Laute(r) Züge auf falschen Gleisen!

Bahnlärminitiativen informieren – was Norddeutschland vom Rheintal lernen kann

Vortrag und Diskussion mit

Frank Gross

„Pro Rheintal“

1. Vorsitzender Bürgernetzwerk

Donnerstag, 24. November 2011

VERANSTALTER:

BIB BREMEN, IBO OLDENBURG, IGLL BREMERHAVEN

BAHNLÄRM-
INITIATIVE
BREMEN

Lückenloser Lärmschutz Bremerhaven

Veranstaltungsablauf

19.30 **Begrüßung durch die Bremer Bahnlärminitiative:** Dr. Angelina Sörgel und Rainer Böhle; Vorstellung der diversen Initiativen

19.40 h **Vortrag Frank Gross, Vorsitzender der Initiative „Pro Rheintal“**

20.30 h **Kurze Verschnaufpause**

20.45 h **Offene Podiumsrunde der Initiativen* und Diskussion mit dem Publikum,** Moderation Günter Knebel

*Bremer Bahnlärminitiative, IG der Bahnanlieger in Oldenburg, IG gegen Lärm und Umweltbelastungen, IG für lückenlosen Lärmschutz an den Bahntrassen in Bremerhaven, LiVE - Verein Lärmschutz im Verkehr, Pro Rheintal

Unser gemeinsames Problem: Lärm vom Seehafenhinterlandverkehr

Bremens Güterschienenverkehr aus den Häfen wird sich bis zum Jahr 2025 des Nachts verdoppeln. Er führt mitten durch die am dichtesten besiedelten Viertel der Stadt. Veraltete Wagen rumpeln über die Gleise so schnell sie können.

Der Jade-Weser-Port

- Niedersachsen und Bremen errichten den Tiefseewasserhafen Jade-Weser-Port. Dort sollten im Jahr 2015 rund 2,7 Mio TEU Container umgeschlagen werden.
- Der Hafen soll an die Deutsche Bahn Netz angebunden werden. Ein Fünftel der Container soll von der Bahn an- und abtransportiert werden. In Wilhelmshaven sollten 2015 ca. 130 Züge täglich abgefertigt werden, darunter 64 schwere Container- und Kohlezüge nachts. Pro Tag also von und nach Oldenburg 100 Züge mehr.
- Sofortmaßnahme I: Die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven wird ausgebaut.
- Sofortmaßnahme II: Der Eisenbahnknoten Bremen Hauptbahnhof wird ertüchtigt.

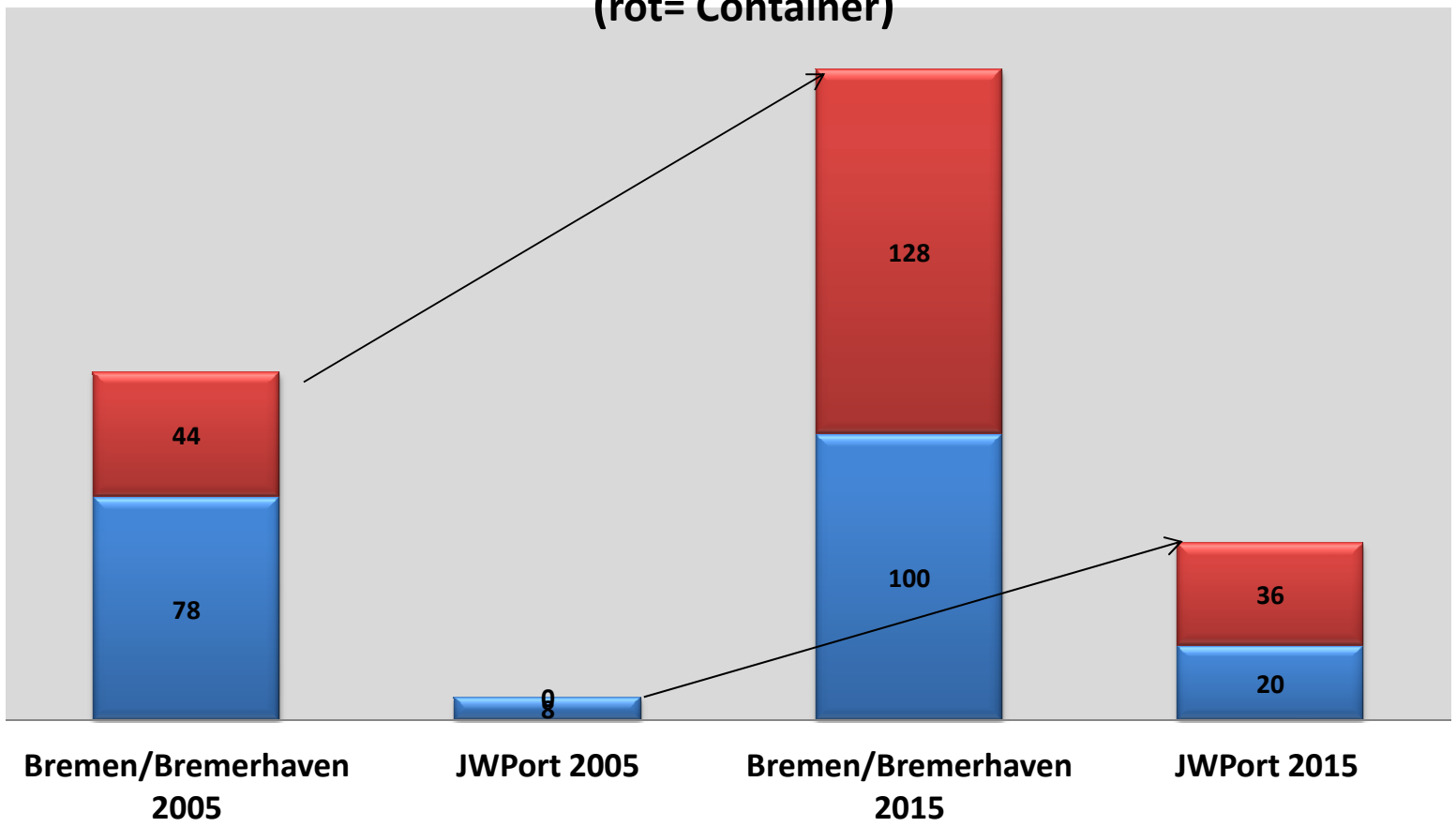
Bremerhaven und Bremen

- Der Containerumschlag in Bremerhaven soll durch den Ausbau von CTIV von 3,7 Mio TEU in 2005 auf 8,7 Mio.TEU in 2015 gesteigert werden.
- Die Zugzahlen im Schienengüterverkehr sollen demgemäß um gut 60 Züge pro Tag steigen.
- Die Umstellung auf den S-Bahn-Verkehr im ViertelstundenTakt führt ebenfalls zu mehr Verkehr und dichterer Belegung der Trassen.
- Bremerhaven: `Optimierung` der Hafenbahn
- Bremen: Veränderte Anbindung der Gleise 1 bis 3, zuglanges neues Gleis v/n Oldenburg, evtl. Ausbau Rangierbahnhof als Drehscheibe für Containerzüge.

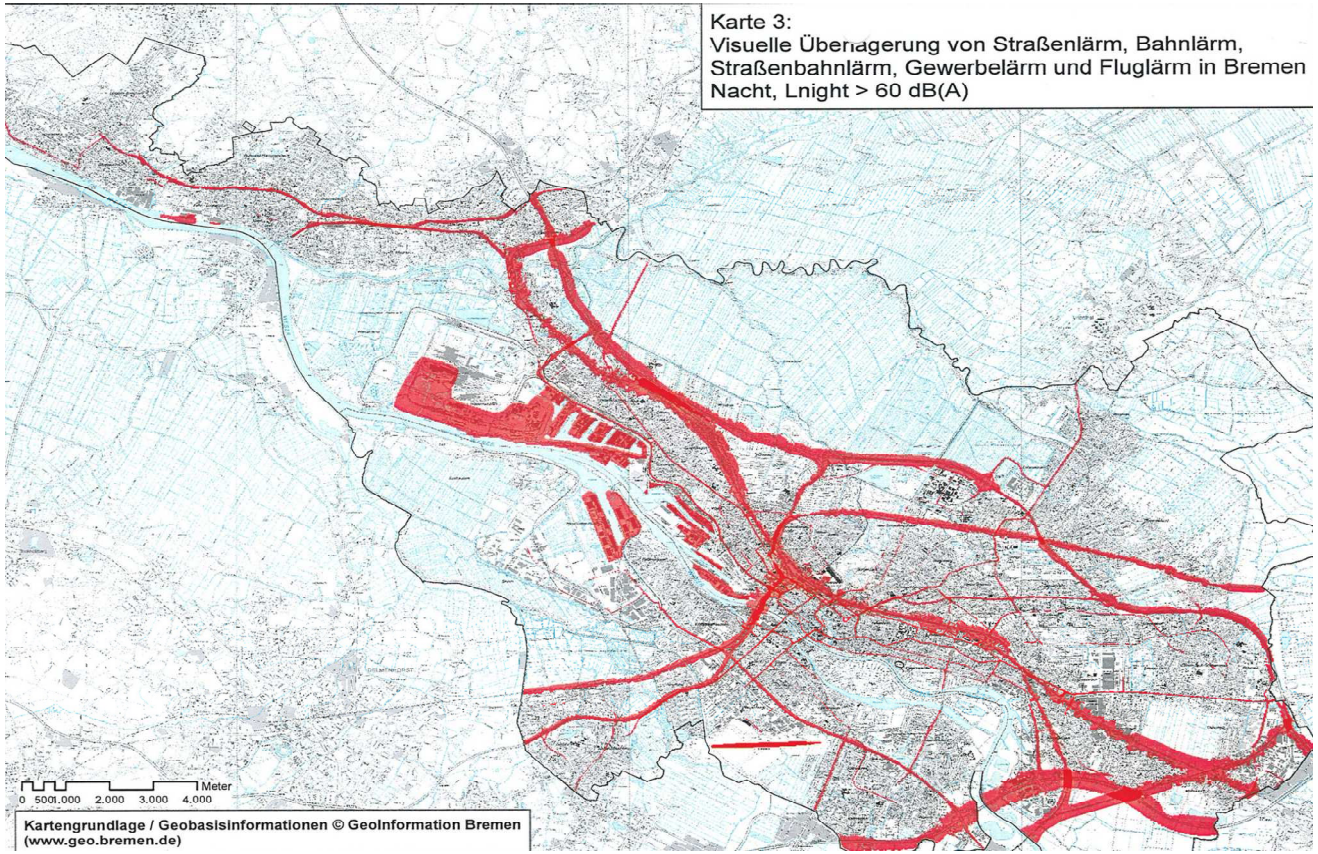
Steigerung des Schienengüterverkehrs

BIB

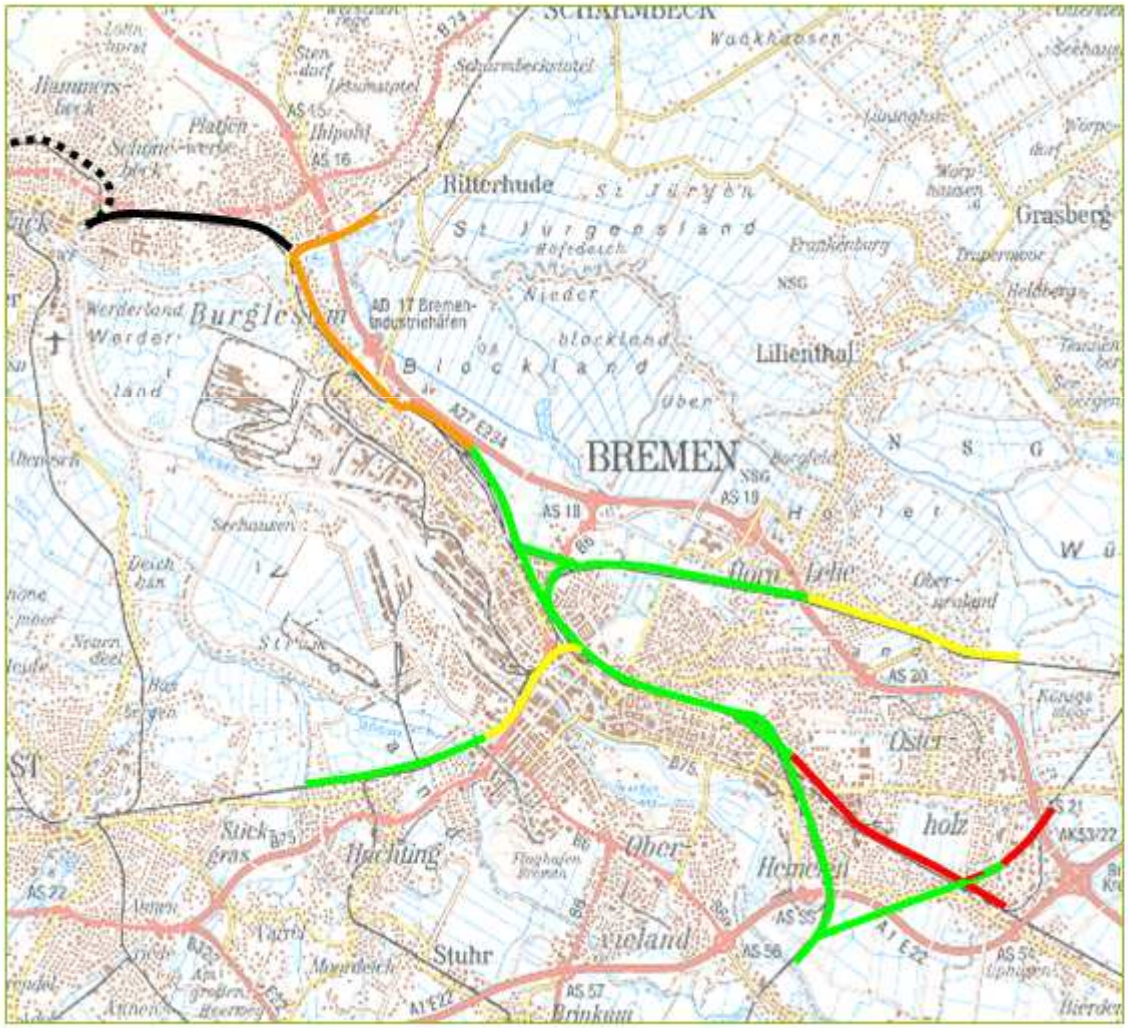
284 Güterzüge pro Tag
Im Jahr 2015 ?
(rot= Container)



Verkehrslärm in Bremen: Schon heute zu viel!



Stand der Lärmsanierung in Bremen



Lärmschutz in der Bremer Politik: Aus der Koalitionsvereinbarung 2011

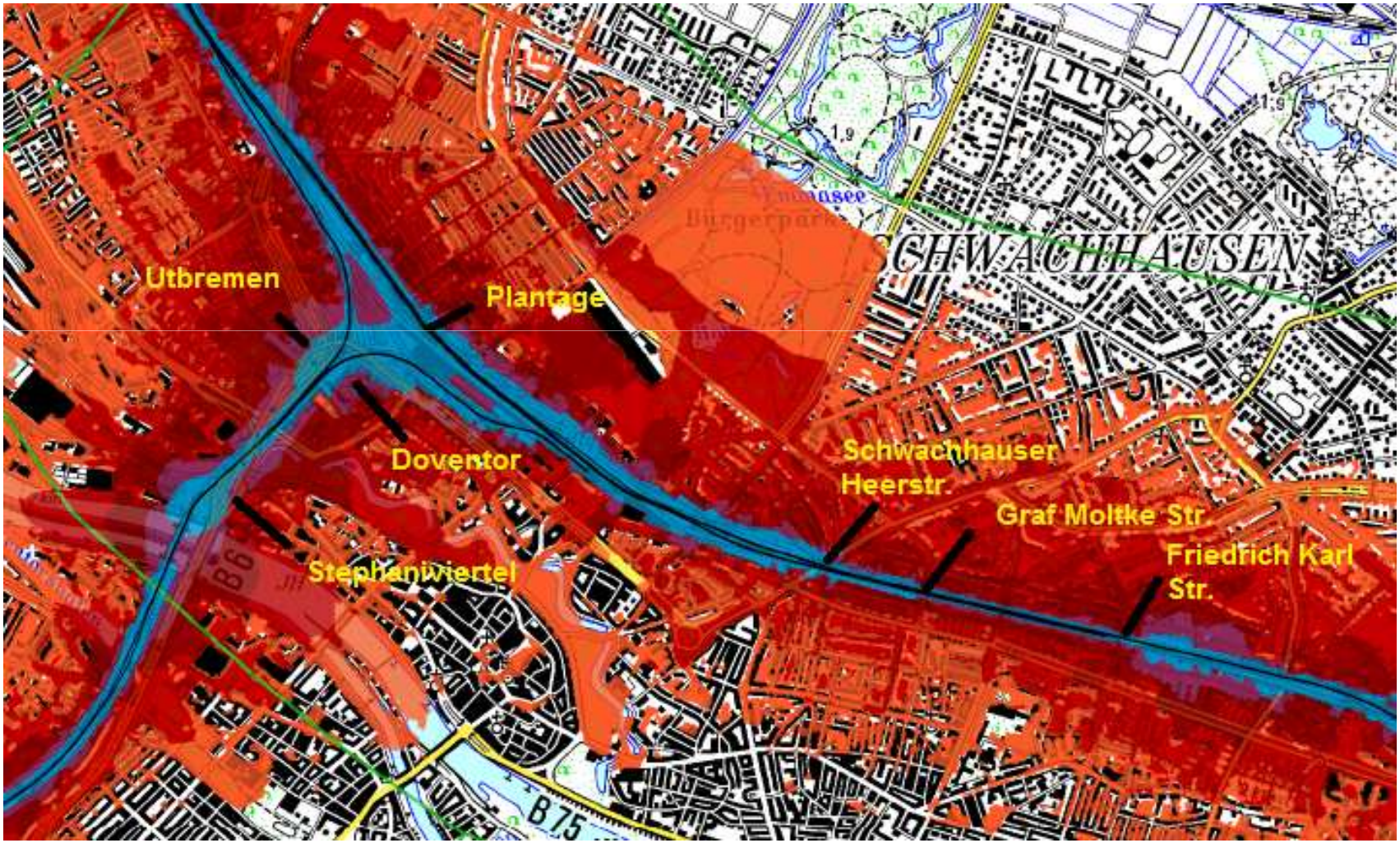
- „Für viele Menschen in Bremen und Bremerhaven ist der Lärmschutz ein zunehmend wichtiges Thema. Sie haben ein Anrecht darauf, von krank machendem Lärm verschont zu werden.“

- „Unser Ziel ist es, das wachsende Verkehrsaufkommen durch die zunehmende Bedeutung der Nordseehäfen durch eine weitere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu bewältigen. Dafür muss es einen effektiven Lärmschutz an den Bahnstrecken in Bremen und Bremerhaven geben.“

- „ Im direkten Dialog mit der Bahn und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung werden wir auf die beschleunigte Errichtung weiterer Lärmschutzwände und andere Lärmschutzmaßnahmen, die Sanierung von bremischen Eisenbahnbrücken und eine verstärkte regelmäßige Gleissanierung hinwirken.“

- „Langfristig fordern wir von der Bahn die Entwicklung konkreter Alternativen, um den Güterverkehr außerhalb von Wohngebieten zu führen und den Bremer Hauptbahnhof zu entlasten. „

Bahnlärm an der „Oldenburger Kurve“



Senator Lohse zur Oldenburger Kurve

in der Bremischen Bürgerschaft November 2011:

- „Der Senat wird gegenüber dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung darauf drängen, die strengeren Werte der „Lärmvorsorge“ auch bei den Abschnitten anzusetzen, auf denen bislang nur Lärmsanierung möglich war.“
- „Im Planfeststellungsverfahren zur Oldenburger Kurve wird der Senat für die Stadtgemeinde Bremen… darauf drängen, dass der Lärmschutz im Umfeld des eigentlichen Gleisneubaus weiter verbessert wird. Mit der für 2013 seitens der Deutschen Bahn eingeplanten Realisierung einer Lärmschutzwand zwischen dem Breitenweg und dem Doventorsteinweg wird ein erster wichtiger Baustein hierzu realisiert.“

Beschluss des Beirats Mitte: Grundstücksverkauf erst, wenn….

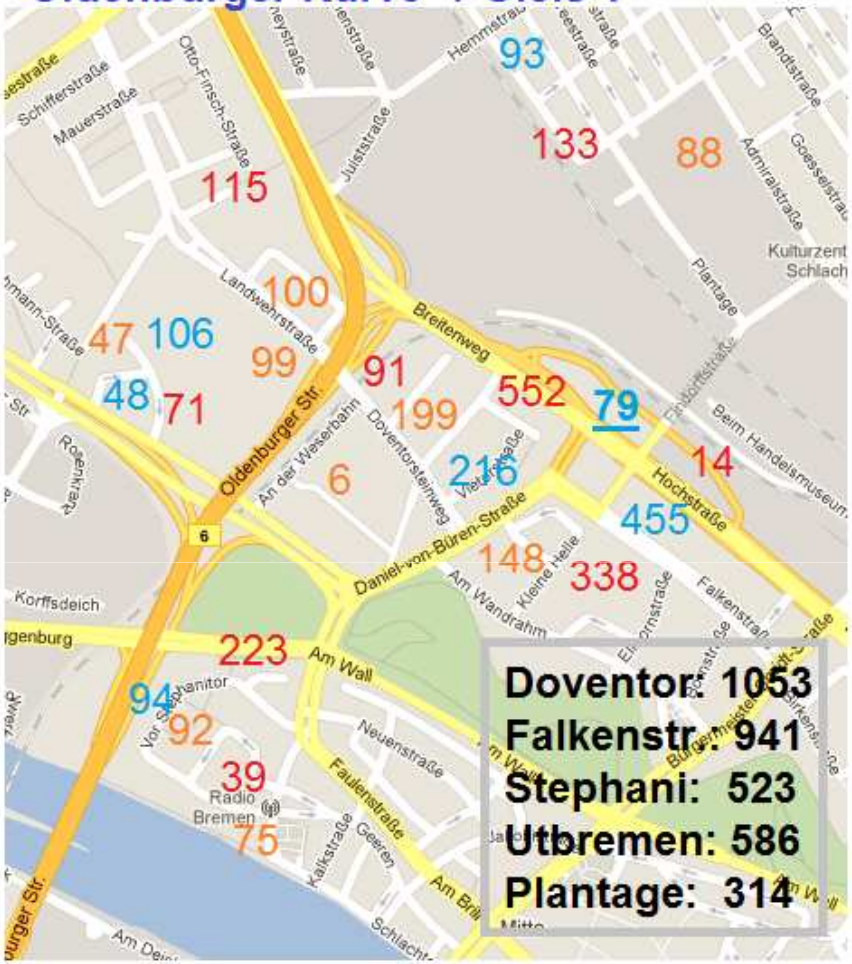
„Für Findorff, Utbremen, Doventor und das Stephaniviertel muss ein Lärmminderungsprogramm aufgelegt werden, das über das gesetzliche Maß und das sogenannte `freiwillige` Sanierungsprogramm hinausgeht.“

„Von besonderer Bedeutung sind Lärmschutzmaßnahmen für alle Brücken.“

„Der Lärm muss an der Quelle bekämpft werden.“

„Mit Blick auf die anstehenden Grundstücksverkäufe, die für den Bau der `Oldenburger Kurve` notwendig werden, weist der Beirat daraufhin, dass eine sachkundige Stellungnahme nur möglich ist, …wenn der Beirat weiß, in welchem Umfang die Bahn Schutzmaßnahmen gegen den Lärm ergreifen will.“

Bevölkerung entlang der Bahnstrecke "Oldenburger Kurve" / Gleis 1



Zahlenquelle: www.statistik-bremen.de (Bremer Baublöcke)

Fragen an die Bremer Politik

•Bis wann werden Senat und Bürgerschaft **einen konkreten Zeit- und Stufenplan zur Lärmbekämpfung für Bremen vorlegen?**

•In der Koalitionsvereinbarung von Rot-Grün sind die wichtigsten Forderungen zum Lärmschutz enthalten. Auch Lärmbekämpfung an der Quelle! Sieht sich der Senat in der Lage, die Forderungen gegenüber Bahn und Bundesregierung auch **durchsetzen?** Wenn ja, von welchem Zeitraum geht er aus?

•Der Güterschienenverkehr in Bremen führt überwiegend an schon bestehenden Strecken entlang. Dort besteht kein Rechtsanspruch der Anwohnerinnen und Anwohner auf Lärm- und Erschütterungsschutz. Es gibt nur „freiwillige“ Maßnahmen der Bahn. Die Schwelle für den Lärmschutz liegt dort 11 dB (A) niedriger als bei Neubaumaßnahmen!
Diese Maßnahmen sind nicht ausreichend. Bis wann können die betroffenen BürgerInnen Bremens mit der Schließung der noch **bestehenden Lärmschutzlücken** in der ganzen Stadt rechnen? Was wurde bereits unternommen?

•Die **Brücken im Stadtbereich** sind eine besondere Lärm- und Erschütterungsquelle. Zudem sind die Unterführungen in der Regel völlig vernachlässigt, schmutzig und verleiten zur Kriminalität. Maßnahmen gegen die Erschütterungen, für ein gepflegtes Stadtbild und mehr Sicherheit sind hier besonders wichtig!

•Der Güterschienenverkehr geht mitten durch den Bremer **Hauptbahnhof**. Reisende von und nach Bremen werden empfindlich gestört. Was plant der Senat, um den Bahnhof durch verstärkten Lärmschutz zu entlasten?

Was die Bürger ärgert, hilft der Wirtschaft nicht weiter: „Kleine Sofortmaßnahmen reichen nicht aus“, sagt sogar die DB.

•Im Grundsatz gilt: Schienengüterverkehr muss aus der Stadt! Der Senat hat angekündigt, ein Gutachten für **Umgehungstrassen** Bremens für den Schienengüterverkehr in Auftrag zu geben. Bis wann können die BürgerInnen Bremens mit handfesten Ergebnissen rechnen?

•Die geplante Lärmvorsorge im Planfeststellungsverfahren für die „Oldenburger Kurve“ ist kläglich. Wir erwarten von den Politisch Verantwortlichen Bremens, dass sie mit der Bahn ein **Maßnahmepaket** für die betreffenden Quartiere schnüren, das über das rechtlich zwingend gebotene Maß deutlich hinausgeht! **Deshalb fordern wir die Bürgerschaft auf, einem Verkauf der Grundstücke am Hauptbahnhof nur dann zuzustimmen, wenn den Interessen aller Anwohner der Bahn am Lärmschutz überzeugend Rechnung getragen wird!**

•Wenn nicht alle lauten Güterwagen umgerüstet werden, muss sich die Bahn genau wie der Straßenverkehr an ein **qualifiziertes Nachtfahrverbot/eine qualifizierte Tempominderung** halten: nur leise Züge dürfen fahren!