BREMISCHE BÜRGERSCHAFT
Landtag
18. Wahlperiode

Drucksache 18/733
17.01.2013

Dringlichkeits- Antrag der Fraktion DIE LINKE.

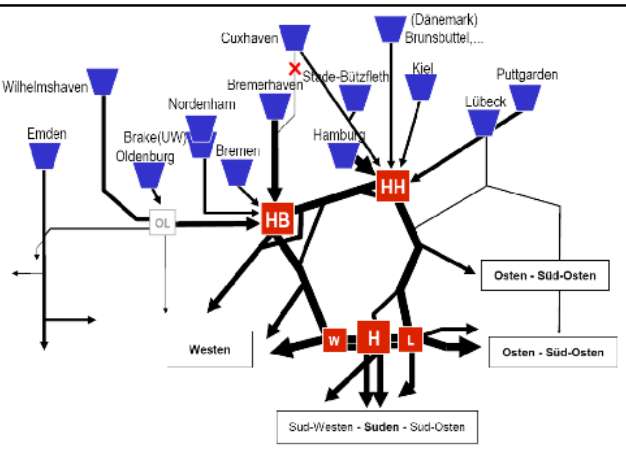
Keine weitere Belastung des Schienenverkehrsknotens Bremen!

Der Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port (JWP) in Wilhelmshaven wurde am 21. September 2012 offiziell eröffnet. Die Betreiber prognostizieren einen Hafenumschlag von 640.000 Standardcontainern (sog. TEU) im Jahr 2013, der sich auf bis zu 2,7 Millionen Standardcontainer im siebten Betriebsjahr steigern soll.

Die gelöschten Container müssen abtransportiert werden. Es wird damit gerechnet, dass 60% der Container auf kleinere Containerschiffe (sog. Feeder-Schiffe) zum Weitertransport nach Skandinavien, Russland oder ins Baltikum verladen werden. 20% der Container werden über die Straße sowie weitere 20% über die Schiene transportiert.

Die Kapazitäten dieser Verkehrswege sind jedoch beschränkt. Wie die nachfolgende Grafik zeigt, ist Bremen bereits ein sehr belasteter Knotenpunkt im Schienennetz Norddeutschlands, durch den Bau des Jade-Weser-Ports wird das Schienenverkehrsaufkommen weiter zunehmen.

Situation im norddeutschen Eisenbahnnetz 2008: Konzentration auf drei Knoten.



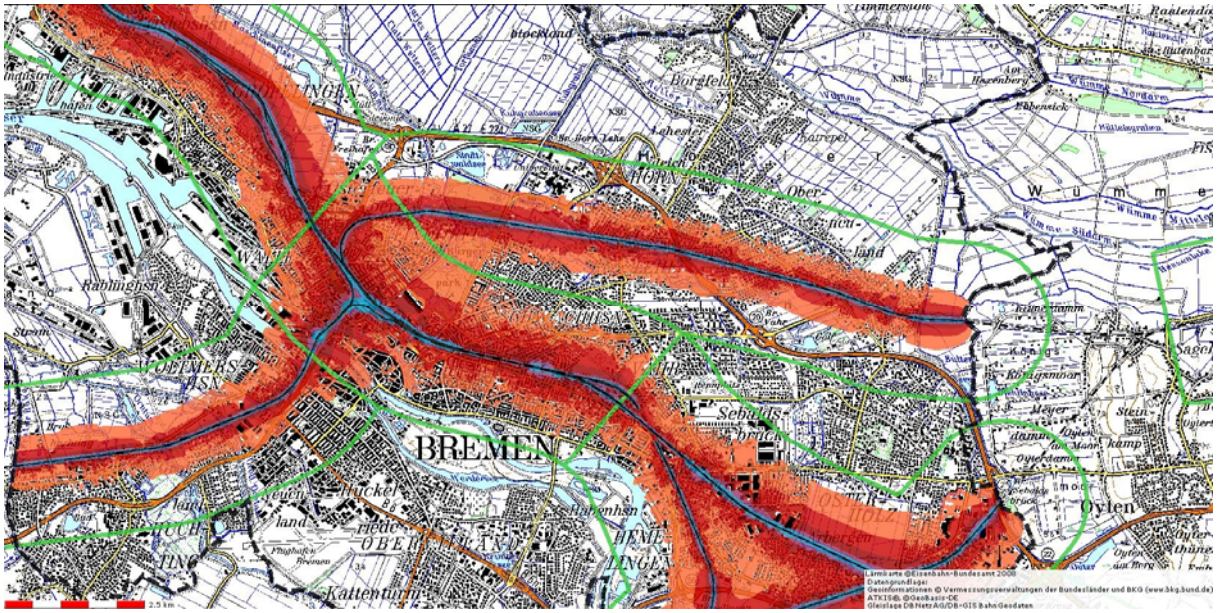
(Quelle: Studie im Auftrag der Fraktion DIE LINKE. im niedersächsischen Landtag 2008: „Zukunfts- und leistungsfähige Lösungen zur Bewältigung des Seehafen-Hinterland- und allgemeinen Güterverkehrs mit hohem Synergienutzen und positiver Flächenwirkung statt Y-Trasse, Hosenträger und Küstenautobahn“, S. 27)

Zur Bewältigung des steigenden Güterverkehraufkommens wird der Verkehrsknoten durch Ausbau der „Oldenburger Kurve“ und des Gleis 1 im Hauptbahnhof Bremen ertüchtigt. Dadurch soll die Kapazität von 224 auf 280 Güterzüge pro Tag erhöht werden- eine Steigerung von 25%. 150 der dann 280 Züge werden nachts durch Bremen rollen.

Lärm:

Damit geht eine erhebliche Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner einher. In Bremen sind laut Verwaltung bereits ohne den Gleisausbau am Tag über 40.000 Menschen sowie nachts „mindestens 91.600 Menschen“ von zu hohem

Bahnlärm belastet (Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) am 08. Dezember 2011, S. 2).



Für diese Beurteilung legte die Verwaltung die gesetzlichen Grenzwerte zugrunde, welche nachts 49 Dezibel (dB(A)) in reinen Wohngebieten betragen. Für Wohnungen an der Strecke nach Hannover erreichen Bemessungspegel laut einer Lärmermittlung im Jahr 2000 75 Dezibel, womit laut einem Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Bremen die „grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist“ (Az.: 1 B 155/12). Die von Anwohner_innenn gemessenen Spitzenpegel liegen häufig über 80 und 90 Dezibel. Bremen weist damit im bundesweiten Vergleich zwischen 27 Verkehrsballungszentren die siebthöchste Lärmbelastung auf.

Lärm macht krank, auch Schienenlärm. Das hat auch die Bundesregierung erkannt und deswegen ein Gesetz zur Abschaffung des Schienenbonus auf den Weg gebracht (Drs. 17/10771), in der Begründung heißt es: "Schienenlärm wird weniger durch einen geschlossenen Geräuschpegel, als durch die Abfolge von Einzelereignissen bestimmt. Diese führen insbesondere in der Nacht zu Aufweckreaktionen, zu Beeinträchtigungen der Nachtruhe und damit der Regenerationsphase des Körpers. Dies birgt erhebliche Gefahren für die Gesundheit" (S. 4). Auch das Bremer Gesundheitsressort erkennt die gesundheitsschädigende Wirkung von Schienenlärm. In der Antwort auf einen Fragenkatalog der Bahnlärm-Initiative Bremen vom 20.06.2012 tritt das Ressort deswegen beispielsweise für ein innerstädtisches Tempolimit sowie ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot für laute, d.h. "für nicht TSI (Technische Spezifikation für die Interoperabilität)-konforme Güterzüge" ein.

Lärmschutz:

Im Zuge der „Ertüchtigung“ des Schienenverkehrsknotens Bremen sind Lärmschutzmaßnahmen lediglich in den Baubereichen „Verlängerung Gleis 1“ und „Oldenburger Kurve“ geplant, die zusätzliche Lärmbelastung entsteht jedoch an der gesamten Strecke.

Auch wenn die geplanten Maßnahmen unzureichend sind, so sollten sie dennoch umgesetzt werden, auch wenn die "Ertüchtigung" des Bahnhofs gestoppt wird, um die bereits vorhandene Belastung zu mindern.

Technik:

Sinnvoller ist die Verhinderung des Lärms. Viele Güterwaggons sind technisch veraltet und mit Bremsen der so genannten „Graugusssohlen“ bestückt, bei denen beim Bremsen Metall auf Metall stößt. Gleichzeitig rauhen sie die Räder derartig auf, dass sie auch ohne Bremsvorgang mehr Lärm verursachen. In 2003 wurden so genannte „Komposit-Bremssohlen“ (kurz: K-Sohle) zugelassen, die einen elastischen Bremsklotz haben. Damit ausgestattete Züge sind um ca. 10 Dezibel leiser. Bei Altfahrzeugen muss zum Einbau der K-Sohlen jedoch die gesamte Bremsanlage ausgetauscht werden. Des Weiteren wurden sog. LL-Sohlen (Low Noise - Low Friction) entwickelt, bei denen nur der Bremsklotz ausgetauscht werden müsste und daher mit wesentlich niedrigeren Umrüstungskosten verbunden ist.

Maßnahmen zur Lärmminderung:

Ab Dezember 2012 sollen lärmabhängige Trassenpreise für Güterzüge gelten. Leisere Züge bekommen einen Bonus auf den Trassenpreis, der die Umrüstkosten auf „Flüstersohlen“ kompensieren soll. Dadurch soll ein Anreiz zur Umrüstung geschaffen werden. Allerdings bezieht sich der Bonus auf die Umrüstkosten, die beim Einbau einer LL-Sohle entstehen. Diese ist jedoch noch nicht zugelassen, und der Einbau einer K-Sohle teurer, so dass die Anreizwirkung nachlässt. Ordnungsrechtliche Maßnahmen wurden noch nicht eingeleitet, wurden vom Bundesrat aber am 23.11.2012 gefordert. Die Schweiz will ab 2020 mit Graugusssohlen bestückte Gütertransitverkehre untersagen.

Alternativstrecken:

Wegen der schon ohne den zusätzlichen Güter-Schienenverkehr aus dem Jade-Weser-Port hohen Belastung des Knotens Bremen und der damit einhergehenden Gesundheitsgefährdung durch Lärm und Erschütterungen müssen auch Alternativstrecken geprüft werden. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt schlägt zur Entlastung des Knotens Bremens vor, Güterverkehre aus dem Jade-Weser-Port über die Strecke Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück umzuleiten. Diese nicht-elektrifizierte und großenteils eingleisige Strecke könnte ohne Ausbau 15 Güterzüge mit einer Länge von 600 m pro Tag fassen (DLR 2008: Hafenhinterlandanbindung- sinnvolle Koordination von Maßnahmen im Schienenverkehr zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, S.56). Für die Anlaufphase des JWP würde dies ausreichen. Bei einem Ausbau von Kreuzungsbahnhöfen stiege die Kapazität auf 58 Güterzüge pro Tag. Auch eine Studie, die im Auftrag der Fraktion DIE LINKE. im niedersächsischen Landtag erstellt wurde, empfiehlt die Umleitung der Güterverkehre von Wilhelmshaven ins Ruhrgebiet über dieselbe Strecke (DIE LINKE 2008: 33), welche sogar rund 50km kürzer ist.

Bürger_innen - Information:

In der öffentlichen Debatte wurde der Bahnlärm zwar ausführlich diskutiert. Über die Möglichkeiten einer Umgehungsstrecke und der technischen Umrüstung müssen insbesondere die betroffenen Bürgerinnen und Bürger aber noch intensiver informiert werden.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

1. Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, sich bei der Deutschen Bahn und beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dafür einzusetzen, dass die Verkehre aus dem Jade-Weser-Port in der Regel über die Alternativstrecke Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück abgefahren werden und dass die "Ertüchtigung" des Bremer Hauptbahnhofs aus gesundheitspolitischen Überlegungen gestoppt wird.

2. Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, sich auf Bundesebene für die zügige Umrüstung der technisch veralteten Lärmgüterwagen und ein generelles Verbot von Graugusssohlen ab 2017 einzusetzen.

3. Der Senat wird aufgefordert, sich auf Bundesebene für eine Berechnung der lärmabhängigen Trassenpreise auf Basis der Umrüstkosten für die K-Sohle einzusetzen.

4. Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) bittet die senatorischen Behörden für Umwelt sowie Gesundheit, in Absprache mit dem Regionalausschuss „Bahnlärm“ der Beiräte eine Reihe öffentlicher Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen zu organisieren, auf denen folgende Themenbereiche erörtert werden:

    a. die Gesundheitsgefährdung durch Verkehrslärm, insbesondere Schienenlärm,
    b. technische Möglichkeiten der Vermeidung von Lärm und Erschütterungen an der Quelle,
    c. technische Möglichkeiten zur Lärmbegrenzung am Ausbreitungsweg,
    d. rechtliche Regelung des Verkehrslärms und Notwendigkeit der Weiterentwicklung,
    e. das Spannungsfeld von Mobilität aus ökonomischen Gründen, den damit verbundenen Immissionen, dem Schutz von Betroffenen, der Internalisierung externer Kosten der Logistik und die Verantwortung der Verursacher (CSR = Corporate Social Responsibility).

Klaus-Rainer Rupp, Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE