

## Vermittler zwischen Bahn und Bürgern

Jan Eiken ist Ansprechpartner für Bremer beim Thema Bahnlärm/ Hotline für Betroffene eingerichtet

In Bremen gibt es einen neuen Service für Menschen, die unter Bahnlärm leiden. Beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat Jan Eiken seinen Dienst als Ansprechpartner aufgenommen. Er nimmt Bürgerbeschwerden und Anfragen entgegen und vermittelt sie weiter an die verantwortlichen Stellen. Allerdings fällt diese Aufgabe nur einen Teil seiner Stelle im Referat 22 - Immissionsschutz, Umweltschadstoffe aus.

VON LIANE JANZ

Bremen. Der 28-jährige Jan Eiken bewarb sich auf eine interne Stellenausschreibung und kam im September aus dem Finanzreferat zum Verkehrsreferat. Zunächst lernte er die verschiedenen behördlichen Stellen und Ansprechpartner bei der Deutschen Bahn kennen und hat sich ein entsprechendes Netzwerk aufgebaut. Zudem hat er sich über den Stand der Diskussionen zum Thema im Breussen kundig gemacht und sich mit dem Sanierungsplan der Bahn für Bremen beschäftigt.

Er setzte sich mit den Verkehrsprozessen der Bundesregierung und auch mit der Technik von Güterzügen, beispielsweise mit Bremssystemen, auseinander. „Wenn sich zum Beispiel Anwohner darüber beschwerten, dass der Lärm an den Schienen zugenommen hat, ist das eine Aufgabe für die Instandhaltung“, sagt er. Dafür, dass das Problem behoben wird, ist dann die entsprechende Stelle bei der Bahn zuständig. Als eigener Initiative kann er nicht gegen Bahnlärm vorgehen, betont er. „Ich kann dafür sorgen, dass die richtigen Leute miteinander reden.“

### In Kontakt mit Initiativen

Geredet hat er auch schon oft mit Vertretern der Bremer Bahnlärmdelegation (BIB). Zu ihnen pflege er guten Kontakt, sagt er, und er möchte sich künftig über die Arbeit der Initiativen auf dem Laufenden halten. Jan Eiken hatte zuvor keine Berührung mit dem Thema Bahnlärm, ist auch selbst nicht betroffen. Das sieht er als Vorteil für seine Arbeit. „Ich kann der Bahn neutral gegenüber treten und den Bürgern auch.“

Beschwerden und Fragen zu Bahnlärm können Bremer an Telefon 3 61 95 62 oder E-Mail [bahnlarm@weser.kurier.bremen.de](mailto:bahnlarm@weser.kurier.bremen.de) richten. Ist Jan Eiken am Telefon nicht erreichbar, so erreichen Sie ihn über die E-Mail-Adresse [jan.eiken@weser.kurier.bremen.de](mailto:jan.eiken@weser.kurier.bremen.de). Wer da drauf spricht, sollte den Ort des Geschehens, die Art der Störung und die Uhrzeit



Jan Eiken ist in Bremen zuständiger Vermittler, wenn es um die Vermittlung des Bahnlärms geht.

FOTO: FRANK THOMAS KOCH

der Störung mitteilen“, sagt er. Nur dann könne er helfen.

Offiziell wird sich Jan Eiken der Öffentlichkeit bei der Sitzung zum Regionalausschuss „Bahnlärm“ am morgigen Montag, 12. Dezember, um 18 Uhr im Asegarbsaal vorstellen. Bei diesem Treffen kommen Ortsamtsvertreter und Beiräte aus betroffenen Stadtteilen sowie Vertreter der BIB und der öffentlichen Verwaltung zusammen, um den Regionalausschuss „Bahnlärm“ zu gründen.

Anschließend gibt es einen Bericht über die Umsetzung des Forderungskatalogs und schließlich soll der bisherige Verlauf des Planfeststellungsverfahrens nur sogenannt

„Oldenburger Kurve“ unterteilt werden. In der Kurve hinter dem Bahnhof in Richtung Oldenburg liegt derzeit nur ein Gleis für den Bahnbetrieb von und nach Oldenburg und weiter nach Wilhelmshaven. Ist dort geplant die Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port fertiggestellt, soll ein Großteil der Güter über die Schienen dorthin und von dort transportiert werden. Damit das problemlos läuft, will die Bahn ein zweites Gleis in der „Oldenburger Kurve“ anlegen. Für Lärmschutz muss sie aber nur an dem neuen, rund 700 Meter langen Gleis in der Kurve sorgen.

Die zusätzliche Belastung durch Lärm, Staub und Erschütterungen betrifft aller-

dings sämtliche Bewohner entlang der Strecke. Deshalb haben die BIB und der Beirat Mülle einen Katalog aufgestellt, in dem sie unter anderem fordern, dass die Bahn die Schienenbrücken ausbessert, um die Erschütterungen einzuschränken. Zudem sollen die Güterverkehrsunternehmen ihre Güterzüge unter anderem mit modernen, leisen Bremssystemen ausstatten. Außerdem müsste die Gasetagebau zum Immissionsschutz, die in den 70er-Jahren erstellt und seitdem kaum aktualisiert wurde, auf den neuesten Stand gebracht werden. **Beschwerden und Fragen zu Bahnlärm können Bremer an Telefon 3 61 95 62 oder E-Mail [bahnlarm@weser.kurier.bremen.de](mailto:bahnlarm@weser.kurier.bremen.de) richten.**

## Gut gekühlt mit der Bahn nach Italien

Die Spedition Paneuropa-Rösch verlädt Kühlware vom Lkw auf den Zug und transportiert sie nach Verona / In Bremen Marktische besetzt

VON JULIA BÄNDIG

Bremen. Die Spedition Paneuropa-Rösch betreibt Güter auf eine ganz spezielle Weise von Bremen über die Alpen nach Italien. Auf der meistbefahrenen Bahnstrecke Europas nutzt Paneuropa Zug und Lkw, um die Ware möglichst umweltfreundlich zu transportieren. Auch Produkte, die auf eine bestimmte Temperatur angewiesen sind, wie zum Beispiel Wein, werden so transportiert. Die Kühlkette ist auf der Strecke schwer zu überwachen. Deshalb hat Paneuropa mit Kunden und Herstellern Thermobehälter mit einer sogenannten Datalogger-Technologie entwickelt. Das System liefert per GPS Daten aus dem Inneren der Behälter an die Spedition. Die Mitarbeiter können so den Zustand der Ware ständig überwachen. Mit dem Transport von Kühlware im kombinierten Verkehr besetzt das Unternehmen in Bremen einen Markt.

Die Ware liegt im Vor- und Nachlauf nur etwa 300 Kilometer auf der Straße zurück. Den Großteil der Route, die 1100 Kilometer von Bremen nach Verona, verbringen die Güter auf der Schiene, sagt Ralph Reincken, Leiter der Bremer Paneuropa-Niederlassung. Kleinerer Bremer Speditionen holen die Ware vor der Bahnverladung mit dem Lkw ab und bringen sie zum Güterverkehrszentrum (GVZ). Italienische Trans-

portunternehmen verladen die Ware an den Endkunden. Nach Reinckens Worten spart Paneuropa damit etwa 35.000 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr.

Acht Züge mit 30 Waggons und 700 Metern Länge fertigen die Speditionsmitarbeiter am GVZ pro Woche ab. Das Fassungsvermögen eines Zuges entspricht laut Reincken 15 Lkw-Ladungen. Mit der Bahn gelange die Ware schneller und klimafreundlicher nach Italien. Auch die Arbeitsbedingungen für die Lkw-Fahrer seien besser, da der Schienenverkehr weitaus sicherer ist als der Straßenverkehr, sagt Reincken. Er betont aber: „Wir sparen mit der Bahnverladung zwar Sperr- und Mautgebühren, insgesamt ist der kombinierte Verkehr



Verladung eines Thermobehälters am Güterverkehrszentrum

FOTO: CHRISTINA KLAWITT

aber nicht unbedingt wirtschaftlicher.“ Der große Vorteil sei eben die CO<sub>2</sub>-Einsparung.

Für die Entwicklung der Datalogger-Technologie und ihr umweltfreundliches Wirtschaften hat die „Partnerschaft Umwelt Unternehmen“ (PUU) die Spedition im Jahr 2009 mit einem Umweltgedächtnis ausgezeichnet. Seit November ist Paneuropa Mitglied in der PUU, einem Netzwerk zwischen Wirtschaftsunternehmen des Landes Bremen und öffentlicher Verwaltung.

„Die Initiative ist ein Forum, um sich auszutauschen und zu schauen, was im Klimaschutz noch möglich ist. Damit wollen wir die Verantwortlichen des Landes Bremen in Sachen Umweltschutz weiter vorantreiben“, sagt Marketing-Chef Andreas Lieberum. Nach seinen Worten ist die Bremer Wirtschaft schon durch die Landesregierung stark auf nachhaltigen Arbeiten eingestellt. „Die Mitglieder der PUU schließen praktisch einen Pakt mit dem Wirtschaftsbereich, um sich über die Gesetzgebung hinaus für den Klimaschutz zu engagieren“, sagt Lieberum.

Genau das lässt sich Paneuropa jedes Jahr aufs Neue vom Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein bestätigen. Er vergibt Zertifikate und kontrolliert, ob Unternehmen die gängigen Umweltnormen einhalten. „So können wir unseren Kunden nachweisen, dass wir beim Transport unserer Ware eine bestimmte Menge von

CO<sub>2</sub> eingespart haben“, sagt Reincken. „Das verlangen die Kunden immer öfter, weil ein grünes Image heute sehr wichtig ist. Die Unternehmen achten nicht mehr nur auf den Preis, sondern auch darauf, wie nachhaltig der Transport abläuft.“

Im Jahr 2009 gingen die ersten 20 Thermobehälter auf die Reise von Bremen nach Verona – heute sind es 45. Bevor die Speditionsmitarbeiter den ersten Behälter verladen konnten, mussten einige Test durchgeführt werden. „Zuerst waren die Waggons zu klein, dann hielten die Außenwände der Behälter den Frost aus dem Kranz nicht stand“, erinnert sich Reincken. Mit der Unterstützung der Herstellerfirma klappte es doch. Das Unternehmen Paneuropa wächst dank der Kühlverkehre und machte im Jahr 2010 einen Umsatz von 50 Millionen Euro.

Vertriebsleiter Marek Dolinski sieht die Zukunft von Paneuropa im Schienenverkehr. „Die Debatte um die Digitaler ist ein Rückschritt. Europa braucht keine Busselaster, sondern mehr Güter auf der Schiene. Die Bahnen sind sicher und umweltfreundlich.“ Die Transporte würden mit größerem Lkww beiläufig, weil einfach mehr draufpaße, sagt Dolinski. Das Problem sei aber, dass dadurch 25 Prozent der Schienenverkehre wieder zurück auf die Straße verlagert werden würden. Darauf sei das Verkehrssystem nicht ausgelegt.