

Walter Ruffler

Roonstraße 73
28203 Bremen
Tel/Fax: 7 44 21

Bremen, 08.09.2013

Weser Kurier
Leserforum
Martinistr. 34
28195 Bremen

Fax 32 83 27

Leserbrief zum Thema "Wohnen an sechs Gleisen"

Bezug: Leserbrief "Bahn war früher da" von Herrn Gerd Klütemeyer im WK vom 08.09.2013

Sehr geehrte Damen und Herren!

Gerd Klütemeyer hat zweifellos Recht: Die Bahn war früher da, wie er in seinem Leserbrief schreibt. Aber darf sie deswegen so laut sein wie sie ist und die Gesundheit anderer Menschen schädigen? In manchen Wohngebieten liegt der durchschnittliche Bahnlärm um 25 Dezibel über dem Grenzwert von 49 Dezibel. Güterzüge fallen nicht vom Himmel, Deutsche Bahn und Bremer Senat geben eine Menge Geld aus, damit noch mehr davon durch Bremer Wohngebiete fahren: Die zur Zeit laufende "Ertüchtigung" des Bremer Hauptbahnhofs (Gleis 1-Verlängerung und neue Oldenburger Kurve) soll die Güterzugkapazität um 25% von 224 auf 280 Züge pro Tag steigern, davon 150 nachts. Und der Bremer Senat hat für den Bundesverkehrswegeplan den Bau weiterer "dritter Gleise" zwischen Delmenhorst und Bremen und zwischen Hemelingen und Verden angemeldet. Viele hundert Millionen D-Mark und Euro wurden vom Senat in den Ausbau der Containerterminals in Bremerhaven und in den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven gesteckt. Mehr Hafenumschlag aber bedeutet mehr Hafenhinterlandverkehr und damit mehr Güterzüge. Als Begründung wird das Gemeinwohl angeführt, die Stärkung der Wirtschaft und die Sicherung von Arbeitsplätzen. Erwächst damit der Allgemeinheit nicht auch eine Verpflichtung, die Bahnanwohner vor gesundheitsschädlichem Verkehrslärm zu schützen? Die Technik ist vorhanden, die modernen Autotransportzüge der BLG beispielsweise sind gut 10 Dezibel leiser als die lärmenden Schrottwagen von Ars Altmann. Der Austausch der veralteten Graugussklotzbremsen gegen moderne K- oder LL-Sohlen würde lediglich einige hundert Millionen Euro kosten, verglichen mit den Milliardenbeträgen für die Rettung der Banken wirklich Peanuts. Nach dem Verursacherprinzip müssten Eisenbahnunternehmen und Spediteure die Modernisierungskosten tragen, die im Augenblick Extraprofite durch die Nutzung von veralteten abgeschriebenen Waggons und Lokomotiven machen.

Mit freundlichem Gruß

Walter Ruffler