

Bahnlärm-Initiative Bremen - Ideensammlung -

- A. Problemstellung
- B. Ziele
- C. Begründung
- D. Forderungen
- E. Verantwortliche
- F. Handlungsmöglichkeiten
- G. Gegenfragen [H. Gegen-Gegenfragen]

Motto: *"Und mit der zukünftigen Ausgestaltung des Güterverkehrs entscheidet sich, ob Verkehr zu mehr Lebensqualität beiträgt oder ob er zur Belastung für Mensch und Umwelt wird"* (Masterplan Güterverkehr und Logistik, S. 7¹)

A. Problemstellung

1. Die Deutsche Bahn AG (DB) will den "Knoten Bremen" durch Baumaßnahmen an Gleis 1 "ertüchtigen": Die Kapazität des Bremer Hauptbahnhofs soll bis 2015 von bisher 218 Güterzügen pro Tag auf 280 Güterzüge gesteigert werden. Nachts (22 h - 6 h) sollen dann 150 Güterzüge fahren statt bislang 83, das heißt alle 3,2 Minuten ein Zug. Durch diese Kapazitätserweiterung soll vor allem das erwartete Güteraufkommen des neuen Tiefwasserhafens Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven bewältigt werden.
2. Die Güterzüge sollen vorrangig auf den Strecken Nr. 1401 fahren, die am südlichen Rand der über lange Zeit sechsgleisigen Bahnanlage verlaufen.
3. Lärmschutzmaßnahmen (Wände und Fenster) sind von der DB nur im Bereich der unmittelbaren Baumaßnahmen vorgesehen, d.h. auf der Südseite des Bahnhofs nur zwischen Bahnhof und Concordia-Tunnel (Schwachhauser Heerstraße).
4. Die Belästigung durch Bahnlärm und Erschütterungen wird in ganz Bremen zunehmen, besonders betroffen sind die Stadtteile Huchting, Woltmershausen, Neustadt, Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Vahr und Hemelingen.
5. Es droht ein Wertverlust der an der Bahn liegenden Immobilien (= kalte Enteignung).
6. Fraglich ist, ob mit der "Ertüchtigung" das Ende des Kapazitätsausbaus erreicht ist. Fachleute erwarten einen Zuwachs des Güterverkehrs von 2004 bis 2025 auf der Straße um 79% und auf der Schiene um 65%.² So schlagen die Grünen in Niedersachsen den zusätzlichen Ausbau von Nord- Süd- und Ost- West- Verbindungen vor: Der Ausbau Rotenburg-Verden, Langwedel - Uelzen - Stendal ("Amerika-Linie") soll Kapazität für 200 Güterzüge schaffen, der Ausbau Lüneburg - Uelzen Kapazität für 90 Züge und der Neubau einer "Heidegüterbahn" zwischen Hamburg und Celle soll 288 zusätzliche Güterzüge ermöglichen.³

1 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Masterplan Güterverkehr und Logistik, Berlin 2008

2 ITP/BVU: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, 14.11.2007, S. 10

3 Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Niedersachsen: Perspektiven für einen effizienten und verträglichen Hafenhinterlandverkehr, Hannover 2010

B. Ziele

1. Defensiv (Erhalt des status quo = es darf nicht schlimmer werden): Vermeidung zusätzlicher Belästigung durch vermehrten Bahnlärm und Erschütterungen als Folge von zahlreicheren und längeren Güterzügen.
2. Offensiv (es muss besser werden): Reduzierung der gegenwärtigen Belastung durch Lärm und Erschütterung durch Güterzüge entsprechend dem Stand der Technik.

C. Begründung

1. Medizinisch / umweltpolitisch: Auch Bahnlärm ist gesundheitsschädlich und senkt die Lebensqualität. In Bremen sind Tausende betroffen, im gesamten Bundesgebiet Millionen Menschen.
2. Ökonomisch: Die Erschütterungen durch schwere schnell fahrende Güterzüge können zu Schäden an den Häusern entlang der Bahnstrecke führen.
3. Ökonomisch: Bahnlärm und Erschütterungen senken die Lebensqualität und bergen somit das Risiko einer Wertminderung der an der Bahn liegenden Immobilien (= Risiko einer vermehrten Altersarmut, falls der Verkauf der Immobilie als Beitrag zur Alterssicherung geplant war: Adé mein Einzelzimmer im Pflegeheim!).

D. Forderungen

Zur Reduzierung der Belästigung durch Güterzüge bieten sich folgende Maßnahmen an:

Forderung / Maßnahme	Anmerkung
1. Tempo 30 für Güterzüge in Wohngebieten	senkt die Belastung sofort, kostet nichts
2. Lärmverminderung an der Quelle (Rad-Schiene-Bremse-Waggondesign): - Einbau von "Flüsterbremsen" - moderne leise Güterwagen - "besonders überwacht Gleis" in Wohngebieten	kostengerechte Maßnahmen, technisch machbar und mittelfristig realisierbar (siehe Autotransporter der BLG Logistics), erfordert Umlenkung von DB-Investitionen: Beispiel: Pilotprojekt "Leiser Rhein" für 5000 Güterwagen ⁴
3. bei drei Gleispaaren: Güterzüge auf den mittleren Gleisen fahren lassen	kostet nichts, dämpft Erschütterungen, reduziert Unfallfolgen (vgl. Weser Kurier vom 18.6.2010: "Endstation Garten. Regionalbahn rast bei Peine in entgleisten Güterzug")
4. update von Lärmschutzmaßnahmen an der bewohnten Bahnlinie in Bremen: - Schließung von Lücken bei Lärmschutzwänden - Finanzierung von Lärmschutzfenstern	Beispiel: bei der Stolzenauer Straße in Hastedt wurde die Lärmschutzwand "vergessen"
5. Umleitung von Güterzügen um Bremen herum durch Ausbau vorhandener Linien, z.B.:	reduziert die Belastung in Bremen, verschärft die Belastung in anderen Orten,

⁴ Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an bestehenden Güterwagen im Rahmen des Pilotprojekts Leiser Rhein (Förderrichtlinie "Leiser Rhein"), Berlin 2009

- von Bremerhaven über Bremervörde
 - von Wilhelmshaven nach Osnabrück
6. Neubau von Umgehungsstrecken
7. Einsatz von Binnenschiffen und Feedern
8. Vermeidung von Gütertransporten:
- 8.1 Schiffe nah am Markt entladen, d.h. Güter für Polen in einem Ostseehafen, Güter für Italien und den Balkan am Mittelmeer und am Schwarzen Meer, Güter für die iberische Halbinsel am Mittelmeer
- 8.2 Verteuerung von Transporten durch Internalisierung der externen Kosten, u.a. lärmabhängige Trassenpreise (fördert auch die Modernisierung der Waggons) (vgl. Masterplan S. 51 und (S. 61).

Trassenausbau kostet Geld

Der Masterplan sieht in Short Sea Shipping und "Meeresautobahnen" einen Beitrag zur Entlastung des Nord-Süd-Korridors nach Spanien und Portugal (S. 45)

Beispiele für Transportkosten für den Schiffscontainerverkehr:

- Containerpreis Shanghai-Bremerhaven (TEU = 20-Fuß-Container): ca. 1000 €, Inhalt: 10.000 Jeans, Kosten 10 Cent/Stück
- Flasche Wein von Australien: 12 Cent Container-Transportkosten-Anteil
- Pfund Kaffee aus Mittelamerika: 3 Cent

- 8.3 Bevorzugung von Waren aus der Region (kurze Wege)

Beispiele:

- Müssen Bettlaken aus Berliner Krankenhäusern in Polen gewaschen werden?
- Muss es bei Karstadt und in Bio-Supermärkten "Alpenmilch" aus Bayern geben?
- Wieso benötigt eine schrumpfende Bevölkerung bei stagnierender Binnennachfrage immer mehr Transporte?

E. Verantwortliche

1. Export- und Speditionswirtschaft
2. Politiker auf Landes- und Bundesebene

Die Maßnahmen des Masterplanes Güterverkehr und Logistik sollen der Stärkung des Logistikstandortes Deutschland dienen, wobei die Funktion des Transitlandes begrüßt wird:

"Bis 2025 wird in der Verflechtungsprognose für Deutschland eine Steigerung (bezogen auf die Verkehrsleistung) auf das 2,5-fache vorhergesagt. Damit nehmen Transitverkehre doppelt so stark zu wie der Güterverkehr in Deutschland insgesamt" (Masterplan, S. 44).

Das Ausbaggern von Weser und Elbe, der Ausbau des Containerterminals in Bremerhaven, der Bau eines neuen Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven erfolgt aufgrund von politischen Entscheidungen, mehr Verkehr ist also politisch gewollt.

3. Die Deutsche Bahn AG sowie in- und ausländische Bahngesellschaften

F. Handlungsmöglichkeiten

1. Zur Erreichung unserer Ziele ist es notwendig, mit den Verantwortlichen für die Belästigung durch Güterzüge ins Gespräch zu kommen.
- 1.1 Wirtschaft: Handelskammer, Speditionen (wie Ars Altmann, BLG Logistics, Maersk Line), Autohersteller, Einzelhandelsketten, Bioläden, Stahlwerke Bremen, etc.

Beispiel: Der Automobilspediteur Ars Altmann schreibt in seinem Leitbild: *"Ökologisch nachhaltiges Handeln steht im Mittelpunkt aller Geschäftsbereiche", "Wir wurden im Jahr 2008 als Hauptpreisträger für Deutschland und Europa mit dem Green Freight & Logistic Award ausgezeichnet"* (www.ars-altmann.de). Dennoch sind die Autotransporter von Ars Altmann erheblich lauter als die von BLG Logistic.

- 1.2 Politik: bremische Parteien, Fraktionen, Senat, Küstenländer, Bundesebene, etc.
- 1.3 Eisenbahn: DB und Privatbahnen
2. Zusammenschluss von möglichst vielen Bahnanwohnern in Initiativen
3. Werbung für unsere Ziele bei Nicht-Bahnanwohnern, Umwelt- und Verkehrsinitiativen, Haus- und Grundbesitzerverein, etc.
4. Medienkontakte
5. Aktionsformen: Leserbriefe, Infoblätter, Fernsehen, Gesprächskontakte, Veranstaltungen, etc.
6. Selbstinformation und Recherche

G. Gegenfragen

Vermutlich wird man sich mit Gegenfragen und -thesen auseinander setzen müssen:

1. Warum sind Sie denn an die Bahn gezogen, Sie wussten doch, dass das laut werden kann?
2. Die Bahn ist das ökologischste Verkehrsmittel!
3. Eine Verlagerung von Gütertransporten von der Autobahn auf die Schiene ist ökologisch sinnvoll!
4. Die Globalisierung lässt sich nicht zurück drehen!
5. Deutschland ist aufgrund seiner geografischen Lage ein Transitland!
6. Die deutsche Wirtschaft hängt vom Export ab!
"Der Beitrag des Exports zum deutschen Bruttoinlandsprodukt ist zwischen 1995 und 2006 von 16% auf über 23% kräftig angestiegen" (Masterplan, S. 9)
7. Verkehr schafft Arbeitsplätze!
Der Logistiksektor beschäftigt heute mehr als 2,6 Mio. Arbeitnehmer und bildet "einen der größten und sich am dynamischsten entwickelnden Arbeitsmärkte in Deutschland" (Masterplan, S. 10).
8. Hafenpolitik und Logistik gehören in Bremen zur Staatsräson!
9. ...