



Bremen, 01.12.2014

Erläuterungen

zum Vortrag „Bahnärm mindern: - 30 dB(A) sind machbar!“

auf der Veranstaltung „Lärmschutz konkret: Bahnärm in Bremen“ am 01.12.2014

Folie	Text
-------	------

1 [Titel: „Bahnärm mindern: - 30 dB(A) sind machbar!“]

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Gegnerinnen und Gegner des Verkehrslärms.

Der Titel meines Vortrags „- 30 dB(A) sind machbar!“ ist programmatisch. An den Eisenbahnstrecken in Bremen haben wir durchschnittliche Lärmwerte von bis zu 80 dB(A), die 16. BImSchV schreibt nachts für Wohngebiete einen Grenzwert von 49 dB(A) vor, es besteht also ein Lärmüberschuss von 30 dB(A). Dieser Lärmüberschuss muss und kann durch ein Bündel von technischen, baulichen und organisatorischen Maßnahmen abgebaut werden – wenn der politische Wille besteht.

Die von der Bundesregierung und der Bahn angestrebte Senkung des Bahnärms um 10 dB(A) bis 2020 durch den Austausch der Graugussklotzbremsten durch Verbundbremssohlen (K- bzw. LL-Sohlen) ist super, reicht aber an den Hauptstrecken überhaupt nicht aus.

Ein Wort zu uns: Die Bahnärm-Initiative Bremen gründete sich am 16. September 2010 unter dem Motto „Noch mehr Bahnärm – Nein Danke!“ als bekannt wurde, dass die Bahn eine „Ertüchtigung“ des Bremer Hauptbahnhofs plant: Die Güterzugkapazität sollte von 224 Güterzügen/Tag um 25% auf 280 Güterzüge/Tag gesteigert werden. Jahrelang hatten wir den Bahnärm zähneknirschend ertragen, obwohl er oft unerträglich war, doch jetzt noch eins drauf zu setzen, das war für uns zu viel des Guten.

Mittlerweile sind die Bauarbeiten abgeschlossen, doch im Moment haben wir Glück im Unglück. Weil der Jade-Weser-Port immer noch floppt, fahren erheblich weniger Güterzüge als die ertüchtigte Strecke nun hergibt. Aber darauf wollen wir uns verständlicherweise nicht verlassen.

2 [Zwischentitel: „1. Das Problem mit der Bahn“]

hat vier Aspekte:

1. Luftschall oder Lärm
2. Körperschall oder Erschütterungen
3. Sekundärer Luftschall, durch Erschütterungen
4. Latente Gefährdung durch Gefahrgutunfälle

3 [Foto: „Roonstraße, Bremen“]

Dieses Foto zeigt den Blick vom Balkon meiner Wohnung. Die Entfernung bis zur Stützmauer des Bahndammes beträgt 16m.

Wir sehen drei Bahnstrecken: Vorn die Güterzugstrecke 1401, in der Mitte die Strecke 1740 Bremerhaven - Hannover und hinten die Strecke 2200 Hamburg - Osnabrück. Der Hauptbahnhof liegt linkerhand, rechts die Brücke über die Graf-Moltke-Straße mit einem Stück Lärmschutzwand.

Neben den Schienen stehen Geschwindigkeitssignale, von denen ich eins vergrößert zeigen möchte.

4 [Foto: „Tempo 150 für Personenzüge!“]

Das weiße rechteckige Schild mit der schwarzen Ziffer 15 zeigt an, dass der zehnfache Wert in Kilometer pro Stunde als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist, Tempo 150 für Personenzüge. Güterzüge dürfen laut Auskunft der Bahn ab Concordia-Tunnel mit 100 km/h fahren.

Parallel zur Bahnlinie verläuft die Bismarckstraße, auf der aus Lärmschutzgründen Tempo 30 eingeführt wurde. Denn je geringer die Geschwindigkeit, desto geringer die Rollgeräusche.

Vor dem Haus Tempo 30, hinter dem Haus Tempo 100 bis 150 ? Warum diese Privilegierung der Bahn? Kein Lkw darf mit Tempo 100 durch geschlossene Ortschaften donnern.

Eine Halbierung des Tempos würde eine Lärmreduzierung um 6 Dezibel bringen, das wäre schon mal was und würde nicht einmal etwas kosten. Die Bahn wehrt ein Tempolimit ab, weil es „Auswirkungen auf die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber den Straßenverkehr“ haben würden. Das aber ist eine ganz gefährliche Argumentationslinie: Die Eisenbahn ist also gegenüber der Autobahn nur deswegen konkurrenzfähig, weil sie die Gesundheit der Anwohner straflos schädigen darf?

Es gibt weitere Privilegien:

Sonntags haben Lkws Fahrverbot, Güterzüge freuen sich auf den Sonntag, weil dann kein Berufsverkehr auf den Schienen stattfindet.

Nachts parken die meisten Lkws auf Rasthöfen und Autobahnparkplätzen, während Güterzüge dann ihre Hochzeit haben.

Der Geschäftsführer des Vereins Bremischer Spediteure, hat einmal vorgeschlagen, die Bahn solle doch konkret vorrechnen, wie sich ein Tempolimit tatsächlich auswirken würde. Diese Berechnung ist bis heute nicht erfolgt.

Bei den neuen Containerschiffen setzt man auf langsamere Fahrtgeschwindigkeiten, um Betriebskosten zu sparen - und bei der Güterbahn soll es auf jede Minute ankommen? Das

ist nicht plausibel.

Wir erwarten, dass sich der Bremer Senat einer Initiative der grünen Verkehrs- und Umweltminister in NRW, Hessen, Rheinland - Pfalz und Baden-Württemberg anschließt, die vom Bundesverkehrsminister ein Tempolimit und ein Nachtfahrverbot für laute Güterwagen fordern.

5 [„Lärmbelastung und Schallschutzwände“]

Eine Schalltechnische Untersuchung aus dem Jahr 2000 zeigt die hohe Belastung der Menschen beispielsweise an der Strecke südlich des Bahnhofs:

Roonstraße:

Die aufgelisteten Lärmwerte betragen nachts zwischen 74 und 75 dB(A). Da der Schienenbonus von 5 dB(A) abgezogen wurde, liegen die tatsächlichen Werte bei 80 dB(A).

Manteuffelstraße:

In der Manteuffelstraße wurde eine Lärmschutzwand gebaut, ihr Dämmwert ist im Erdgeschoss mit 10,5 dB(A) an höchsten, nach oben hin nimmt er ab. Auch mit Lärmschutzwand liegen die Lärmwerte über 60 dB(A), dem Sanierungswert für die Nacht, so dass ein Anspruch auf zusätzliche Lärmschutzfenster besteht.

Die Lärmschutzwand hat also durchaus eine Wirkung, ist aber nicht die Lösung.

6 [„Schall und Grundgesetz“]

Roonstraße und Manteuffelstraße sind keine Einzelfälle, wie ein Bericht des Fachbereichs Umwelt für die Sitzung der Umwelt-Deputation am 08.12.2011 zeigt:

„Wird der Nacht-Grenzwert von 49 Dezibel (A) für reine Wohngebiete der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) zu Grunde gelegt, sind in Bremen mindestens 91.600 Menschen nachts mit zu hohen Lärmwerten durch Schienenverkehr belastet. (...) In Bremerhaven sind nachts 14.350 Menschen und tagsüber 7.600 Menschen mit größeren Pegelwerten belastet als die Grenzwerte der 16. BImSchV vorgeben.“ (S. 2).

Das OVG-Bremen stellt in einem Beschluss vom 27.07.2012 (Az. 1 B 155/12) fest:

Es sei davon auszugehen, „dass bereits durch die vorhandene Belastung die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle /Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 14 Abs. 1 GG) überschritten ist;“ (S. 6).

Das heißt, täglich werden durch ein Staatsunternehmen, das dem Allgemeinwohl dienen soll, tausendfach die Grundrechte auf körperliche Unversehrtheit und Schutz des Eigentums verletzt.

Auch bei den Erschütterungen ist die Rechtslage grotesk, denn der Maßstab ist nicht die absolute Belastung, sondern der relative Zuwachs der Belastung.

So stellt die Erschütterungstechnische Untersuchung vom 15.07.2010 für den Bereich Außer der Schleifmühle fest, dass aufgrund der hohen Vorbelastung die Erhöhung der Erschütterungen bis 2015 unter 25% (nämlich bei 17-23%) bleibt:

„Damit bestehen nach derzeitiger Rechtslage keine Ansprüche auf erschütterungsmindern-

de Maßnahmen“ (S. 37).

9 [„Die Bremer Bahnlärmkrake“]

Was aussieht wie eine moderne künstlerische Grafik ist die Darstellung des Bahnlärms in Bremen durch das Eisenbahn-Bundesamt.

[Tag-Abend-Nacht-Lärmindex oder LDEN in dB(A), erstellt vom EBA 2008].

Die Farben geben die Intensität des Lärms als Tag-Nacht-Durchschnittswert in fünf Fünferschritten an.

Im Bereich Ahrbergen kann man gut die Ausbreitung des Bahnlärms sehen, wenn er nicht durch Bebauung abgeschirmt wird: noch 1.000m von der Bahnlinie entfernt werden über 55dB(A) ermittelt (hellorange).

- Hellorange: >55-60 dB(A)
- Orange: >60-65 dB(A)
- Braun: > 65-70 dB(A)
- Violett: > 70-75 dB(A)
- Blau: > 75 dB(A)

8 [„Wohnungen als Lärmschutzwände“]

Die Vergrößerung der Lärmkarte zeigt die Strecke zwischen Hauptbahnhof links und Hastedter Linse rechts, wo sich die Strecken nach Hannover und Osnabrück aufteilen. Grün eingezeichnet sind Lärmschutzwände.

- Bei der grünen Lärmschutzwand sind weder die blaue noch die violette Farbe zu sehen, sondern nur die braune, d.h. der Lärmpegel wird auf 65-70 dB(A) gesenkt.
- Bei den Häusern direkt am Bahndamm reicht der blaue Streifen (>75 dB(A)) bis an die Rückwand der Häuser, auf der Straßenseite sehen wir die braune und orange Farbe, d.h. hier liegen die Lärmwerte zwischen 60 und 70 dB(A). Die Häuser wirken wie eine Lärmschutzwand. Aber auf Kosten der dortigen Bewohner.

Mit einer Fünffachverglasung könnte man vermutlich den Bahnlärm komplett aussperren, aber auch jedes Vogelgezwitscher und jedes Kindergeschrei. Und für die Belüftung wird dann ein Loch in die Wand gebohrt und eine Zwangsbelüftung eingebaut. Manche sprechen dabei von Käfighaltung.

9 [„Die Bahn war zuerst da!“]

Auf dem Stadtplan aus dem Jahre 1865 verläuft die Eisenbahn nach Hannover und Bremerhaven größtenteils weitab von der Wohnbebauung

Auf dem Stadtplan von 1908 ist die Wohnbebauung der Vorstädte dicht an die Gleise heran gerückt.

Offenbar sah die Stadtplanung damals in der Nähe zur Bahn kein Problem.

Bis heute wurden neue Wohngebiete direkt an der Bahnlinie geplant und gebaut. Dadurch entstand ein Problem: Weil 1974 das Bundes-Immissionsschutzgesetz in Kraft trat, haben Häuser, die 1974 und später gebaut wurden, nach Ansicht der Bahn keine Aussicht auf Lärmsanierung.

Diese unsinnige Regelung muss dringend revidiert werden! Auch seit 1974 gebaute Häuser müssen Anspruch auf Schallschutz haben!

Gesundheitspolitisch ebenfalls unsinnig ist die Unterscheidung von Lärmvorsorge, die bei 49 dB(A) beginnt und auf die man einen Rechtsanspruch hat, und der Lärmsanierung, die bei 60 dB(A) beginnt und die ins Belieben der Bahn gestellt ist. Lärm ist Lärm, ganz gleich ob er an einer Neubaustrecke erzeugt wird oder an einer Bestandsstrecke.

10 [„Bahnlärm in Bremerhaven“]

In Bremerhaven sieht es bahnlärmmäßig ähnlich aus wie in Bremen.

Der Containerterminal und die Autokajen liegen im Norden der Stadt, d.h. alle Güterzüge nach und von Bremen durchfahren die gesamte Stadt, entsprechend hoch ist die Lärmbelastung für die Bevölkerung.

Es gibt in Bremerhaven recht aktive Anwohnerinitiativen, die den Bau von Schallschutzwänden erreichen konnten. Und die Abgeordnetenversammlung, das Stadtparlament in Bremerhaven, hat letztes Jahr 600.000 € für den Bau von kommunalen Lärmschutzwänden bereit gestellt.

11 [Foto: „Gefahr durch Gefahrgutunfälle“]

Im Februar 2013 stellten sich kurz vor dem Südkopf des Hauptbahnhofs Waggons eines Ars Altmann- Autotransportzuges quer und zerstörten Gleise und Oberleitungen. Dieser Unfall lenkte die Aufmerksamkeit auf die Gefährdung durch Gefahrgüter.

Wir forderten Konsequenzen und kritisierten den Ausbau des Güterverkehrs mitten durch Wohngebiete.

Im folgenden zeige ich vier Fotos von Unfällen, die auch ohne viele Worte für sich sprechen.

11a [„Niemand will zahlen“, WK vom 19.08.2013]

Kanada: Ein führerloser Zug mit 72 Waggons voll Rohöl raste in der Nacht zum 6. Juli 2013 in die 6.000 Einwohner zählende Stadt Lac Megantic, entgleiste und explodierte. 47 Menschen kamen ums Leben, mehr als 40 Häuser brannten ab.

11b [„Explosion: Anwohner hatten gewarnt, WK vom 11.09.2014]

In Ritterhude bei Bremen explodierte eine Verbrennungsanlage. Das war kein Zugunfall, macht aber deutlich, was bei der Explosion von Chemikalien mitten in Wohngebieten passieren kann.

Ein Mensch wurde getötet. 40 Wohnhäuser wurden zum Teil schwer beschädigt.

11c [„Kesselwagen mit Acrylnitril entgleisen bei Gent, Mai 2013“]

In Belgien entgleisten im Mai 2013 Kesselwagen mit Acrylnitril, drei Waggons

explodierten.

Ein Mensch starb an einer Vergiftung, 49 Anwohner wurden verletzt. Die Waggonen brannten 16 Stunden lang. Acrylnitril ist - leicht entzündlich, - ätzend, - giftig, - krebserzeugend, - umweltgefährlich.

Auch durch Bremen fahren Gefahrgüter wie Acrylnitril, aber laut Antwort des Senats auf eine Kleine Anfrage hat keine Behörde einen Überblick welche Gefahrgüter, wie viele und wann sie durch Bremen kommen.

Aber wie sollen die DB Netz und Bremer Feuerwehr adäquat reagieren, wenn sie nicht wissen, mit welchen Gefahrgütern sie es zu tun haben?

11d [„Eisenbahnunfall in Peine“]

Ein Regionalexpress fuhr am 16. Juni 2010 auf einen entgleisten Güterzug und landete in den Gärten der Anwohner. Auch das kann jederzeit in Bremen passieren.

Der Lokführer wurde schwer verletzt, 19 Reisende leicht.

12 [Fazit: Bahnlärm und Erschütterungen...]

- mindern die Lebensqualität,
 - machen krank,
 - sind tödlich,
 - mindern Immobilienwerte,
 - führen zu sozialer Umstrukturierung.
- Gefahrguttransporte sind eine ständige latente Bedrohung!

13 [2. Die Lösung des Bahnproblems durch]

1. Schallvermeidung an der Quelle
2. Tempolimit und Nachtfahrverbote
3. Alternativstrecken
4. Nutzung der Häfen am Mittelmeer
5. Andere Wirtschaftspolitik

14 [Die Möglichkeiten sind bekannt]

- Prof. Markus Hecht von der TU Berlin: - 25 dB(A) sind technisch machbar!
(u.a. Umrüstung von Waggonen auf K- oder LL-Sohle, Gleisschleifen, Monitoring, Luftschalldämpfer für Lokomotiven)
- Die Broschüre der Bahn „Schallschutz – eine Investition in die Zukunft der Bahn“ nennt bereits 2009 eine Fülle von Möglichkeiten der Schallvermeidung und des Schallschutzes
(u.a. den Einbau von Verbundstoffbremssohlen, niedrige Schallschutzwände, besohlte Schwellen, Unterschottermatte, verschäumtes Schottergleis, BÜG).
- Uwe Beckmeyer, MdB (SPD) hat 2012 ein „12-Punkte Programm für Lärmschutz an Schienenwegen im Land Bremen“ vorgestellt.

(u.a. Senkung des Schienenlärms um 10 Dezibel, langfristig um 20 Dezibel, Senkung der Lärmsanierungswerte für Bestandsstrecken, qualifiziertes Tempolimit im innerstädtischen Bereich, verstärkter Erschütterungsschutz, Lärmobergrenzen für Bestandsfahrzeuge, Umrüstung der Bestandsfahrzeuge auf lärmindernde Bremsen, Lärmmonitoring.

Die Frage ist: Wer setzt dieses Programm nun um?

- In ihren Koalitionsvertrag haben CDU/CSU und SPD 2013 eine Passage zum Lärmschutz aufgenommen:

„Den Schienenlärm wollen wir bis 2020 deutschlandweit halbieren. Ab diesem Zeitpunkt sollen laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr belasten dürfen. Den Stand der Umrüstung werden wir 2016 evaluieren. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein, werden wir noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken umsetzen, z.B. Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen“ (S. 30).

Wir gehen davon aus, dass der Bremer Senat der Bundesregierung in diesem Punkte den Rücken stärken würde. Denn leider sind Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, und auch die Bundesverkehrsministerkonferenz unter dem Druck der Verkehrslobby von der Androhung eines Nachtfahrverbotes ab 2016 abgerückt.

15 [„Die Verantwortung der Wirtschaft“]

Die Wirtschaft trägt die Verantwortung für die Qualität ihrer Transporte, auch hinsichtlich der gesundheitsschädlichen Schall- Immisionen.

Grundprinzipien des Umweltrechts sind:

- Verursacherprinzip
- Internalisierung externer Kosten (z.B. Wertverlust von Immobilien und Gesundheitskosten durch Bahnlärm)

Bundes-Immissionsschutzgesetz

- § 38: Schienenfahrzeuge „müssen so betrieben werden, dass vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.“
- § 41: „Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen...ist...sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.“

Der letzte Paragraph klammert leider die bestehenden Strecken aus, an denen aber die meisten Leute leben. Ein Rechtsanspruch auf Lärmsanierung wird allerdings von der Verkehrsministerkonferenz und dem Bundesverkehrsminister abgelehnt.

Realität:

Die Masse der Güterwagen und viele Lokomotiven entsprechen nicht dem Stand der Technik. Durch Externalisierung der Kosten für Lärm und Erschütterungen auf Anwohner

und Gesellschaft erzielt die Transportwirtschaft ungerechtfertigte Extraprofite!

16 [Corporate Social Responsibility (CSR)] [Soziale Verantwortung von Unternehmen]

Manche Unternehmen werden ihrer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht:

- Neue leisere Autotransportwaggons bei BLG, Mosolf, Touax
- Zusage der Daimler AG an die Bahnlärm-Initiative Bremen: nur leise Waggons für den Autotransport ab Werk Bremen
- BoxXpress: ab 2016 nur noch lärmarme Containertransportwagen (700 Stück)

Der Senat und die Handelskammer Bremen sollten weitere Unternehmen durch Lob oder Tadel motivieren, nur noch lärmarme Güterwagen einzusetzen.

17 [Alternativ- oder Additiv-Strecken?]

Wir setzen uns ein für Alternativstrecken, so dass weniger Güterzüge durch Bremer Wohngebiete fahren müssen.

Auch die Handelskammer Bremen fordert eine Güterumgehungsbahn, um die Akzeptanz des Güterverkehrs auf der Schiene zu erhalten!

DLR-Studie „Hafenhinterlandanbindung“ 2008 schlägt zwei Strecken vor:

- Oldenburg - Cloppenburg – Osnabrück für JWP-Verkehre
- Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg

Der Bremer Senat sollte sich dafür einsetzen, dass die Strecke von Bremerhaven über Bremervörde nicht nur den Zuwachs an Güterzügen aufnimmt, sondern auch Züge, die jetzt durch Bremen fahren.

Um einen St.-Florians-Effekt zu verhindern, wäre es sinnvoll, diese Alternativstrecken mit Güterumgehungsbahnen für die an der Strecke liegenden Orte auszustatten wie den Ort Sande bei Wilhelmshaven.

18 [Der Bremer Senat...]

Einerseits fühlt der Bremer Senat sich dem Schutz der Bürger vor Bahnlärm verpflichtet, wenn Umweltsenator Dr. Joachim Lohse in einer Pressemitteilung am 18.01.2012 schreibt: „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.“

Andererseits hat der Senat eine Menge Geld für die Erweiterungen des Containerterminals in Bremerhaven ausgegeben, den Ausbau der Hafenbahn und den Neubau des Jade-Weser-Ports, und er setzt sich ein für den Ausbau der Schienenkapazitäten für Güterzüge.

Mehr Container = mehr Lärm!

Grundsätzlich neigt die Wirtschaftspolitik von Bremen, Hamburg und Niedersachsen zur Überdimensionierung: Der Bau des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven wurde mit der Abfertigung von 18.000 – TEU-Containerschiffen begründet. Mit der gleichen Begründung wird die Vertiefung von Weser und Elbe gefordert. Das ist nicht plausibel.

- Bei den Ressorts Umwelt und Wirtschaft finden wir Verständnis für unser Anliegen,
- Staatsrat Wolfgang Golasowski hat auf unseren Vorschlag hin die (20%-) Stelle eines Ansprechpartners für Bahnlärm eingerichtet,
- er hat unseren Vorschlag aufgegriffen, und die Alternativstrecke für die Jade-Weser-Port-Verkehre für den Bundesverkehrswegeplan 2015 nachgemeldet,
- wir erhalten politische Unterstützung gegenüber der Bahn für unsere Forderung nach einer Lärmschutzwand für die Stolzenauer Straße,
- Bremen hat auf Wunsch des Beirates Mitte Gelder für den Bau einer Lärmschutzwand bei der Brücke über dem Breitenweg in Höhe Nicolaistraße bereit gestellt.

19 3. Fazit: Die Notwendigkeiten

A. Schallvermeidung an der Quelle

- 1) Modernisierung des rollenden Materials
- 2) Lärm- und Erschütterungssanierung des Fahrwegs, bessere Gleispflege
- 3) Überwachung: Monitoring

B. Betriebliche Maßnahmen

- 4) Tempolimit für laute Güterwagen
- 5) Nachtfahrverbot für laute Güterwagen
- 6) generelles Fahrverbot für für laute Güterwagen ab 2018

C. Bessere Rechtspositionen für Anwohner

- 7) Erweiterung des Sanierungsprogramms um einen Erschütterungsschutz
- 8) Absenkung der Sanierungswerte aus die Grenzwerte der 16. BImSchV
- 9) Einklagbarer Rechtsanspruch auf Lärmsanierung
- 10) Berücksichtigung von Spitzenkelgen
- 11) Höhere Mittel für Lärmvorsorge / Lärmsanierungswerte

D. Bremenspezifisches

- 12) Schließung Lärmschutzwand-Lücken
- 13) Entdröhnung von Eisenbahnbrücken
- 14) Bahnlärm-Monitoring
- 15) Machbarkeitsstudie für Güterumgehungsbahn
- 16) Gesamtbetrachtung aller Arten des Verkehrslärms

E. Wirtschaftspolitische Umorientierung

- 17) Wirtschaft muss Verantwortung übernehmen
- 18) Verkehrsvermeidung: Nutzung der Häfen im Mittelmeer
- 19) Regionalisierung von Wirtschaftskreisläufen
- 20) Änderung von Verbraucherverhalten

20 [Verstärkte Nutzung der Häfen am Mittelmeer]

Die Containerschiffe aus Asien fahren durch den Suezkanal und das Mittelmeer und

werden in den Häfen an der Nordsee entladen. Ein großer Teil der Container wird dann per Bahn „zurück“ in die Schweiz, nach Italien, Spanien, nach Österreich und auf den Balkan transportiert. Das verursacht unnötige Transporte und Energieverbräuche. Sinnvoll wäre ein stärkerer Ausbau und eine stärkere Nutzung der Häfen am Mittelmeer.

Güterverkehr von/nach Bremen (Kapazitätsstudie S. 60)

Schweiz	3%
Österreich	4%
Italien	8%
Baden-Württemberg	10%
Bayern	14%
Gesamt:	39%

Ausbau des Güterverkehrskorridors Rotterdam – Genua

- **Betuwelinie (Rotterdam – Zevenaar, 158 km)** **in Betrieb**
- **Drittes Gleis am Niederrhein** **umstritten**
- **Drittes und viertes Gleis an Ober- und Hochrhein** **umstritten**
- **St.-Gotthard-Basistunnel (57km lang)** **im Bau**
- **Ceneri-Basistunnel (40km lang)** **im Bau**

Durch die Basistunnel soll sich die Transportleistung verdoppeln: 220 – 260 Züge / Tag, alle 3 Minuten ein Güterzug (Bergstrecke: 180 Züge / Tag).

21 [Verkehrsvermeidung durch andere Wirtschaftspolitik]

Die Tabelle zeigt die erwarteten Zuwächse bei der Verkehrsleistung des Güterverkehrs von 2004 – 2025. Alle Verkehrsmittel legen zu, am stärksten wächst der Hafenhinterlandverkehr (um 168%).

(Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025)

(Menge in Tonnen x Transportweite in Kilometer = Verkehrsleistung in tkm).

Die Grafik zeigt den Anteil der Verkehrsmittel als farbige Flächen: rot ist Lkw, blau die Eisenbahn und gelb das Binnenschiff.

2025 soll die Verkehrsleistung 936,5 Mrd. tkm betragen, woran die Schiene mit 16,7% beteiligt sein soll. Wenn man nun den Anteil der Schiene auf 23 oder 25% steigert, würde das keinen Lkw von der Autobahn holen, sondern lediglich den Zuwachs an Lkws etwas dämpfen.

[Eisenbahn 23% = 215,4 Mrd. Tkm (= 63,5 Mrd. tkm mehr als prognostiziert),
Zuwachs auf der Autobahn: „nur“ 248,3 Mrd. tkm statt 311,8 Mrd. tkm]

Von einer „Verlagerung“ des Verkehrs von der Straße auf die Schiene in dem Sinne, dass dann auf der Autobahn weniger Lkws fahren würden, kann keine Rede sein. Vielmehr wird die zusätzliche Kapazität auf der Schiene gebraucht, damit es überhaupt noch Spaß macht, mit seinem SUV Autobahn zu fahren.

1985 dagegen hätte eine Verlagerung auf die Schiene tatsächlich zu einer Verminderung von Lkw-Transporten geführt.

Nötig wäre eine Wirtschaftspolitik, die einem derartigen Zuwachs an Verkehrsleistung entgegensteuert.

22 [Auch der BUND sieht langfristig nur eine Lösung]

„Gegen eine endlose Flut von Containern bleibt auch ein kluger Hafen- und Verkehrswegeplanung ein quichotesker Kampf gegen Windmühlen. ... Auf lange Sicht ... hilft nur Verkehrsvermeidung: “.

(aus: Seehafenpolitik und Lkw-Wachstum auf unseren Straßen, Berlin 2010)