

Sehr geehrter Herr Herrmann,

Ihr Film "Bahn ohne Plan. Güterzüge auf dem Abstellgleis" ruft bei mir recht zwiespältige Gefühle hervor.

Ich wohne in Bremen, etwa 1.200m vom Südkopf des Bremer Hauptbahnhofs entfernt an drei Strecken: nach Hannover, nach Osnabrück und an einer speziellen Güterzugstrecke innerhalb Bremens. Der Abstand meiner Wohnung zum Bahndamm beträgt 18m. Die Güterzugkapazität dieser drei Strecken wurde in den Jahren 2011-2013 durch eine "Ertüchtigung" des Hauptbahnhofs (= Bau neuer Gleise) von 224 Güterzügen pro Tag um 25% auf 280 Güterzüge pro Tag gesteigert, davon 150 nachts. Der auf dieser Zugzahl errechnete Mittelungspegel beträgt 80 dB(A), die Spitzenpegel erreichen bis zu 100 dB(A). Das, vor dem man sich in Frankfurt zu Recht fürchtet, ist bei uns seit Jahrzehnten Realität. Im Rahmen des Seehafenhinterlandverkehrs rattern an meiner Wohnung Güterzüge aus / nach Bremerhaven und zu / von den Häfen links der Weser vorbei: Nordenham, Brake, Elsfleth, Wilhelmshaven, dort auch von dem vor wenigen Jahren neu gebauten Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port. Zum Lärm kommen Erschütterungen durch schwere Güterzüge, die Kohle, Brammen oder Coils aus dem Walzwerk geladen haben. 2010 haben wir eine Bahnlärminitiative gegründet: www.bahnlaerm-initiative-bremen.de

Sehr positiv an Ihrem Film finde ich:

1. Die Darlegung, dass Güterzuglärm krank macht und das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 des Grundgesetzes verletzt.
2. Den Nachweis, wie Industrie und Politik miteinander personell verwoben sind, was allerdings auch auf die Bahn zutrifft: Ronald Pofalla war CDU-Bundestagsmitglied, Chef des Bundeskanzleramts, Bundesminister für besondere Aufgaben und seit 2015 Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn, seit 2017 zuständig für Infrastruktur.
3. Die Kritik der falschen Prioritätensetzung bei Investitionen der Bahn zugunsten von Prestigeprojekten wie Stuttgart 21.

Bedauerlich finde ich an Ihrem Film:

1. Es entsteht der Eindruck, als sei nur das Mittelrheintal von Bahnlärm betroffen und als sei mit dem Bau eines Tunnels zwischen Bonn und Mainz durch Westerwald und Taunus das Bahnlärmproblem bundesweit gelöst.
2. Leider wurde die simple Frage nicht gestellt, warum eigentlich Container per Bahn von einer Hafenstadt (Rotterdam) zu einer anderen Hafenstadt (Genua) transportiert werden, statt den Schiffsweg zu nutzen. Denn die meisten dieser Container aus Ostasien schippern nach Passieren des Suezkanals durch das Mittelmeer - an Italien vorbei - bis zu einem Nordseehafen, wo sie entladen werden, um zum Großteil per Bahn wieder zurück über bzw. durch die Alpen nach Italien gebracht zu werden. Meine These: Bei einer Be- und Entladung der Containerschiffe nahe der Quelle und des Ziels der Container, könnten große Transportstrecken an Land eingespart werden, sowohl bei der Bahn als auch beim Lkw. Zwei Beispiele: Mercedes verlädt einen Teil seiner Neuwagen neuerdings über den Adriahafen Koper, was bis zu 8.800km Transportweg einspart, die Entladung von Containern im Hafen von Piräus spart Zeit und Landtransportwege für Güter von / nach Osteuropa (Anlage: zwei Zeitungsberichte).
3. Warum wurden die Wachstumsprognosen des Containerverkehrs nicht hinterfragt? Wem nützten immer längere Transportwege? Muss "Mobilität" nicht anders definiert werden als in "Tonnenkilometern"?

4. Wenn Willi Pusch seinen Tunnel durch Westerwald und Taunus mit einer Kapazität von 600 Güterzügen pro Tag erhalten sollte, ist das Lärmproblem im Mittelrheintal sicher gelöst, aber auf Kosten der Leute, die zwischen holländischer Grenze und Tunneleinfahrt bei Bonn leben und zwischen Tunnelausfahrt bei Mainz und der Schweizer Grenze. Die kriegen dann ganz schön was auf die Ohren. Früher nannte man das St.-Florian-Prinzip: "Heiliger St. Florian, verschon mein Haus, zünd andre an."

5. Leider wurde im Film nicht angerissen, welche technischen und betrieblichen Möglichkeiten es gibt, den Schienengüterverkehr humanverträglicher zu gestalten, so dass alle Bahnanwohner etwas davon haben und nicht nur solche mit einem guten Zugang zu ZDFzoom: Scheibenbremsen bei Güterzügen, lärmarme Drehgesetze, akustische Entkopplung von Fahrgestell und Aufbau, lärmarme Lokomotiven usw., Fachmann dafür ist Prof. Hecht von der TU Berlin.

6. Beim Lkw kritisierte Herr Kirchner, der Vorsitzende der Verkehrsgewerkschaft, Privilegien, unerwähnt blieben die Privilegien der Bahn gegenüber dem Lkw, die wesentlich zu Lärm und Erschütterungen beitragen: Kein Lkw darf mit 100 Stundenkilometern durch geschlossene Ortschaften brausen, die Bahn darf. Für Lkw gibt es ein Sonntagsfahrverbot, für Güterzüge nicht. Nachts stehen die meisten Lkw auf Autobahnparkplätzen, während Güterzüge freie Fahrt haben, ungehindert von Personenzügen.

Vielleicht haben Sie ja Interesse, das Thema Bahnlärm und Erschütterungen fortzuführen. Vielleicht könnten Sie dann die oben genannte sechs Gesichtspunkte mit aufgreifen.

Im Anhang finden Sie:

1. Meine Ideenskizze: "Bahnlärm, Logistikketten und Wirtschaftsweise" (September 2017)
2. Mein Artikel "Verkehrsvermeidung sollte oberstes Ziel sein" im Weser-Kurier vom 13.09.2017
3. Artikel "Slowenische Konkurrenz" im Weser-Kurier vom 18.02.2016
4. Artikel "Chinas neue Seidenstraße" im Weser-Kurier vom 19.08.2016

Rückfragen gern.

Mit freundlichem Gruß

Walter Ruffler

Roonstr. 73
28203 Bremen
Tel. 0421 - 7 44 21