

Walter Ruffler
Roonstraße 73

28203 Bremen
Tel/Fax: 7 44 21

Bremen, 07.07.2010

Weser Kurier, Leserforum
Martinistr. 34, 28195 Bremen

per Fax 32 83 27

Leserbrief zum Thema **Bremer Bahngipfel im Weser Kurier vom 6.7.2010**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Deutsche Bahn will 120 Millionen Euro in Bremen und umzu investieren, u.a. soll Gleis 1 im Hauptbahnhof so ausgebaut werden, dass mehr Güterzüge durchfahren können. Von derzeit 218 Güterzügen pro Tag soll die Kapazität um 62 Züge auf 280 Güterzüge gesteigert werden. Da ich in der Roonstraße auf der Bahnseite wohne, bedeutet das mehr Lärm und Erschütterungen für mich und für Tausende andere Bahnanwohner in Bremen. Die Lärm-schutzmaßnahmen der Bahn beschränken sich auf das Gebiet der unmittelbaren Baumaß-nahme, vom Bahnhof bis zum Concordiatunnel, die Güterzüge aber machen an der Brücke nicht halt sondern rattern weiter Richtung Hannover und Osnabrück - und in Gegenrichtung. Aktiver Lärmschutz müsste an der Lärmquelle ansetzen, an Rad, Schiene und Bremse. Die Belästigung durch Güterzüge ist deswegen so hoch, weil größtenteils mit veraltetem Material gefahren wird. Güterzüge rumpeln und bumpeln, die Bremsen kreischen und die Wagen kra-chen aufeinander - ein moderner ICE dagegen ist ein wahrer Ohrenschmaus, wenn er scheinbar schwerelos vorbeigleitet. Technisch ist vieles machbar, die Ausstattung aller Gü-terwagen mit "Flüsterbremsen" beispielsweise würde lediglich 600 Millionen kosten. Wenn man bedenkt, dass die DB fast 2 Milliarden Euro ausgegeben hat, um die englische Bahnge-sellschaft Arriva aufzukaufen, sollten einige hundert Millionen übrig sein, um die Belastung für Millionen von Bahnanwohnern in Deutschland erträglicher zu machen. Eine Sofortmaß-nahme, die nicht einmal etwas kostet, wäre die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in Wohngebieten - im Straßenverkehr hat sich das bestens bewährt.

Experten erwarten einen Zuwachs des Güterverkehrs von 75 % auf der Schiene und von 79 % auf der Autobahn bis 2025. Das ist nicht Schicksal, sondern politisch gewollt, in Wil-helmshaven wird deswegen extra ein neuer Tiefwasserhafen gebaut. Die Logistikexperten sollten einmal erklären, wieso bei einer schrumpfenden Bevölkerung in Deutschland eine immer größere Gütermenge bewegt werden muss. Irgendetwas daran scheint mir unlogisch zu sein.

Über eine Veröffentlichung würde ich mich freuen.

Mit freundlichem Gruß

Walter Ruffler

[Bahnanwohner in der Roonstraße]

Leserbrief von Günter Knebel per E-Mail am 8.07.2010:

Sehr geehrte Damen und Herren,

bitte veröffentlichen Sie die folgenden Zeilen zum Bericht "Bahngipfel in Bremen" am 5. bzw. 6.07.2010:

"Die Ankündigungen und Versprechungen des Vorsitzenden der DB AG lesen sich gut, aber auch als eingefleischter Bahn-Fan hege ich erhebliche Zweifel: Welche Gefahren werden noch mehr und noch längere Güterwaggons als Durchgangsverkehr für Bremen mit sich bringen? Dass der Hauptbahnhof Bremen für den Personenverkehr ein Knotenpunkt ist, macht Sinn. Aber gehört nicht der reine Durchgangsgüterverkehr der Eisenbahn auf deren vorhandene und ggf. wiederzubelebende Strecken in der Fläche, wo deutlich weniger Menschen leben und gestört oder gar gefährdet werden? Wenn die Bahn bis 2014 rd. 41 Milliarden in Schienen und Waggons investieren will, warum dann "nur" 120 Millionen in den Nordwesten, der in Bezug auf seine Bevölkerung und seine logistische Bedeutung (Seehäfen) sicher mehr als einen 3-Promille-Anteil "wert" sein sollte? Der Bericht liest sich, als ob Bahnchef Grube, der mit regionalen Beschwichtigungs-Gipfeln durch Deutschland tourt, in Bremen dafür noch mit Beifall bedacht worden sei. Wenn dem so gewesen sein sollte, so gäbe es diesbezüglich noch ebenso viel nachzubessern wie bei der konzeptionellen Frage, welcher Eisenbahnverkehr überhaupt wohin gehört. Weitere Fragen, wie z.B. der Effektivierung und Optimierung der Transportmittelwahl zwecks Verkehrsvermeidung aus europäischer Perspektive, schließen sich an: Warum z.B. Güter von BHV oder WHV per Bahn durch Deutschland nach Italien oder in die Schweiz transportieren (wollen), wenn sie sehr viel energie- und umweltschonender auch in Genua angelandet werden können? Dieser regionale "Nordwest-Gipfel" wird hoffentlich noch nicht der letzte gewesen sein, sondern nur ein erster Auftakt, um gemeinsam mit der DB AG für Bremen und den Nordwesten vernünftige, überzeugende Regelungen zu suchen und zu finden."

Für den Abdruck dieser Zeilen danke ich bereits im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen
Günter Knebel

Kontaktdaten:
Günter Knebel
Ludwigsburger Str. 22
D-28215 Bremen
E-Mail: Knebel-Bremen@t-online.de