

28. Februar* 2011

Was wir wollen:

12 - Punkte - Programm zur Lärmvorsorge an der Bahn: „Leises Bremen“

Aus Anlass der beabsichtigten Umsetzung der Planfeststellungsverfahren zur Ertüchtigung des Hauptbahnhofs Bremen im Jahr 2011 hat sich im Oktober 2010 die Bahnlärminitiative Bremen gegründet. Sie fasst auch weitere, schon bestehende Bahnlärminitiativen und –bewegungen in Bremen entlang der Strecke zusammen und kooperiert mit der Bahnlärminitiative in Bremerhaven.

Mit der Eröffnung des Jade-Weser-Ports und den zu erwartenden steigenden Umschlagszahlen des Hafens in Bremerhaven wird auch der Güterverkehr auf den Bahnstrecken in den nächsten Jahren deutlich zunehmen. Die Kapazität soll bis 2015 um fast ein Drittel steigen. Der zusätzliche Güterverkehr wird besonders in den Abend- und Nachtstunden stattfinden, da die Gleise tagsüber von Zügen des Personenverkehrs belegt sind. Deshalb kann man von einer Verdoppelung des nächtlichen Güterverkehrs ausgehen.

Dies stellt für die Anwohnerinnen und Anwohner aller innerstädtischen Bahnstrecken in den Nachtstunden eine erhebliche zusätzliche Belastung dar. Die Bahnstrecke führt im Kern Bremens durch die dicht besiedelsten Teile der Stadt; im Hauptbahnhof selber werden Kunden und Mitarbeiter der Bahn durch den Güterverkehr in wachsendem Maß belästigt, und in den ferner gelegenen Stadtteilen ist der Güterverkehr durch das zunehmende Tempo der auch immer länger werdenden Züge umso lauter.

Lärm macht krank – die Ohren schlafen nicht! Lärm führt zu Lärmflucht - die soziale Spaltung der Stadt nimmt zu!

Deshalb stellt die Bahnlärminitiative Bremen für den bevorstehenden Bürgerschaftswahlkampf zwölf Prüfsteine zur Minderung des Bahnlärms auf. Zur Lärmvorsorge müssen diese aus Sicht der Initiative unverzüglich in Angriff genommen werden, und zwar bevor die beabsichtigte Steigerung des Schienengüterverkehrs Realität wird.

An den folgenden Prüfsteinen wird sie die politischen Parteien messen:



1. Bremens Güterschienenverkehr soll sich bis zum Jahr 2025 nachts verdoppeln. Das wird im Sofortprogramm „Seehafen-Hinterlandverkehr“ vorausgesetzt.
Der Schienenlärm soll sich im selben Zeitraum halbieren. Darauf hat die Bundesregierung sich im „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II“ festgelegt.

Diese Ziele stehen in einem auffälligen Gegensatz!

Wir erwarten deshalb von allen Parteien **einen konkreten Zeit- und Stufenplan für Bremen**, um das Ziel der Lärminderung sicher zu erreichen.

2. Der Schienenlärm und die Erschütterungen werden in ganz Bremen an den bestehenden Strecken zunehmen. Die gegenwärtige Rechtsprechung leitet daraus aber bisher keine Schutzansprüche der Bürgerinnen und Bürger ab. **Deshalb sind die Lärmsanierungswerte für die Bestandsstrecken abzusenken.** Das kann erreicht werden durch
 - eine Abschaffung des „Schienenbonus“ von 5 dB (A), der dem Eisenbahnlärm bei den Schwellenwerten zugeschrieben wird,
 - eine Revision des Mittelungspegels, der den Eisenbahnlärm statistisch nivelliert, zugunsten der rechtlichen Anerkennung und Berücksichtigung von nächtlichen Spitzenpegeln, so wie beim Fluglärm.

Zugleich sollen an bremischen Lärmbrennpunkten Lärmmessstationen eingerichtet werden. Im Hauptbahnhof sind die Belastungen für die Bahnbeschäftigten nach den Kriterien der innerbetrieblichen Grenzwerte in Rechnung zu stellen.

3. An schon bestehenden Strecken haben die Anwohnerinnen und Anwohner keine unmittelbaren Rechtsansprüche auf Lärm- und Erschütterungsschutz. Land und Kommune ihrerseits haben keine Rechtsgrundlage, um selber auf die Geschwindigkeit Einfluss zu nehmen; das ist allein Sache der DB Netz AG. Über die Verbesserung des Anspruchsniveaus hinaus braucht es daher **neue Rechtsgrundlagen** für den Umgang mit dem Schienengüterverkehr.
4. Die im Rahmen des Konjunkturprogramms II durchgeführten **innovativen Maßnahmen**, die im Planfeststellungsverfahren und auf dem Bremer Bahngipfel 2010 zugesagt wurden, müssen **zügig installiert, erprobt und nach erfolgreicher Erprobung auch dauerhaft in Bremen und Bremerhaven umgesetzt** werden.
Die **Regelsanierung** – seit drei Jahren gleichbleibend 100 Mio. € - muss deutlich aufgestockt werden!



5. Die für die Neufahrzeuge geltenden **Lärmobergrenzen** müssen in einem überschaubaren Zeitraum auch für **Bestandsfahrzeuge** verbindlich werden. Hierzu muss sich Bremen dafür einsetzen, dass die Bundesregierung sich ihrerseits bei der **EU-Kommission für die Anpassung der TSI-Lärm** stark macht.
6. Für den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge müssen umgehend durch die Bundesregierung ökonomische Anreize durch die möglichst rasche **Einführung lärmabhängiger Trassenpreise** geschaffen werden. Die Entschließung des Bundesrats dazu liegt vor. Auf deren rasche Umsetzung ist hinzuwirken.
7. Zur Umrüstung von Güterwagen muss daneben ein **Förderprogramm der Bundesregierung** umgesetzt werden. Die Bremer Bundestagsabgeordneten sollen sich dafür einsetzen und sicherstellen, dass **umgerüstete Güterwagen im Streckenverlauf des hoch belasteten Bremer Hauptbahnhofs auch prioritär eingesetzt werden.**
8. Für laute Güterwagen aus dem Bestand sollten als vorübergehende Maßnahme bis zur erfolgreichen Umrüstung auf andere Bremssysteme analog zum Straßenverkehr ein **qualifiziertes Nachtfahrverbot/eine qualifizierte Tempominderung** ausgesprochen werden. Die nationalen Rechtsgrundlagen dafür sind sobald wie möglich herzustellen.
9. Das Lärmsanierungsprogramm an Bestandsstrecken muss um den **Erschütterungsschutz** erweitert werden. Die noch bestehenden **Lücken** sind durch die Landesbehörde zu ermitteln und durch die Bahn zu schließen.
10. Die **Sicherheit** an den Bahnstrecken, die weitestgehend durch dicht besiedelte Stadtteile führen, muss gewährleistet werden.
11. Für die jetzigen und zukünftigen Verkehre aus und zu den Nordseehäfen über Bremen muss die Möglichkeit von **Entlastungsstrecken** dringend erwogen werden. Bei entsprechenden Machbarkeitsstudien sind die nicht bundeseigenen Eisenbahnen mit einzubeziehen.
Der Bedarf ist ggf. im **Bundesverkehrswegeplan** festzustellen. Voruntersuchungen für mögliche Trassenkorridore sind angesichts der Dringlichkeit durch Bremen, den Bund und die Bahn unverzüglich einzuleiten.
12. Die Beratungen zur Neuauflage des **Lärmaktionsplan Bremen 2012** müssen frühzeitig und unter breiter Einbeziehung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger begonnen werden. Runde Tische müssen bereits im Vorfeld von Messung, Kartierung und Planung eingerichtet werden. Perspektivisch sind Bahnlärmkommissionen (analog der Fluglärmkommission) einzuführen.

* redaktionell bearbeitete Fassung des am 24. Februar 2011 beratenen und beschlossenen Forderungskatalogs.