



Pressemitteilung Ansprechpartner / Gesprächspartner der Pressekonferenz am Do, 2.12.2010, um 10.30 im Ortsamt Mitte:
Dr. Angelina Sörgel, Te.: 75837; Dipl. Ing. Rudolf Bohne 701119; Hans-Jürgen Janoschek 705225

Geplanter Gleis-Ausbau fügt Bremen Schaden zu!

Das Ohr schläft nie: Viele Einwohner Bremens sehen die Grundrechte auf körperliche Unversehrtheit und Schutz des Eigentums verletzt. Verlärmung des Bahnhofs, der Stadt und des Stadtlebens drohen!

Anlässlich der Anhörung bezüglich des Bauvorhabens „Ertüchtigung von Gleis 1“ (am 7.12.2010 ab 9.30 h im Konsul-Hackfeld-Haus) äußert die **Bahnlärm-Initiative Bremen** (BIB) massive Bedenken gegen den beabsichtigten Planfeststellungsbeschluss (Pfb), der von der Deutschen Bahn AG (DB Netze, Region Nord) betrieben wird:

- Eine Untersuchung, ob der Bahnhof aus dem Baujahr 1896 für eine zusätzliche Belastung durch Güterverkehr im geplanten Ausmaß *überhaupt geeignet* ist, liegt bisher nicht vor bzw. ist bisher ebensowenig bekannt wie Auskünfte zu den *Sicherheitsstandards* dieses Bahnhofs.
- Die *Begrenzung des Plangebietes ist unzulässig*, sie steht im Widerspruch zur EU-Richtlinie zur Lärmbekämpfung und zum BImSchG, die beide eine Gebietsbegrenzung nach der Lärmbelastung vorsehen.
- Der *Pfb verstößt gegen* die DB-eigene *Zielplanung*, die eine *Trennung* von Personen- und Güterverkehr vorsieht.
- Die Bewertung der *Lärmschutzberechnung* (es werden i.d.R. keine Messungen durchgeführt, sondern „Mittelwert--pegel“ errechnet!) basiert auf *fragwürdigen Grundlagen* und führt in der Umgebung des Plangebiets zu unzureichendem Lärmschutz, der die DB-eigenen Lärmschutzanforderungen nicht erfüllt, „Lärmvorsorge bei Neu- und Ausbaustrecken zu betreiben“. (Quelle: Schallschutz–eine Investition in die Zukunft der Bahn, DB (Hrsg.), Ffm. Dezember 2009, S. 15-17 und ebd. Beitrag „Lärmsanierung an Schienenwegen“, S. 18-20)

Grund für die geplante „Ertüchtigung“ ist die Absicht, mit der Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports den Seehafen-Hinterland-Verkehr durch das Nadelöhr Bremer Hauptbahnhof bis 2018 von 218 auf 280 Züge *pro Tag* (sic!) zu steigern. Diese Steigerung (von 28 %) betrifft ganz Bremen, die größte Zunahme hat der Güterverkehr nachts von 22.00 h bis 06.00 h, der sich damit nahezu verdoppelt: Von derzeit 80 auf 150 Züge (= 1 Güterzug/ca. 3 Min). Die DB weigert sich bisher, die daraus resultierende Lärmzunahme der jetzt schon bestehenden Belastung für rd. 100.000 Bürger in Bremen auch nur zu sehen, geschweige denn anzuerkennen.

Neben der Frage des unzureichenden Lärmschutzes sind die Anwohner besonders wegen unbeantworteter Sicherheitsfragen besorgt: Hunderte von zunehmend schwerer und länger werdenden Güterzügen donnern täglich und nächtlich an Häusern und Gärten vorbei auf einem Gleis, das unmittelbar am Rand einer ca. vier Meter hohen Stützmauer liegt, die über 100 Jahre alt ist. Die erheblichen Erschütterungen fügen dem Luftschall noch Körperschall hinzu und gefährden den sehr naheliegenden, oft nur rd. 15 m entfernten Bestand an Wohngebäuden.

Große Besorgnis ruft auch die Tatsache hervor, dass es keine erkennbare Vorsorge für Notfälle – wie z.B. Havarien, Emissionen bei Transporten von Gefahrgut – gibt. Im Notfall könnten Hilfs- und Rettungskräfte nicht eingreifen, weil Rettungspläne nicht vorhanden oder bekannt sind und Zugangsmöglichkeiten nicht existieren. Hieraus ergibt sich zumindest die zwingende Forderung, bis zur gutachterlichen Feststellung der gegebenen Standfestigkeit der Begrenzungsmauern des Bahnkörpers und bis zur Erstellung von Notfallplänen die Nutzung von Gleis 1 für Schwergut- und Gefahrguttransporte auszuschließen.

Gutachten weisen nach, dass der jetzt schon hoch belastete Knotenpunkt Bremen durch Ausbau der Strecke WHV-OL oder der Y-Trasse auch bei Einzelmaßnahmen wie Gleis-1-Ausbau seine Nadelöhr-Funktion beibehalten wird: Eine umfassende Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes zur Y-Trasse kommt zu dem Ergebnis, dass sie am Bedarf vorbeigeht: „Kurz gesagt gilt: *Sie ist ineffektiv, zu teuer und käme überdies mindestens zehn Jahre zu spät.*“ (Michael Holzhey, Schienennetz 2015/2030 - Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienenverkehr in Deutschland, Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes, Berlin 2010, UBA-Texte 42/2010, Seite 150.)

Die BI sieht folgende Alternativen zur beabsichtigten Planung:

Auf den Pfb verzichten, anstelle dessen das (im Prinzip durchaus begrüßte) Bemühen um Steigerung des ökologisch verträglichen Schiff- und Eisenbahngüterverkehrs umwelt- und menschengerecht zu gestalten durch folgende Maßnahmen:

Langfristig, aber gerade deshalb dringend heute vorzubereiten und einzuleiten:

Reaktivierung und Neubau von Umgehungsstrecken (By-Pass-Umfahrungen), die Güterverkehr durch große Städte ganz vermeiden bzw. die Belastungen für eine größtmögliche Anzahl von Bürgern auf das unvermeidbare Maß minimieren.

Mittel- und Kurzfristige Maßnahmen, die teilweise unverzüglich umgesetzt werden können:

- Erlass eines qualifizierten **Nachfahrverbots** (d.h. Nachfahrterlaubnis nur für moderne, lärmgedämpfte Züge), was die Prüfung konsequenter Übernahme des totalen Nachfahrverbots (analog zum Luftverkehr) einschließt.
- Sofortige Durchführung **technischer Maßnahmen** wie Geschwindigkeitsbegrenzung, Modernisierung des rollenden Materials, Gleispflege und Gleisbetsanierung (Schotterdämmung mit Polyurethan, Entdröhnung von Brücken u.a.m.), die allesamt rasch und unverzüglich werden können, wenn dafür ‚nur‘ entsprechende Mittel bereitgestellt werden.
- Ein weiterer wichtiger Schritt wäre, nach **Lärmemission gestaffelte Trassenpreise** einzuführen, was die Umstellung auf moderne Güterwaggons erheblich beschleunigen dürfte (beim gegenwärtigen Tempo würde dies noch ca. 50 Jahre dauern). Eine Bundesratsinitiative dazu wird von der BIB ausdrücklich begrüßt.
- Die Bahn ist gegenwärtig immer noch durch den sog. Schienenbonus privilegiert, der ihr erlaubt, die vorgeschriebenen Lärmgrenzen um 5 dB(A) zu überschreiten. Da Sachverständige aber davon ausgehen, dass Bahnlärm wie Fluglärm zu behandeln ist, ist die **Abschaffung des Schienenbonus** überfällig. Aus dem gleichen Grund muss der Mittelungspegel fallen, mit dem eine durchschnittliche Lärmbelastung festgestellt wird, die die realen Belastungsperioden und die besonders schädlichen Lärmspitzen nivelliert. Hier ist die Bundes-Politik gefragt; die regierende Koalition hat die Streichung des Lärmbonus zwar im Regierungsprogramm, aber bisher nicht umgesetzt.
- Die DB muss aktiven Lärmschutz betreiben, nicht punktuelle Maßnahmen passiver Lärmsanierung! Die BIB hält diese für unzureichend, für nicht dauerhaft und daher als zu teuer ein.

Bundesweit leiden Millionen Menschen unter Lärm, Feinstaub-Emissionen und Erschütterungen. Mediziner haben festgestellt, dass Lärm auch dann, wenn er unbewusst - z.B. im Schlaf - aufgenommen wird, langfristig Schäden des Herz-Kreis-Laufsystems und psychische Erkrankungen hervorruft.

Die BIB erwartet, dass Bremen als Bundesland und durch seine Bundestagsabgeordneten auf die Umsetzung solcher Maßnahmen hinwirkt, bevor die Menschen in Bremen durch Schienen-Güterverkehr noch mehr als bisher belastet werden.

02.12.10