



BAHNLÄRM-  
INITIATIVE  
BREMEN

Bahnlärm-Initiative Bremen  
c/o Walter Ruffler  
Roonstraße 73  
28203 Bremen  
Tel/Fax 0421- 7 44 21  
walterruffler@aol.com  
www.bahnlaerm-initiative-bremen.de

Bremen, 30.10.2013

Pressemitteilung

## Kapazitätsstudie des Bremer Senats für 2030:

### Mehr Container - mehr Güterzüge - mehr Lärm!

Auf dem "Bremer Bahngipfel" im Juli 2010 hatten Bremer Senat und Deutsche Bahn AG eine "Kapazitätsstudie" beschlossen als Grundlage für ein Schienenverkehrskonzept in Nordwestdeutschland. Der erste Teil der Studie "Kapazitive Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen" liegt nun unter dem Namen "Analyse und Prognose der Verkehre und Produktionsstrukturen" vor.

Die Studie erwartet eine Steigerung des Schienengüterverkehrs durch Bremen bis 2030 um 94% von derzeit 54.600 auf 106.000 Züge pro Jahr, auch die Zahl der Personenzüge soll um gut 25% von 218.900 auf 275.000 Züge steigen.

Die "Kapazitätsstudie" wurde 2010 unter Mitwirkung des grünen Umweltsenators Dr. Reinhard Loske beschlossen, der versprach, *"dass die gewollte bessere Anbindung der Seehäfen und die Steigerung der Leistungsfähigkeit im Bahnknoten Bremen nicht zu Lasten der Anwohner an den Bahnstrecken gehen darf"* (Pressemeldung des Senats vom 5.7.2010).

Dieses Versprechen löst die Studie nicht ein!

Zwar zeigt die Studie durchaus Sensibilität für das Problem des Bahnlärms und kritisiert, dass Politik und "Branche" nicht genug getan haben (S. 27, 148, 213). Andererseits werden Vorschläge gemacht, wie durch bessere Organisation des Bahnbetriebs im Hafen und den Bau zusätzlicher "dritter Gleise" an den Hauptstrecken in Bremen die Kapazität erhöht werden kann (S. 11-14).

Mehr Güterzüge aber bedeuten mehr Lärm und Erschütterungen!

Die dritten Gleise sollen gelegt werden zwischen Bremen-Burg und Oslebshausen, zwischen Bremen-Neustadt und dem Rangierbahnhof und von Hemelingen Richtung Verden (S. 183/184). Durch eine "Betriebssimulation" als zweiter Teil des Gutachtens sollen diese Vorschläge getestet werden - doch:

Der Bremer Senat hat die "dritten Gleise" im Vorgriff bereits für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Die Studie schlägt zudem einen "Bremer Bypass" von Bremerhaven über Bremervörde - Rotenburg - Verden vor, um das "lärmkritische Stadtgebiet" zu entlasten (S. 185). Wir befürchten, dass dieser Bypass lediglich die erwarteten Mehrverkehre aufnehmen soll, die

nun wirklich nicht mehr durch den Knoten Bremen passen, dass deswegen aber kein einziger Zug weniger durch Bremen fährt - warum sonst der Vorschlag zum Bau dritter Gleise im Stadtgebiet?

Wir begrüßen,

- dass der Bremer Senat endlich unseren Vorschlag unterstützt, die erwarteten Verkehre des Jade-Weser-Ports über die Alternativstrecke Oldenburg - Cloppenburg - Osnabrück zu führen und diese Strecke für den Bundesverkehrswegeplan 2015 nachgemeldet hat.

Wir erwarten,

- dass der Senat sich für ein Tempolimit für laute Güterzüge einsetzt, die nicht der EU-Norm TSI-Lärm genügen, und damit den Beschluss Nr. 17/1512 der bremischen Bürgerschaft "Bahnlärm jetzt verringern!" vom 11.05.2011 (!) umsetzt.
- dass der Senat sich für ein Nachtfahrverbot für laute Güterzüge einsetzt entsprechend dem Forderungskatalog des Regionalausschusses "Bahnlärm" der Beiräte vom 6.5.2011. Ein derartiges Verbot könnte die Modernisierung des veralteten Güterwaggenparks und die Umrüstung alter Waggons auf leisere LL-Sohlen beschleunigen.
- dass der Ausbau des Knotens Bremen durch "dritte Gleise" unterbleibt, da dies die Lärmbelastung weiter steigern würde.
- dass der Ausbau eines "Bypasses" für die Bremerhaven-Verkehre östlich der Weser nicht nur zur Abfuhr von Mehrverkehr dient, sondern Bremer Wohngebiete wesentlich von Güterverkehr entlastet, so dass tatsächlich von einer "Güterumgebungsbahn" gesprochen werden kann, wie dies von der Bremischen Bürgerschaft mit Beschluss Nr. 17/1511 "Umleitung des Eisenbahn-Güterverkehrs prüfen" am 11.05.2011 (!) beschlossen wurde.

Es wäre wünschenswert,

- die Kooperation der norddeutschen Häfen zu steigern, indem Containerverkehre von Bremerhaven zum Jade-Weser-Port verlagert und über die Alternativstrecke via Cloppenburg nach Westen und Süden abgefahren werden. Das würde die Milliarden-Investition am Jadebusen rechtfertigen und den Arbeitnehmern dort eine berufliche Perspektive sichern, zumal die erwartete Anzahl von 12,4 Millionen Standardcontainern (TEU) sowieso die Kapazität der Containerterminals in Bremerhaven mit 9 Millionen TEU überfordert.

Für die Bahnlärm-Initiative Bremen

Rainer Böhle - Ute Helmers - Walter Ruffler