

Impulsreferat auf der Diskussions-Veranstaltung

"Zug um Zug - Bahnlärm vermindern"

Gut 100 Personen strömten am 10. Januar 2011 ins Concordia Theater Bremen, Schwachhauser Heerstraße 17, 28203 Bremen. Sie bewegte der Bahnlärm an den durch Bremen führenden Trassen. Eingeladen hatte die Fraktion *Bündnis 90/Die Grünen* in der Bremischen Bürgerschaft. Diskussionsteilnehmer waren:

- Walter Ruffler, Bahnlärm-Initiative Bremen (Impulsreferat)
- Wolfgang Golasowski, Staatsrat beim Umwelt- und Verkehrssenator Bremen
- Ulrich Bischooping, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn
- Andreas Hoetzel, Sprecher der Bremer Logistic Group

Moderation: Dr. Maike Schaefer, MdBB und verkehrspolitische Sprecherin von Fraktion *Bündnis 90/Die Grünen*

Es folgt die aktualisierte Ausarbeitung zum Thema, die meinem Impulsreferat zugrunde lag. Das Referat selber wurde anhand einer Stichwortliste frei gehalten.

Gliederung:

1. Bahnlärm in Bremen
2. Ein verbindliches Programm zur Minderung des Bahnlärms ist notwendig
 - 2.1. Bahnlärm hat viele Ursachen
 - 2.2. Bundesregierung und Deutsche Bahn sorgen sich um "Akzeptanz"
 - 2.3. Was es schon gibt
3. Elemente eines Bahnlärm-Minderungsprogramms
 - 3.1. Sofortmaßnahme: Tempolimit in geschlossenen Ortschaften
 - 3.2. Modernisierung und Lärmsanierung des rollenden Materials
 - 3.3. Strategien zur Um- und Durchsetzung der Lärminderung am rollenden Material
 - 3.3.1 Finanzierung der Lärmsanierung
 - 3.3.2. Sanfter Druck: Qualifiziertes Nachtfahr- und Sonntagsfahrverbot als flankierende Maßnahme zur Durchsetzung der Waggonsanierung
 - 3.3.3. Notbremse: Absolutes Fahrverbot als letztes Mittel
 - 3.4. Sanierung des Fahrwegs
 - 3.5. Die Wirtschaft muss ihre Verantwortung übernehmen
 - 3.6. Verbesserung der Rechtsposition von Bahnanwohnern
 - 3.7. Verkehrsvermeidung
 - 3.8. Die Macht des Verbrauchers
 - 3.9. Bremenspezifische Forderungen

1. Bahnlärm in Bremen

Ich freue mich, dass in der Einladung zur heutigen Veranstaltung unser Protest gegen den Bahnlärm positiv gewürdigt wird, wenn es dort heißt:

"Das Anliegen der Betroffenen ist berechtigt, denn Bahnlärm macht genauso krank wie Flug- oder Straßenlärm."

Und der Bahnlärm (Luftschaall) hat noch eine kleine Schwester, die auch ziemlich nerven kann, das ist die Erschütterung (Körperschaall) durch schwere Güterzüge.

Das Engagement der Grünen gegen Lärm hat eine gute Tradition. Mir liegt hier beispielsweise eine Kleine Anfrage der Fraktion Die Grünen vom 2. April 1993 vor zum Thema "Umwelt- und Gesundheitsbelastung durch Lärm im Lande Bremen". Und ich muss sagen, die Kleine Anfrage ist heute so aktuell wie vor 18 Jahren.

Die Unerträglichkeit des Lärms ist nicht nur eine subjektive Befindlichkeit, sondern eine physikalische Tatsache. Im Rahmen einer Lärmsanierungsaktion im Jahre 2002 wurden für die Roonstraße, in der ich wohne, Lärmpegel ("Beurteilungspegel") von 75 dB(A) tags wie nachts ermittelt. Diese Pegel liegen um 16 bzw. 26 dB(A) über dem, was der Gesetzgeber als Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete festgesetzt hat: 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) nachts (§ 2 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung). Eine Erhöhung des Schallpegels um 10 dB(A) wird allgemein als Verdopplung der Lautstärke empfunden. Nachts ist es in der Roonstraße also mehr als viermal so laut wie vom Gesetzgeber vorgesehen. Aber daraus folgt unmittelbar nichts.

Wegen der Bahnhofsnähe fahren die Züge tagsüber relativ langsam, in Hastedt und Hemelingen und auf der Nordseite in Walle und Gröpelingen dürften sie eine Geschwindigkeit von 100 bis 120 km/h erreicht haben - mit entsprechend höheren Immissionswerten. Nachts ist offenbar die Einfahrtgeschwindigkeit in den Bahnhof höher als am Tage.

Unmittelbarer Anlass zur Gründung unserer Bahnlärm-Initiative war das Planfeststellungsverfahren zur "Ertüchtigung" des Eisenbahnknotens Bremen u.a. durch Umbau von Gleis 1: Die Güterzugkapazität soll bis 2015 um rund 30% auf 280 Güterzüge täglich gesteigert werden, nachts findet fast eine Verdopplung auf 150 Güterzüge statt (2007: 83 Güterzüge). So soll der erwartete zusätzliche Verkehr aus den Häfen in Bremerhaven, Nordenham, Brake, Elsfleth und Wilhelmshaven (JadeWeserPort) bewältigt werden. Doch damit ist vermutlich das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht.

Das immense Wachstum des Güterverkehrs - trotz sinkender Bevölkerungszahl - ist politisch gewollt. So heißt es im "Masterplan Güterverkehr und Logistik" der Bundesregierung: *"Mobilität - sei es die Mobilität der Menschen selbst, sei es der Transport von Gütern - bildet eine wichtige Grundlage für Wohlstand und Beschäftigung. Denn diese beruhen auf arbeitsteiliger Produktion und den Austausch von Produkten und Dienstleistungen."*¹

Eine Intensivierung des Güterverkehrs auf der Schiene wird auch deswegen angestrebt, weil ein Verkehrsinfarkt auf den Autobahnen befürchtet wird, da der Gütertransport dort noch stärker anwachsen soll als auf der Schiene. Manchmal spielt in der Politik auch Konkurrenzdenken eine Rolle, man gönnt den anderen Häfen keinen zusätzlichen Container,

1 Masterplan Güterverkehr und Logistik, 2008, S. 8

weder denen in Belgien und Holland wie Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ARA-Ränge) noch den Häfen im Mittelmeer und am Schwarzen Meer, obgleich letztere aufgrund ihrer wackeligen Wirtschaft etwas Umsatz gut brauchen könnten. So heißt es in einem Positionspapier der grünen Landtagsfraktionen in Niedersachsen und Bremen vom 7. Juli 2008:

"Wenn nicht kurzfristig die Kapazität im Schienennetz bedarfsgerecht erheblich ausgeweitet und der Transport mit Binnenschiffen deutlich intensiviert wird, droht eine Abwanderung in die derzeit im Ausbau befindlichen Häfen an Mittelmeer und am Schwarzen Meer."

Angesichts dieser Orientierung auf Wachstum finde ich es erfrischend, dass der Bremer Umweltsenator Reinhard Loske ein Buch verfasst hat, das sich kritisch mit dem propagierten Wachstumsbegriff auseinandersetzt: "Abschied vom Wachstumszwang. Konturen einer Politik der Mäßigung", Basilisken-Presse 2010.

2. Ein verbindliches Programm zur Minderung des Bahnlärms ist notwendig

2.1. Bahnlärm hat viele Ursachen

Intensität und Wirkung des Bahnlärms haben viele Ursachen: Anzahl und Länge der Züge, Geschwindigkeit, Tages- bzw. Nachtzeit, Qualität des rollenden Materials, Qualität des Fahrwegs, Fahrverhalten des Lokomotivführers u.a. An diesen Faktoren können die Maßnahmen zur Lärmreduzierung ansetzen.

Das heißt je weniger Züge, je kürzer, je langsamer, je moderner der Fuhrpark ist, je besser die Gleise und das Gleisbett - desto weniger Lärm (kein gordischer Knoten - Maßnahmenbündel).

Nun wollen wir nicht die Hafenwirtschaft lahmlegen, es soll weiter Geld mit Logistik verdient werden - nur nicht auf Kosten unserer Lebensqualität und Gesundheit.

Der Eisenbahn"knoten" Bremen hat im Rahmen des Hafenhinterlandverkehrs eine besonders exponierte Stellung, aber das Bahnlärmproblem besteht bundesweit und ist nur bundesweit zu lösen, unter Berücksichtigung ausländischer Speditionen und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Und so sind auf dem Internationalen Bahnlärm-Kongress in Boppard im November letzten Jahres über 300 Vertreter von Bahnlärm-Initiativen von Schleswig-Holstein bis Baden-Württemberg zusammengekommen. Dazu Vertreter aus Holland, Österreich, der Schweiz und Südtirol - Länder und Regionen, die besonders unter Transitverkehr leiden.

2.2. Bundesregierung und Deutsche Bahn sorgen sich um "Akzeptanz"

Es ist nicht so, dass Bundesregierung und Deutsche Bahn das Lärm-Problem nicht erkannt hätten. Im "Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II" der Bundesregierung vom 27. August 2009 heißt es:

"Die Akzeptanz der Auswirkungen des Verkehrs durch Bürgerinnen und Bürger ist für die weitere Entwicklung der Mobilität und der notwendigen Infrastrukturen unverzichtbar." Deswegen sei es eine Aufgabe der Politik, *"die belastenden Auswirkungen des Verkehrslärm auf ein vernünftiges Maß zu begrenzen."*

Die Deutsche Bahn hat im Dezember 2009 eine recht informative "Schallschutz"- Broschüre herausgegeben. Im Vorwort schreibt Vorstandsmitglied Dr. Volker Kefer:

"Einer leisen Bahn gehört die Zukunft. Die DB AG hat sich deshalb das Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm von 2000 bis 2020 zu halbieren."

Volker Kefer ist bekannt geworden durch seine Präsenz bei den Schlichtungsgesprächen um Stuttgart 21.

Das klingt erfreulich, kann man sich also entspannt zurücklehnen und darauf hoffen, dass in 10 Jahren alles gut sein wird? Ich glaube nicht. Es gibt zwar ein ganzes Bündel von Lärmschutz-Maßnahmen und Forschungsprojekten, aber das Ziel ist nicht operationalisiert. Es gibt keinen zusammenhängenden stimmigen Plan, der überprüfbare Teilziele enthält und Angaben mit welchen technischen und organisatorischen Maßnahmen, mit welchen Finanzmitteln und in welcher Zeit diese Teilziele erreicht werden sollen.

2.3. Was es schon gibt

Einen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz haben nur Anwohner von Neu- und Ausbaustrecken und dort, wo durch einen "erheblichen baulichen Eingriff" der Lärmpegel auf oder über 70 dB(A) erhöht wird (§ 1, 16. BlmschV). Das trifft beim Umbau von Gleis 1 zu auf die Straßen Außer der Schleifmühle und Hohenlohestraße.

Daneben gibt es das "freiwillige" Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung mit einem Etat von 100 Mill. Euro jährlich. Davon haben auch bereits mehrere Straßen in Bremen profitiert, und dieses Jahr werden weitere Lärmschutzwände in Bremen und Bremerhaven gebaut.

Es gibt spezielle Aktionsprogramme der Bundesregierung wie das Programm "Leiser Rhein". Durch Zuschüsse sollen 5.000 alte Güterwagen lärmsaniert werden. Das ist gut - aber angesichts von 140.000 Lärmgüterwagen in Deutschland ist das wie eine Träne im Ozean.

Aus dem Konjunkturprogramm der Bundesregierung wird ein ganzes Bündel von innovativen Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz an Schienenwegen finanziert, darunter auch Schienenstegdämpfer. Die sollen dieses Jahr auch im Bereich Roonstraße / Dammweg eingebaut werden, wo es keine Lärmschutzwand gibt. Das ist gut, reicht aber nicht.

Was fehlt, ist ein konsistentes Programm mit überprüfbaren Etappenzielen, ein roter Faden. Und eine Finanzierung. *Hans-Peter Wyderka*, Referatsleiter beim niedersächsischen Verkehrsministerium in Hannover z.B. meint zum Programm der nachträglichen Lärmsanierung an bestehenden Strecken:

"Da wird man in 100 Jahren noch am Bauen sein und doch noch nicht alle zufrieden stellen."

Vorbildlich ist das methodische Herangehen der Schweizer an ihr Bahnlärm-Problem. Sie haben es öffentlich diskutiert, ein Programm entwickelt und in einer Volksabstimmung die nötigen Gelder bewilligt. Es gab eine Prioritätensetzung:

- Lärmvermeidung an der Quelle durch Lärmsanierung von Personen- und Güterwagen,
- Bau von Lärmschutzwänden, wo es trotzdem noch zu laut ist,
- Lärmschutz an Gebäuden, wo das nicht gereicht hat,
- Bau einer gigantischen Güterumgehungsbahn mitten durch die Alpen, den Gotthard-Tunnel.

Die Lärmsanierung der Schweizer Bundesbahn ist abgeschlossen (so richtig ruhig ist es deswegen noch nicht geworden, weil die Schweiz ein Transitland für Lärmgüterwagen vor allem aus Deutschland ist).

3. Elemente eines Bahnlärm-Minderungsprogramms

Ich möchte einige Elemente für ein verbindliches Bahnlärm-Minderungsprogramm nennen, von dem alle Bahnanwohner etwas haben sowie fünf Vorschläge, die auf die spezielle Situation in Bremen bezogen sind.

3.1. Sofortmaßnahme: Tempolimit in geschlossenen Ortschaften [kurzfristig machbar]

Ein Tempolimit für Züge in Wohngebieten würde sofort eine spürbare Entlastungswirkung haben und keinerlei Investitionen erfordern.

In dieser Hinsicht wäre das eine Gleichbehandlung mit dem Lkw: Kein Laster darf mit 100 oder 120 km/h durch geschlossene Ortschaften brettern. In die Hektik des Warentransportes würde mehr Gelassenheit einkehren, eine Entschleunigung, quasi die Entdeckung der Langsamkeit.²
Ansprechpartner: DB Netz AG

3.2. Modernisierung und Lärmsanierung des rollenden Materials [mittelfristig umsetzbar]

Priorität sollte - wie in der Schweiz - die Lärmsanierung des rollenden Materials haben. Von den rund 150.000 Güterwagen in Deutschland, die zum Teil 40 - 50 Jahre auf dem Buckel haben, sind nur 10.000 auf dem Stand der Technik. Die Folge sind hohe Fahr- und Bremsgeräusche und eine erhöhte Unfallgefahr. Die Graugussklotzbremsen (vergleichbar mit denen der Postkutschen im 19. Jh.) quietschen jämmerlich, wenn sie auf das Rad drücken, es kommt zur Hitzeentwicklung und zu Aufschweißungen auf das Rad. Diese Huckel verursachen verstärkte Fahrgeräusche und beschädigen das Gleis (Riffelung), das dadurch auch bei intakten Rädern zu erhöhten Fahrgeräuschen beiträgt. Der Austausch der alten Bremsen gegen Verbundstoffbremsen (ob nun K- oder LL-Sohle muss der Techniker entscheiden) würde 10 dB(A) Lärminderung bringen. Der Umbau ist in 5 Jahren machbar und würde Arbeitsplätze sichern.

Für neue und lärmsanierte Güterwagen gelten Grenzwerte nach der EU- Richtlinie TSI Lärm (Technische Spezifikation für die Interoperabilität - Lärm). Die Grenzwerte werden beim vorbeifahrenden Zug im Abstand von 7,5m zur Gleismittellinie, 1,2m über Schienenoberkante gemessen. Sie hängen ab von APL, das ist der Quotient, der sich ergibt, wenn man die Anzahl der Radsätze durch die Länge über Puffer teilt. Für alte Güterwagen gibt es keinerlei Lärmbegrenzung. Es wäre sinnvoll, die Grenzwerte der TSI Lärm für Neuwagen auch auf die alten Güterwagen ("Bestandsgüterwagen") anzuwenden.³

2 Nach Auskunft der Pressestelle des Eisenbahn-Bundesamtes (Heike Schmidt) ist die Geschwindigkeit von Zügen nicht abhängig von "straßenverkehrsrechtlichen Begriffen wie etwa der 'geschlossenen Ortschaft' und den damit verbundenen Geschwindigkeitsrestriktionen" (E-Mail an Walter Ruffler vom 12.1.2011). Die Geschwindigkeit sei abhängig u.a. von den "Streckenverhältnissen". Rechtsgrundlagen sind § 2 Abs. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und § 40 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (in diesem Fall DB Netz AG) lege die Geschwindigkeit fest. Eisenbahn-Bundesamt, Pressestelle, Heinemannstr. 6, 53175 Bonn, presse@eba.bund.de, Tel. 0228- 98 26 186

3 Für Neuwagen gilt:

Beispiel 1: Bei APL < 0,15 muss die Emission unter 82 dB(A) liegen.

Der zweiachsige Containertragwagen Lgs 580 hat eine Länge von 14,02m: $2 : 14,02 = 0,14$

Ein vierachsiger offener Doppelstock-Waggon für Pkw-Transport ist 31m lang: $4 : 31 = 0,12$

Beispiel 2: Bei APL 0,15 bis 0,255 liegt der Grenzwert bei 83 dB(A).

Der vierachsige Tragwagen Sgns 691 ist 19,74m lang: $4 : 19,74 = 0,20$

Für umgerüstete oder erneuerte Wagen liegen die Grenzwerte um 2 dB(A) höher. Für Bestandswagen gibt es keinerlei Grenzwerte, auch wenn sie 90 oder mehr dB(A) verursachen.

Ansprechpartner: Politik, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionswirtschaft

3.3. Strategien zur Umsetzung der Lärminderung am rollenden Material [mittelfristig]

3.3.1. Finanzierung der Lärmsanierung

a) Die Verursacher

Primär verantwortlich für die Minderung der Lärm-Emissionen sind die Verursacher, die Eigner und Nutzer der Güterzüge, Speditionen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Waggonverleiher u.s.w. Die größte Spedition ist eine Tochter der DB AG, nämlich DB Schenker Rail mit rund 90.000 Güterwagen (und ganz vielen Lastern!). Doch nach Meinung von Insidern würde die Finanzierung der Lärmsanierung durch die Lärmverursacher diese finanziell überfordern. Deswegen werden finanzielle Hilfen der Allgemeinheit und eine finanzielle Belohnung der innovativen Unternehmen diskutiert. Das benötigte Finanzvolumen wird auf 500 - 600 Millionen € geschätzt.

b) Förderprogramm der Bundesregierung

Denkbar wäre zum einen ein umfassendes Förderprogramm der Bundesregierung. Es könnte finanziert werden, indem die Bundesregierung auf die Abführung der erwarteten jährlichen Dividende in Höhe von 500 Mill. € durch die Bahn verzichtet - bzw. einen Betrag in Höhe der Dividende für Lärmsanierung zur Verfügung stellt.

c) Lärmabhängiges Trassenpreissystem

In der Diskussion ist auch ein lärmabhängiges Trassenpreissystem, das aus einem kombinierten Bonus-Malus-System besteht: Wer jetzt schon leise fährt, zahlt weniger, wer in 5 Jahren immer noch laut fährt, zahlt mehr.

d) Abwrackprämie für Lärmgüterwagen

Denkbar wäre auch eine Abwrackprämie für überalterten Güterwagen ("Ökoprämie zur Bahnlärm-Sanierung"). Für den Pkw-Bereich wurden von der Bundesregierung 5 Mrd. € bereitgestellt. Mit einer derartigen Summe könnte das Bahnlärmproblem drastisch entschärft werden.

3.3.2. Sanfter Druck: Qualifiziertes Nachtfahr- und Sonntagsfahrverbot als flankierende Maßnahme zur Durchsetzung der Waggonanierung [kurzfristig machbar]

Ein zusätzlicher Anreiz für eine rasche Modernisierung oder Lärmsanierung des Fuhrparks wäre ein qualifiziertes Nachtfahr- und Sonntagsfahrverbot: Wer laut ist, darf nicht fahren, wer leise ist darf, wie beispielsweise die Autotransportzüge der BLG. Wer leise Züge betreibt, hat damit einen Wettbewerbsvorteil. Der nächtliche Schlaf bliebe ungestört und sonntags könnte man mal draußen im Garten sitzen - wenn die Temperaturen dies zulassen. Fairerweise sollte man die qualifizierten Fahrverbote zeitig ankündigen, damit sich die Speditionen darauf einstellen können.

Ein Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Lkw-Fernverkehr entsteht nicht, da Lkws sonntags überhaupt nicht fahren dürfen und nachts die meisten Brummis auf Rasthöfen stehen.

Ansprechpartner: Politik als Ordnungs- und Regelungsinstanz.

3.3.3. Die Notbremse: Absolutes Fahrverbot als letztes Mittel [mittelfristig machbar]

Wer die Lärmsanierung seiner Güterwagen beharrlich verweigert, sollte nach einer Frist mit einem generellen Fahrverbot belegt werden. Rechtstechnisch gesehen könnte der Sachverhalt der Lärmemission als sicherheitsrelevant gewertet werden: Wie wenn ein Lkw auf der

Autobahn mit abgefahrenen Reifen erwischt wird, dann kann er stillgelegt werden - wenn ein Zug zu laut ist, darf er nicht fahren.

Eine entsprechende Regelung könnte beispielsweise in § 38 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSch) über "Beschaffenheit und Betrieb von Fahrzeugen" aufgenommen werden, dort heißt es etwas umständlich:

"Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger, Schienen-, Luft- und Wasserfahrzeuge ... müssen so beschaffen sein, dass ihre durch die Teilnahme am Verkehr verursachten Emissionen bei bestimmungsgemäßem Betrieb die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen einzuhaltenden Grenzwerte nicht überschreiten."

Ansprechpartner: Bundesregierung (auch Legislative: Bundestag, -rat)

3.4. Sanierung des Fahrwegs [kurz- bis mittelfristig]

Für eine Sanierung des Fahrwegs (Gleise) gibt es verschiedene technische Möglichkeiten, von denen viele in der DB-Broschüre "Schallschutz" auch genannt werden: - Kontrolle der Riffeltiefe der Gleise und regelmäßiges Nachschleifen (Besonders überwachtes Gleis - BÜG), - Schienenstegdämpfer, - automatische Schienenschmierung, - Brückenentdröhnung, - besohlte Schwellen, - Unterschottermatte, - verschäumtes Schottergleis, etc.

3.5. Die Wirtschaft muss ihre Verantwortung übernehmen [mittel- bis langfristig]

Die Wirtschaft transportiert die Güter und muss sich ihrer Verantwortung für den Lärm stellen, wie dies die BLG Logistics und Mosolf, ein anderer Autotransporteur aus Kirchheim-Teck in Baden-Württemberg, vorbildlich machen. Lärm bzw. Lärmvermeidung müssen als Teil der externen Kosten des Warentransportes in der Frachtrate berücksichtigt werden.

Völlig indiskutabel ist die Position von Maersk zum Lärm durch ihre Containertragwagen:

"...wir als Maersk Deutschland sind kein Bahnoperator und somit nicht zuständig für die eingesetzten Waggons. Auch wenn Maersk auf den Containern steht, bedeutet dies nicht, dass wir für den Transport verantwortlich sind." ⁴

Maersk ist die größte Containerschiffsreederei der Welt und hat laut Weser Kurier vom 12.11.2010 in den ersten neun Monaten des letzten Jahres einen Überschuss von 4,2 Mrd. Dollar gemacht, da sollten einige Millionen für Lärmsanierung drin sein.

Manchmal klaffen Lücken zwischen Anspruch und Wirklichkeit bei den Unternehmen. So schreibt der bayrische Automobilspediteur Ars Altmann 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".

Die Realität: Die offenen Autotransporter von Ars Altmann klappern und rumpeln, die geschlossenen dröhnen, kein Vergleich mit denen von BLG Logistics.

Auch der Auftraggeber, das produzierende Gewerbe, hat eine Verantwortung für die Qualität des Transports seiner Güter. Inhalt und Verpackung müssen stimmen. Es muss den Herstellern

⁴ Brief von Maersk Deutschland (i.A. Cristina Mittag, Administration) vom 3.11.2010 an Walter Ruffler. Maersk Deutschland A/S & Co. KG, Senator-Borttscheller-Str. 14, 27568 Bremerhaven, Tel. 0471-142 86-500

vermittelt werden, dass es einen schlechten Eindruck macht, wenn z.B. Premium-Autos wie Audi und Mercedes, die für die Scheichs oder Besserverdienenden in China bestimmt sind, auf schäbigen Lärm-Güterwagen transportiert werden. Solche Nobelfirmen sollten auch nobel in der Transportfrage sein und qualitative Ansprüche an das Transportunternehmen stellen, auch wenn das etwas teurer ist. Damit sich der Werbespruch von BMW erfüllt: *"Geben Sie Ihrem Sinn für Ästhetik mehr Raum"*.

Im Gespräch unserer Bahnlärm-Initiative mit der Handelskammer (Syndikus Dr. Andreas Otto und Referent Jörg Albertzard) am 18. Oktober 2010 waren wir uns einig, dass insbesondere die Güterzüge leiser werden müssen.

Ansprechpartner: Handelskammer, Verein Bremer Spediteure, Speditionen

3.6. Verbesserung der Rechtsposition von Bahnanwohnern [mittelfristig]

Die jetzige Bahnlärm-Regelung durch das BImSch ist unlogisch und schützt nicht die Bürger vor Lärm, sondern den Lärm vor den Bürgern: Einerseits werden in in § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Immissionsgrenzwerte z.B. für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) festgelegt. Andererseits werden in § 1 viel höhere Sanierungsgrenzwerte genannt, die bei 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht liegen, diese greifen, wenn bauliche Veränderungen vorgenommen werden. Bei Bestandsstrecken, die nicht baulich verändert werden, besteht kein Anspruch auf Lärmschutz. So ist der Beurteilungspegel von 75 dB(A) in der Roonstraße für das BImSch kein Grund zum Handeln. Man kann da nur auf das freiwillige Sanierungsprogramm des Bundes warten - oder Klage einreichen in der Hoffnung auf einen Richter, der auch an der Bahn wohnt.

Die jeweils errechneten Bahnlärmwerte sind zudem insofern geschönt, als ein Abschlag von 5 dB(A) eingerechnet wurde, der sogenannte Schienenbonus. Dieser Bonus wird in Anlage 2 zur 16. BImSchV folgendermaßen begründet: *"Korrektur um minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms."*

Diese positive Einschätzung des Schienenverkehrslärms als guter Lärm ist nicht länger akzeptabel.

Daraus ergeben sich folgende Forderungen, die allerdings viel Geld kosten könnten:

- die Sanierungsgrenzwerte von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht müssen auf das Niveau der Immissionsgrenzwerte gesenkt werden,
- der Anspruch auf Sanierung muss auf Bestandsstrecken ausgeweitet werden, die über den Immissionsgrenzwerten liegen,
- der Sanierungsanspruch muss einklagbar werden,
- der Schienenbonus muss gestrichen werden.

Ansprechpartner: Parteien/Fraktionen, Landesregierung, Bundesrat/-tag, Bundesregierung

3.7. Verkehrsvermeidung [sehr, sehr langfristig]

Der umwelt- und menschenfreundlichste Verkehr ist derjenige, der erst gar nicht entsteht. Der Nachteil: an vermiedenem Verkehr wird meistens nichts verdient.

Möglichkeiten:

- Vermeidung von Leerfahrten (das lohnt sich auch betriebswirtschaftlich),
- Entladung der Seeschiffe in einem Hafen nahe am Zielort der Güter, um unnötige Bahn- und Lkw-Transporte quer durch Europa zu vermeiden,
- mehr Versorgung aus der Region,

- Anreize durch Standort- und Wirtschaftspolitik, Beispiel: Der südkoreanische Autobauer Hyundai/KIA produziert seit kurzem in eigenen Werken in der Slowakei und in Tschechien = Autoimport über Bremerhaven schrumpft entsprechend (leider sind leere Autotransportzüge noch lauter, weil mehr klappert und hallt).

Ansprechpartner: Politik, Bahn, Wirtschaft, Bevölkerung

3.8. Die Macht des Verbrauchers [sehr, sehr langfristig]

Die Wirtschaft wird sagen, sie transportiere nur das, was nachgefragt wird. Am Ende der Logistikkette steht also der Verbraucher. Trägt er die Verantwortung? Welches sind seine Einflussmöglichkeiten?

- Wer im Winter Weintrauben essen möchte bewirkt, dass diese aus Südafrika herangeschafft werden.

- Wer in Bremen Alpenmilch bevorzugt, erzeugt damit Fernverkehr.

- Wer in München einen Toyota kauft, setzt eine globale Transportkette in Bewegung,

- Und die Lidl- und Aldi-Märkte in Portugal verkaufen dort kaum einheimische Produkte, sondern meist Waren, die aus Deutschland zugeliefert werden.

Transport ist billig, so dass diese Kosten kaum ins Gewicht fallen.

Ansprechpartner: Umwelt- und Verbraucherpolitiker, Verbraucherzentralen, Öffentlichkeit

3.9. Bremenspezifische Forderungen

a) Schließung der Lücken bei Lärmschutzwänden [mittelfristig]

Es gibt Straßen in Bremen, für die das "freiwillige" Lärmsanierungsprogramm des Bundes als abgeschlossen gilt, obwohl hier bislang nichts passiert ist: z.B. die Strecke von der Friedrich-Karl-Straße bis zur Steubenstraße, das muss sich ändern.

b) Bei drei Gleispaaren: Güterzüge sollten primär auf mittlerem Gleis fahren (auch aus Sicherheitsgründen) [kurzfristig]

c) Einrichtung einer Anlaufstelle für leidgeplagte Bahnanwohner beim Senat [kurzfristig]

d) Einrichtung von Bahnlärm - Messstationen in Bremen [kurzfristig]

e) Machbarkeitsstudie für eine Güterumgehungsbahn [kurzfristig]

Am besten wäre es, wenn die - z.T. auch gefährlichen - Gütertransporte nicht durch Ortschaften fahren würden. Bereits um 1880 wurden Güterumgehungsbahnen als Problemlösung diskutiert. Eine derartige Bahn wurde 1909 in Hannover in Betrieb genommen. Sie leitet die Güterzüge von Wunstorf südlich am Maschsee um den Hauptbahnhof herum nach Lehrte.

Allerdings: Die Stadt wuchs um die Güterumgehungsbahn herum, die immer noch so heißt, aber keine mehr ist, sondern mittlerweile durch dichtbesiedelte Wohngebiete führt. Folgerichtig wurde dort von Anwohnern die "Bundesvereinigung gegen Schienenlärm" gegründet, die auch an der Vorbereitung des Internationalen Bahnlärm - Kongresses in Boppard im November letzten Jahres beteiligt war.

Am 6. Dezember 2010 forderte das Plenum der Handelskammer in einer Resolution eine Machbarkeitsstudie für eine Güterumgehungsbahn für Bremen:

"Jedoch geht es nicht nur darum, die steigenden Transportvolumina im Schienengüterverkehr in den Griff zu bekommen. Auch die Lärmproblematik spielt bei der Durchfahrung von Siedlungsgebieten eine wichtige Rolle. Neben den in Bremen ohnehin anstehenden Lärmschutzmaßnahmen muss daher auch über eine Güterumgehungsbahn nachgedacht werden. Die Handelskammer fordert die kurzfristige Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für eine Güterumgehungsbahn, die möglichst noch im Jahr 2011 eine Bewertung der Thematik zulässt."

Die DLR-Studie "Hafenhinterlandanbindung" erwartet bei einer jährlichen Steigerungsrate des Seehafenumschlags von 4,6% eine Verdopplung des Schienengüterverkehrs bis 2025, das wären dann gut 400 Züge pro Tag. Die passen nicht durch den Bremer Hauptbahnhof, deswegen werden zusätzliche "Umleitungsstrecken" untersucht. Von Bremerhaven aus sollen beispielsweise Güterzüge über das Netz der Privatbahn EVB an Bremen vorbei über Bremervörde nach Rotenburg und von dort nach Verden auf die Strecke nach Hannover geschickt werden⁵. Die vom JadeWeserPort zusätzlich erwarteten Güterzüge für das Ruhrgebiet sollen an Bremen vorbei über Cloppenburg nach Osnabrück fahren, statt über den Bremer Hauptbahnhof.⁶ Es gibt Ideen, dass bis zu 50 Güterzüge täglich aus Nordenham, Brake und Elsfleth über die Trasse der Thedinghauser Museumsbahn fahren, durch Huchting, Brinkum und Kirchweyhe⁷.

Auch die Grünen im Landtag Niedersachsen fordern den Ausbau von "Bypässen", so sei die "bereits in Angriff genommene Ertüchtigung des EVB - Bypasses Bremerhaven - Bremerförde - Rotenburg mit einer Kurve an die Verdener Bahn ...zu forcieren", man erhofft sich eine Gesamtkapazität von 90 Güterzügen.⁸

Das wäre allerdings keine Lösung des Bahnlärmproblems sondern seine Ausweitung auf Bereiche, die bislang nicht derart verlärmert wurden. Für Bremen brächte das keine Entlastung, es würde deswegen kein Güterzug weniger durch den Hauptbahnhof rauschen.

Die Machbarkeitsstudie für eine neugebaute Güterumgehungsbahn sollte die Planung der Y-Trasse mit einbeziehen - alternativ zu ihr. Denn die umstrittene Y-Trasse war geplant als Teil eines deutschen ICE-Hochgeschwindigkeitsnetzes, bringt aber nur wenige Minuten Zeitvorteil bei der Fahrt von Hamburg und Bremen nach Hannover. Sie würde keinerlei Entlastung des Knotens Bremen bringen. Wenn schon ein Trassenneubau in Norddeutschland, dann einer, der auch eine Lärmentlastung für Ortschaften darstellt. Die für die Finanzierung der Y-Trasse vorgesehenen Gelder könnten umgewidmet werden für den Bau der Güterumgehungsbahn.

Ansprechpartner: Senat, Bahn, Bundesregierung

Warum sollte in Deutschland nicht gelingen, was in der Schweiz möglich war, wo doch Deutschland viel größer ist.

5 DLR: Hafenhinterlandanbindung - sinnvolle Koordination von Maßnahmen im Schienenverkehr zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, Braunschweig 2008, S. 25: 20 Züge sofort möglich, S. 27: 50 Güterzüge nach Bau von Kreuzungsbahnhöfen an der eingleisigen Strecke

6 ibd., S. 56: 15 Güterzüge sofort, S. 57: 58 Güterzüge nach Anpassung von Kreuzungsbahnhöfen

7 ibd., S. 60

8 Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Niedersachsen, Hannover 2010, S. 12