelle: Gatestatistiken, Stat. Landesamt Bremen und eigene Berechnungen

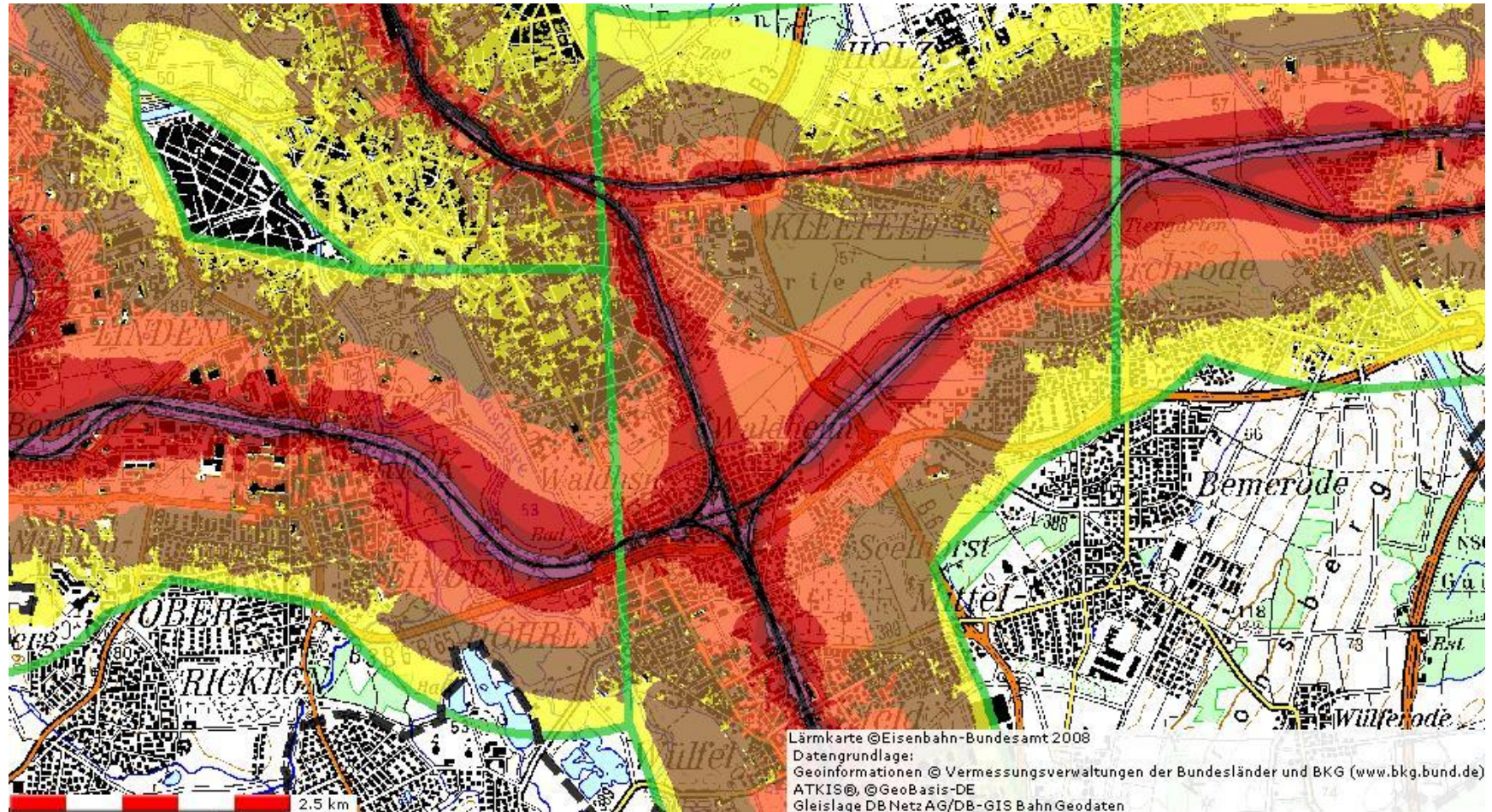
Bahnlärm stellt Umweltfreundlichkeit der Bahn in Frage

- Veraltete Güterzüge mit Graugussklotz-Bremsen sind acht mal so laut wie ein moderner Personenzug mit Scheibenbremsen etc.
- Solche Güterzügen emittieren über 100 dB(A) und belasten damit Anwohner erheblich:
- Lärmimmissionen von ca. 90 dB(A) in angrenzenden Wohngebieten sind die Folge.
- Anwohner werden selbst mit kostspieligen Lärmschutzwänden und Schallschutzfenstern nur unzureichend abgeschirmt.

Gesundheit von über 100.000 Anwohnern durch Bahnlärm gefährdet

- An 4.000 – 5.000 km des deutschen Streckennetzes werden Anwohner bei einer mittleren Lärmbelastung von 60-80 dB(A) **gesundheitlich gefährdet**.
- Auch Bahnstrecken in Bremen, Hamburg und Hannover sind aufgrund des hohen Bahngüterverkehrs stark lärmbelastet.
- Gemäß maßgeblicher Rechtsprechung gilt eine durchschnittliche Lärmexposition von mind. 60 dB(A) in der Nacht (22.00 – 6.00 h) als gesundheitsgefährdend.
- Die Lärmwirkungsforschung (vgl. UBA) geht bereits bei einer durchschnittlichen Lärmbelastung von 55 dB(A) während der Nacht“ruhe“ von einer möglichen Gefährdung der Gesundheit aus.
- Stress, Kopfschmerzen, Schlafstörungen, Bluthochdruck, Herz-Kreislauf Erkrankungen mit erhöhtem Herzinfarkttrisiko u. V. m. sind die Folgen...

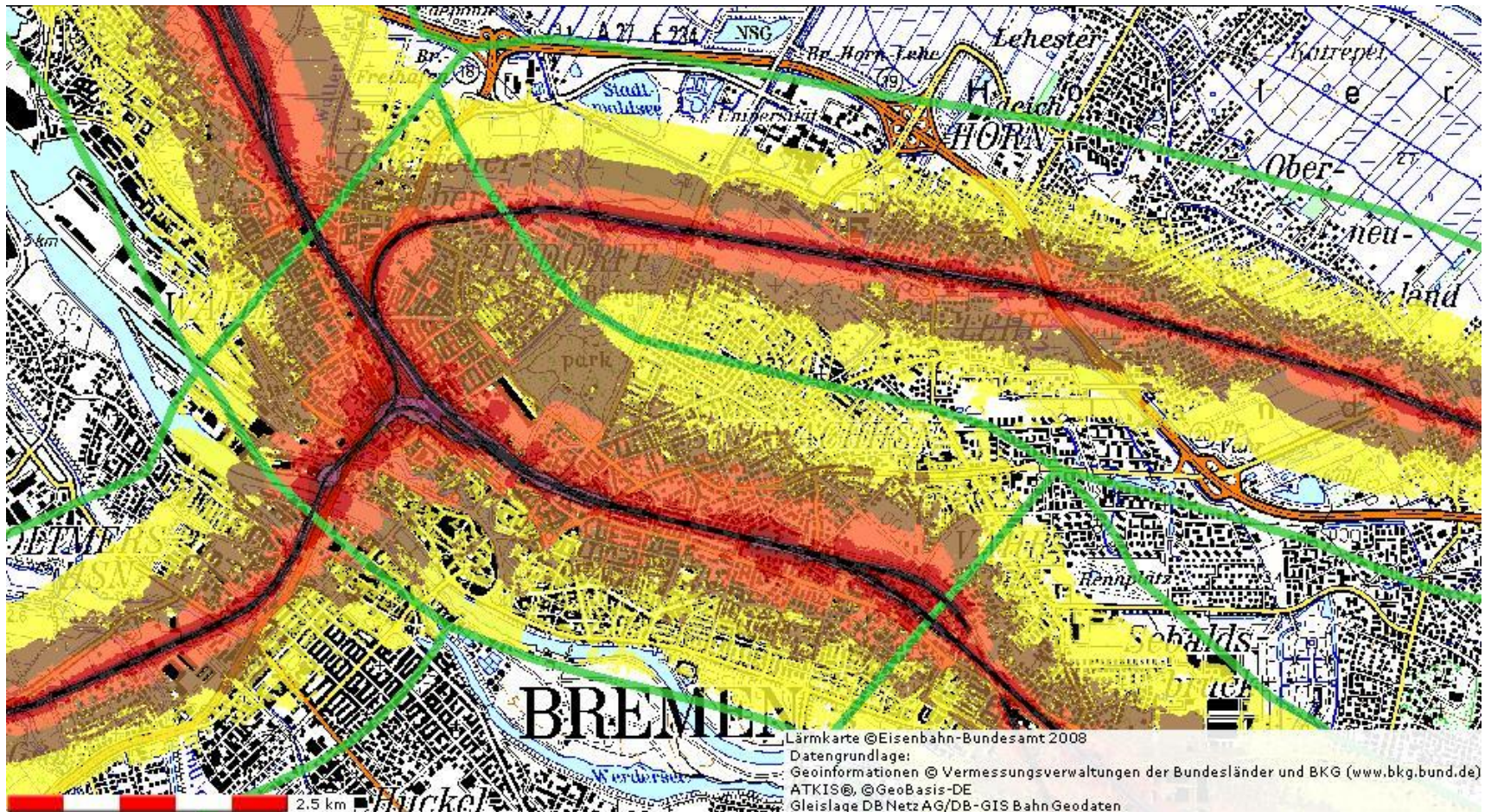
Bahnlärm in Hannover nachts



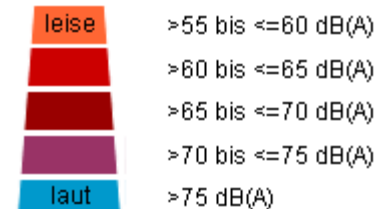
Lärmpegel im Durchschnitt (L_{DEN}):

leise	>55 bis <=60 dB(A)
	>60 bis <=65 dB(A)
	>65 bis <=70 dB(A)
	>70 bis <=75 dB(A)
laut	>75 dB(A)

Bahnlärm in Bremen nachts



Lärmpegel im Durchschnitt (L_{DEN}):



Ausbau Eisenbahnknoten Bremen

- Aktuell laufen im Bereich des Hauptbahnhofs Bremen Baumaßnahmen zu seiner "*Ertüchtigung*", um die erwarteten Verkehre des neuen Tiefwasserhafens Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven bewältigen zu können. Die Kapazität des Bahnhofs soll um 25% von 224 Ferngüterzügen pro Tag auf 280 Güterzüge gesteigert werden.
- Doch schon jetzt wird an der Strecke nach Hannover bei einem Bemessungspegel von nachts 75 dB(A) die "grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle" überschritten, wie das Oberverwaltungsgericht Bremen feststellte.

(Quelle: www.bahnlaerm-initiative-bremen.de)

Ursachen des Lärmproblems

- Das Verursacherprinzip wird nicht angewendet, weil Bahnunternehmen als Lärmverursacher nicht zur Verantwortung gezogen werden.
- Verantwortliche Politiker drücken sich vor notwendigen Entscheidungen einer schnellen Lärmsanierung.
- Offensichtlich sollen Belastungen für den Bundeshaushalt ebenso vermieden werden wie für die bundeseigene Deutsche Bahn.

Lärmsanierung viel zu schleppend

- Das 1999 aufgelegte „Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes“ wird derartig schleppend umgesetzt, dass bei bisherigem „Tempo“ beim Bau von Lärmschutzwänden bzw. Einbau von Schallschutzfenstern eine Sanierung noch 30 Jahre dauern würde.
- Wenn der dabei bisher berücksichtigte „Schienenbonus“ in einigen Jahren wegfällt, wonach bei der Berechnung der Lärmbelastung bisher ein Abzug von 5 dB(A) vorgenommen wurde, werden nicht nur mehr als 1.000 km Bahnstrecken zusätzlich in das Sanierungsprogramm aufzunehmen sein: Für einen Großteil der bereits „lärmsanierten“ Streckenabschnitte entsteht neuer Sanierungsbedarf, weil sich die Bewertungsgrundlage geändert hat und bisher zu knapp an den - dann veralteten - Grenzwerten saniert wurde.

Überfällige Güterzugsanierung wurde fahrlässig verschoben

- Obwohl sich die Politik seit vielen Jahren parteiübergreifend bei der Notwendigkeit der Sanierung lauter Güterzüge durch Umrüstung der lauten Bremsen einig ist, wird die seit 2003 zugelassene K-Sohle aus Kostengründen nicht genutzt.
- Politik und Bahn warten auf die Zulassung der billigeren L-Sohle zu Lasten der Lärmbetroffenen.
- Eine Umrüstung der rd. 150.000 Güterwaggonen mit GG-Bremsen auf K-Sohle würde laut Bahnindustrie 450-600 Mio. Euro kosten.

Fragwürdige Kostenersparnis

- Bei Anwendung der L-Sohle ließen sich nach deren für 2013 erwartete Zulassung evtl. 100-200 Mio. Euro sparen, sofern keine zusätzlichen Kosten durch höhere Verschleißanfälligkeit entstehen.
- Welche Kosten zwischenzeitlich durch den jahrelangen Sanierungsaufschub durch höhere Lärmschutzwände u.V.m. sowie Kapazitätseinbußen im Bahnverkehr (dazu nachfolgend mehr) entstanden sind, bleibt unkalkulierbar.
- Nicht kalkuliert werden auch die Wertverluste bei Immobilien und Grundstücken entlang der lärmbelasteten Trassen, die allein in Hannover einen hohen zweistelligen Millionenbeitrag ausmachen.
- Unkalkulierbar auch die Verluste bei Mieten und Pachten und die negativen Auswirkungen auf Lebensqualität und Gesundheit der Anwohner von Bahnstrecken.

Bürgerproteste nehmen zu

- Anwohner von Bahnstrecken sind immer weniger bereit die zunehmenden Belastungen und Grundrechtsverletzungen (Artikel 2 Abs. 2 GG) hinzunehmen.
- Nicht nur an Neubaustrecken wie der gepl. Y-Trasse formiert sich Widerstand in der Bevölkerung, sondern auch an Bestandsstrecken wie in Bremen, Oldenburg, Hamburg und Hannover.
- Im Rheintal kam es bereits zu der ersten Streckenbesetzung erboster Bürger/Innen....
- Wann werden Politiker und Bahnunternehmen endlich ihrer Verantwortung gerecht?!

Schienenverkehrslärm behindert notwendige Kapazitätserhöhung

- Durch Klagen betroffener Bürger und BI's werden wichtige Ausbauprojekte verzögert, verteuert, womöglich sogar verhindert, - verursacht durch verantwortungslose Politiker und Lärmverursacher.
- Auch der Druck auf Bestandsstrecken wächst durch Forderungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverboten.
- Mit gerichtlichen Auseinandersetzungen ist zu rechnen, die aufgrund der vielen Versäumnisse bei den technischen Möglichkeiten zur Lärmreduktion wegen der Grundrechtsverletzung an hoch belasteten Streckenabschnitten aussichtsreich sind.
- Es drohen Kapazitätseinbußen, die insbesondere an Nadelöhren problematisch sind.

Mögliche Auswirkungen auf bremische Häfen:

„Als traditionelle Eisenbahnhäfen sind die bremischen Häfen auf eine leistungsfähige Schienenanbindung angewiesen, um die derzeitigen Umschlagsvolumina weiter ausbauen zu können“

„Die Leistungsfähigkeit der Schienenanbindung ist wesentlicher Bestandteil der Attraktivität des Hafen- und Logistikstandorts Bremen/Bremerhaven.“

www.bremenports.de/standort/statistiken/containerhinterlandverkehr

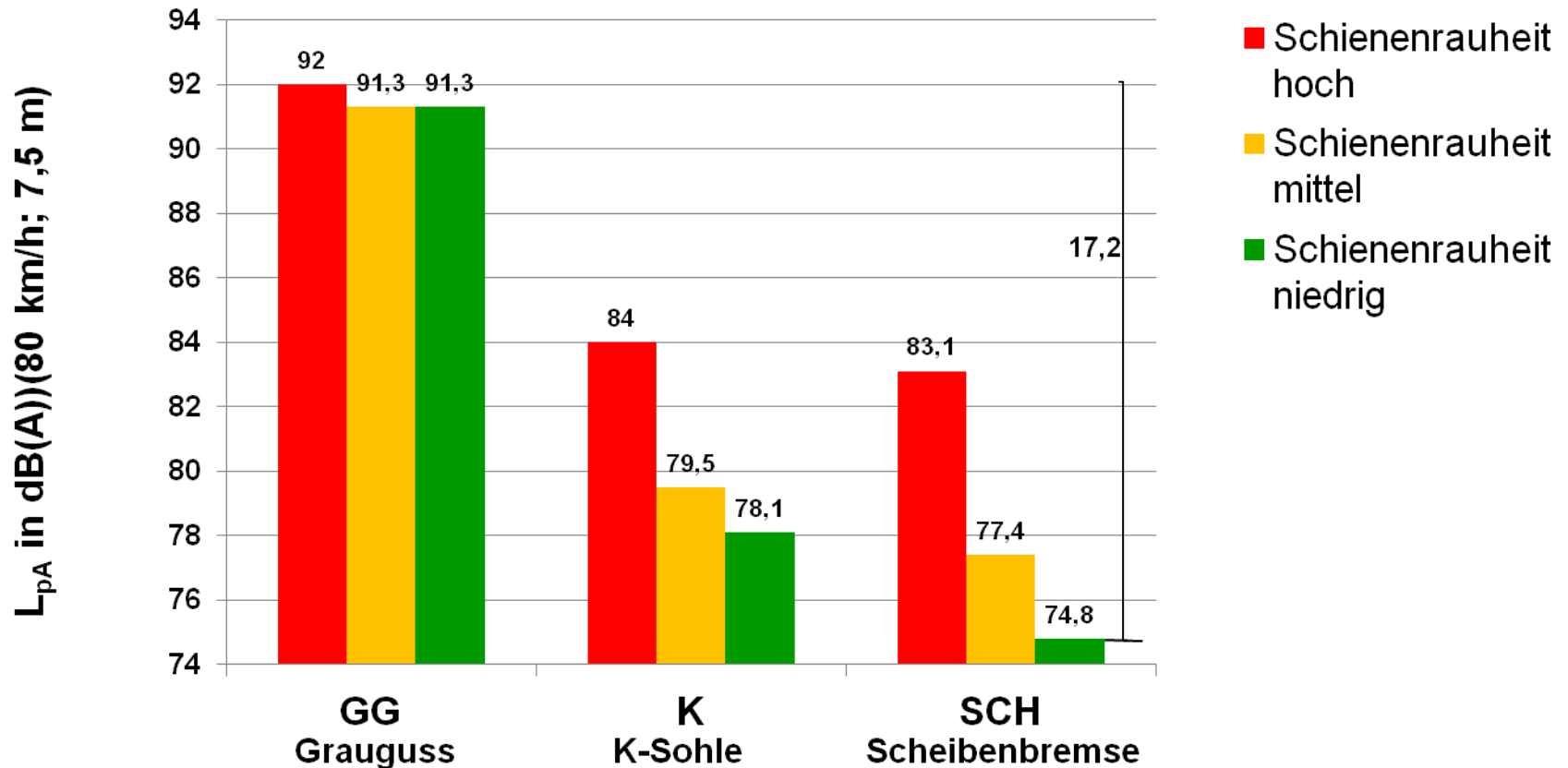
Fazit:

- Das von der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG erklärte Ziel einer Halbierung des Bahnlärms bis 2020 ist angesichts der schleppenden Umsetzung notwendiger Sanierungsmaßnahmen und steigender Güterverkehre zunehmend gefährdet.
- Bei fahrlässiger Fortsetzung der bisherigen Politik und weitgehenden Untätigkeit der Lärmverursacher drohen Kapazitätseinbußen im Bahngüterverkehr in unkalkulierbarem Ausmaße.
- Angesichts zunehmender Staus auf Bundesfernstrassen kann dieses zu verheerenden Folgen für die deutschen Exporte und Importe über die Seehäfen führen.
- Daher besteht umgehender Handlungsbedarf!

Notwendige technische Maßnahmen:

1. Umgehende Sanierung der alten Güterzüge durch Umrüstung der Grauguss-Bremsen auf Verbundkunststoff (K-Sohle oder L-Sohle) bis 2015.
2. Ersatz der alten lauten Diesellocks durch leise Elektrolocks bis 2015
3. Neuanschaffungen von Schienenfahrzeugen generell nur mit Stand der Lärmminderungs-technik, also auch bei Güterzügen mit Scheibenbremsen, Drehgestellen u.s.w.
4. Beschleunigte Umsetzung des „Schienenlärm-sanierungsprogramms des Bundes“.
5. Bessere Wartung der Schienenwege.
6. ...und Vieles mehr.

Bisher kaum genutzte Lärminderungspotentiale:



Quelle: Emissionsdatenbank **sonRAIL** CH, Betonschwelle, Schiene UIC 60

Quelle: Michael Jäcker-Cüppers, Arbeitsring Lärm der DEGA,
VDEI Symposium Lärmschutz, Berlin 26.02.2012

Was ist zu tun beim Ordnungsrecht?

- Vereinheitlichung der Lärmberechnung gemäß EU-Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (umgesetzt in § 47e BImSchG) mit Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).
- Wirksame Erhöhung der lärmabhängigen Trassenpreise, um den ursprünglich erhofften Anreiz für leisere Schienenfahrzeuge zu erreichen.
- Verbot unnötig lauter Schienenfahrzeuge (10 dB(A) über Stand der Technik) spätestens ab 2020.
- Rechtsvorgabe zur Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen gemäß Stand der Lärminderungstechnik ab 2013.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Dr. Walter Feldt
Wissenschaftlicher Beirat
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
(BUND)
Landesverband Niedersachsen e. V.