

## Resolution:

# Bahnlärm vermindern!

Auf der heutigen Gründungsversammlung der Bahnlärm-Initiative Bremen mit über 100 Anwesenden wurde die folgende EntschlieÙung als Arbeitsgrundlage verabschiedet:

### I.

Die Eisenbahn gilt als umweltfreundliches Verkehrsmittel. Umweltfreundlichkeit schließt Menschenfreundlichkeit mit ein. In diesem Bereich zeigen sich allerdings erhebliche Defizite. Insbesondere die von Güterzügen verursachten Lärmemissionen und Erschütterungen beeinträchtigen die Lebensqualität von Millionen Menschen in Deutschland. Lärm macht krank, und Krankheit bedeutet sowohl individuelles Leid als auch volkswirtschaftlichen Schaden. Von den rund 150.000 Güterwagen im Bundesgebiet sind nur 10.000 auf dem Stand der Technik, die Folgen sind hohe Fahr- und Bremsgeräusche sowie ggf. eine erhöhte Unfallgefahr durch Defekte am Fahrwerk.

### II.

Durch Umbaumaßnahmen im Bereich von Gleis 1 im Bremer Hauptbahnhof soll die Kapazität für Güterzüge bis 2015 um rund 30% auf 280 Güterzüge gesteigert werden, von denen 150 nachts (22 - 6 Uhr) fahren sollen, d.h. alle 3 Minuten ein Zug! Lärmschutzmaßnahmen sind von DB Netze lediglich im Bereich der unmittelbaren Baumaßnahmen geplant. Verkehrsprognosen erwarten bis 2025 eine Steigerung des Schienengüterverkehrs um 65%, wobei der Hafenhinterlandverkehr um 168% wachsen soll. Prognosen erwarten für 2025 einen Anteil der Schiene an der gesamten Verkehrsleistung von knapp 17%, die „Allianz pro Schiene“ strebt einen Anteil von 25% an - bei gleichzeitigem Wachstum auch des StraÙengüterfernverkehrs. All das bedeutet unter Status-quo-Bedingungen noch mehr Lärm und Erschütterungen. Wenn die Bahn ihrem positiven ökologischen Image gerecht werden und eine wirkliche Alternative zum Straßenverkehr bilden will, muss sie entschlossen eine drastische Minderung der Belastungen umsetzen.

### III.

Im Sinne einer Humanisierung des Bahnverkehrs fordern wir deshalb Lärmschutzmaßnahmen gemäß der Prioritätensetzung der Schweiz:

- Lärmvermeidung an der Quelle, d.h. am rollenden Material und an der Schiene
- Bau von Lärmschutzwänden, wo diese Maßnahmen nicht ausreichen
- Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude als ultima ratio (sog. passiver Lärmschutz).

### IV.

Daraus ergeben sich für uns folgende Maßnahmen:

1. Streichung des Schienenbonus von 5 dB(A) in § 3 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Anlage 2: Eine Schönrechnung der "Störwirkung" des Schienenverkehrslärms ist, wie vielfach belegt wurde, nicht mehr hinnehmbar: Lärm wird früher zum Problem.

2. Lärmvermeidung an der Quelle: Umrüstung aller lauten Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen bis 2015: senkt die Lärmemission um 10 dB (A)
3. Erhebung von lärmabhängigen Trassenpreisen: ein marktkonformer Anreiz, die Güterwagen schnell zu modernisieren - wer leise fährt, zahlt weniger.
4. Tempo 30 für laute Güterwagen in Wohngebieten und Sonntagsfahrverbot: ein marktkonformer Anreiz - wer leise fährt, darf Tempo 50 und auch sonntags fahren
5. Regelmäßige Kontrolle der Riffeltiefe des Schienenkopfes: glatte Schienen sind leiser (Besonders überwachtes Gleis)
6. Nachholende Sanierung: Schließung der Lücken bei Lärmschutzwänden an Bahnstrecken in Bremen (auch mit Gabionen) und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden auch außerhalb der Baumaßnahmen an Gleis 1
7. Bei drei Gleispaaren: Güterzüge sollen auf den mittleren Gleisen fahren.
8. Schnellstmögliche Umsetzung der weiteren, in der Forschung gefundenen Möglichkeiten zur Reduzierung von Lärm und Erschütterungen (z.B. Radschallabsorber, Schienenschallabsorber (Schienenstegbedämpfer), Brückenabsorber, hocheleastische Schienenstützpunkte, verschäumtes Schottergleis, Unterschottermatte, beschlote Schwellen, automatische Schienenschmierung, gedämpfte Drehgestelle, gedämpfte Waggonaufbauten)

Der Güter-Eisenbahnverkehr könnte auch umgeleitet werden. Aber neue Strecken aufzubauen, dauert lange, kostet viel Geld und trifft andere Bürgerinnen und Bürger. In der EU-Richtlinie ist auch der Erhalt ruhiger Zonen ein umweltpolitisches Ziel. Letztlich gilt: Der umwelt- und menschenfreundlichste Verkehr ist derjenige, der erst gar nicht entsteht. Verkehrsvermeidung muss politische Priorität bekommen. Eine Möglichkeit ist z.B. die Verringerung der Leerfahrten, eine andere die Entladung der Überseeschiffe in einem Hafen nahe am Zielort der Güter, um Bahn- und LKW-Transporte quer durch Europa zu vermeiden.

V.

- Wir fordern politische Parteien, Parlamente und Regierungen in Bund und Ländern auf, die gesetzlichen Bedingungen zur Durchführung der oben genannten Maßnahmen zu schaffen. Eine besondere Verantwortung trägt der Bund als Gesetzgeber und alleiniger Eigentümer der DB Holding, die mittlerweile mehr als 500 Tochterunternehmen umfasst.
- Wir fordern die Deutsche Bahn AG, die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionen und Waggonverleiher auf, ihren Fahrzeugpark umgehend nachzurüsten und zu modernisieren, um die Güterzugemissionen entscheidend zu vermindern.
- Die EU - Umgebungslärmrichtlinie muss auch von der Deutschen Bahn vollzogen werden.
- Die Stadtgemeinde Bremen muss die Lärmsanierung in unmittelbarer Nähe des Bahndamms auch als ihre eigene Aufgabe annehmen. Die bremische Öffentlichkeit muss entsprechend der EU-Richtlinie zum Umgebungslärm angemessen einbezogen werden.
- Wir streben eine Vernetzung von Bahnanwohnerinnen und -anwohnern und Lärmschutzinitiativen in Bremen an und suchen Kontakt zu anderen Bahnlärm-Initiativen in Deutschland (insbesondere im Rheintal) sowie in der Schweiz, Österreich und Südtirol als Regionen mit viel Bahn-Transitverkehr. Große Bedeutung hat für uns der 1. Internationale Bahnlärm-Kongress in Boppard am 13./14. November 2010.