

Bahnlärm in Bremen - eine Ideensammlung

A.	Problemstellung	S. 1
B.	Ziele	S. 2
C.	Begründung	S. 2
D.	Forderungen	S. 2
E.	Verantwortliche	S. 3
F.	Handlungsmöglichkeiten	S. 4
G.	Gegenfragen	S. 4
H.	Gegen - Gegenfragen	S. 5

"Und mit der zukünftigen Ausgestaltung des Güterverkehrs entscheidet sich, ob Verkehr zu mehr Lebensqualität beiträgt oder ob er zur Belastung für Mensch und Umwelt wird" ¹⁾

A. Problemstellung

1. Die Deutsche Bahn AG (DB) will den "Knoten Bremen" durch Baumaßnahmen an Gleis 1 "ertüchtigen": Die Kapazität des Bremer Hauptbahnhofs soll bis 2015 von bisher 218 Güterzügen pro Tag auf 280 Güterzüge gesteigert werden. Nachts (22 h - 6 h) sollen dann 150 Güterzüge fahren statt bislang 83, das heißt alle 3,2 Minuten ein Zug. Durch diese Kapazitätserweiterung soll vor allem das erwartete Güteraufkommen des neuen JadeWeserPorts in Wilhelmshaven bewältigt werden.
2. Die Güterzüge sollen vorrangig auf den Strecken Nr. 1401 fahren, die am südlichen Rand der über lange Zeit sechsgleisigen Bahnanlage verlaufen.
3. Lärmschutzmaßnahmen (Wände und Fenster) sind von der DB nur im Bereich der unmittelbaren Baumaßnahmen vorgesehen, d.h. auf der Südseite des Bahnhofs nur zwischen Bahnhof und Concordia-Tunnel (Schwachhauser Heerstraße).
4. Die Belästigung durch Bahnlärm und Erschütterungen wird in ganz Bremen zunehmen, besonders betroffen sind die Stadtteile Huchting, Woltmershausen, Neustadt, Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Vahr und Hemelingen.
5. Es droht ein Wertverlust der an der Bahn liegenden Immobilien (= kalte Enteignung).
6. Fraglich ist, ob mit der "Ertüchtigung" das Ende des Kapazitätsausbaus erreicht ist. Fachleute erwarten einen Zuwachs des Güterverkehrs von 2004 bis 2025 auf der Straße um 79% und auf der Schiene um 65%.² So schlagen die Grünen in Niedersachsen den zusätzlichen Ausbau von Nord- Süd- und Ost- West- Verbindungen vor: Der Ausbau Rotenburg-Verden, Langwedel - Uelzen - Stendal

¹ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Masterplan Güterverkehr und Logistik, Berlin 2008, S. 7

² ITP/BVU: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, 14.11.2007, S. 10

("Amerika-Linie") soll Kapazität für 200 Güterzüge schaffen, der Ausbau Lüneburg - Uelzen Kapazität für 90 Züge und der Neubau einer "Heidegüterbahn" zwischen Hamburg und Celle soll 288 zusätzliche Güterzüge ermöglichen.³

B. Ziele

1. Defensiv (Erhalt des status quo = es darf nicht schlimmer werden): Vermeidung zusätzlicher Belästigung durch vermehrten Bahnlärm und Erschütterungen als Folge von zahlreicheren und längeren Güterzügen.
2. Offensiv (es muss besser werden): Reduzierung der gegenwärtigen Belastung durch Lärm und Erschütterung durch Güterzüge entsprechend dem Stand der Technik.

C. Begründung

1. Medizinisch / umweltpolitisch: Auch Bahnlärm ist gesundheitsschädlich und senkt die Lebensqualität. In Bremen sind Tausende betroffen, im gesamten Bundesgebiet Millionen Menschen.
2. Ökonomisch: Die Erschütterungen durch schwere schnell fahrende Güterzüge können zu Schäden an den Häusern entlang der Bahnstrecke führen.
3. Ökonomisch: Bahnlärm und Erschütterungen senken die Lebensqualität und bergen somit das Risiko einer Wertminderung der an der Bahn liegenden Immobilien (= Risiko einer vermehrten Altersarmut, falls der Verkauf der Immobilie als Beitrag zur Alterssicherung geplant war: Adé mein Einzelzimmer im Pflegeheim!).

D. Forderungen

Zur Reduzierung der Belästigung durch Güterzüge bieten sich folgende Maßnahmen an:

Forderung / Maßnahme	Anmerkung
1. Tempo 30 für Güterzüge in Wohngebieten	senkt die Belastung sofort, kostet nichts
2. Lärmverminderung an der Quelle (Rad-Schiene-Bremse-Waggondesign): - Einbau von "Flüsterbremsen" - moderne leise Güterwagen - "besonders überwachtes Gleis" in Wohngebieten	kostengerechte Maßnahmen, technisch machbar und mittelfristig realisierbar (siehe Autotransporter der BLG Logistics), erfordert Umlenkung von DB-Investitionen: Beispiel: Pilotprojekt "Leiser Rhein" für 5000 Güterwagen ⁴
3. bei drei Gleispaaren: Güterzüge auf den mittleren Gleisen fahren lassen	dämpft Erschütterungen, reduziert Unfallfolgen (vgl. Weser Kurier vom 18.6.2010: "Endstation Garten. Regionalbahn rast bei Peine in entgleisten Güterzug")

³ Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Niedersachsen: Perspektiven für einen effizienten und verträglichen Hafenhinterlandverkehr, Hannover 2010

⁴ Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an bestehenden Güterwagen im Rahmen des Pilotprojekts Leiser Rhein (Förderrichtlinie "Leiser Rhein"), Berlin 2009

- | | |
|--|--|
| <p>4. update von Lärmschutzmaßnahmen an der bewohnten Bahnlinie in Bremen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schließung von Lücken bei Lärmschutzwänden - Finanzierung von Lärmschutzfenstern | <p>z.B. wurde bei der Stolzenauer Straße in Hastedt die Lärmschutzwand "vergessen"</p> |
| <p>5. Umleitung von Güterzügen um Bremen herum durch Ausbau vorhandener Linien, z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - von Bremerhaven über Bremervörde - von Wilhelmshaven nach Osnabrück | <p>reduziert die Belastung in Bremen, verschärft die Belastung in anderen Orten, Trassenausbau kostet Geld</p> |
| <p>6. Neubau von Umgehungsstrecken</p> | <p>s.o.</p> |
| <p>7. Einsatz von Binnenschiffen und Feedern</p> | <p>Der Masterplan sieht in Short Sea Shipping und "Meeresautobahnen" einen Beitrag zur Entlastung des Nord-Süd-Korridors nach Spanien und Portugal (S. 45)</p> |

8 Vermeidung von Gütertransporten:

- 8.1 Schiffe nah am Markt entladen, d.h. Güter für Polen in einem Ostseehafen, Güter für Italien und den Balkan am Mittelmeer und am Schwarzen Meer, Güter für die iberische Halbinsel am Mittelmeer
- 8.2 Verteuerung von Transporten durch Internalisierung der externen Kosten, u.a. lärmabhängige Trassenpreise (fördert auch die Modernisierung der Waggons) (vgl. Masterplan S. 51 und S. 61).

Beispiele für Transportkosten für den Schiffscontainerverkehr:

- Containerpreis Shanghai-Bremerhaven (TEU = 20-Fuß-Container): ca. 1000 €, Inhalt: 10.000 Jeans, Kosten 10 Cent/Stück
- Flasche Wein von Australien: 12 Cent Container-Transportkosten-Anteil
- Pfund Kaffee aus Mittelamerika: 3 Cent

8.3 Bevorzugung von Waren aus der Region (kurze Wege)

Beispiele:

- Müssen Bettlaken aus Berliner Krankenhäusern in Polen gewaschen werden?
- Muss es bei Karstadt und in Bio-Supermärkten "Alpenmilch" aus Bayern geben?
- Wieso benötigt eine schrumpfende Bevölkerung bei stagnierender Binnennachfrage immer mehr Transporte?

E. Verantwortliche

1. Export- und Speditionswirtschaft
2. Politiker auf Landes- und Bundesebene

Die Maßnahmen des Masterplanes Güterverkehr und Logistik sollen der Stärkung des Logistikstandortes Deutschland dienen, wobei die Funktion des Transitlandes begrüßt wird: *"Bis 2025 wird in der Verflechtungsprognose für Deutschland eine Steigerung (bezogen auf die Verkehrsleistung) auf das 2,5-fache vorhergesagt. Damit nehmen Transitverkehre doppelt so stark zu wie der Güterverkehr in Deutschland insgesamt"* (Masterplan, S. 44).

Das Ausbaggern von Weser und Elbe, der Ausbau des Containerterminals in

Bremerhaven, der Bau eines neuen Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven erfolgt aufgrund von politischen Entscheidungen, mehr Verkehr ist also politisch gewollt.

3. Die Deutsche Bahn AG sowie in- und ausländische Bahngesellschaften

F. Handlungsmöglichkeiten

1. Zur Erreichung unserer Ziele ist es notwendig, mit den Verantwortlichen für die Belästigung durch Güterzüge ins Gespräch zu kommen.
- 1.1 Wirtschaft: Handelskammer, Speditionen (wie Ars Altmann, BLG Logistics, Maersk Line), Autohersteller, Einzelhandelsketten, Bioläden, Stahlwerke Bremen, etc.

Beispiel: Der Automobilspediteur Ars Altmann schreibt in seinem Leitbild: "Ökologisch nachhaltiges Handeln steht im Mittelpunkt aller Geschäftsbereiche", "Wir wurden im Jahr 2008 als Hauptpreisträger für Deutschland und Europa mit dem Green Freight & Logistic Award ausgezeichnet" (www.ars-altmann.de). Dennoch sind die Autotransporter von Ars Altmann lauter als die von BLG Logistic.

- 1.2 Politik: bremische Parteien, Fraktionen, Senat, Küstenländer, Bundesebene, etc.
- 1.3 Eisenbahn: DB und Privatbahnen
2. Zusammenschluss von möglichst vielen Bahnanwohnern in Initiativen
3. Werbung für unsere Ziele bei Nicht-Bahnanwohnern, Umwelt- und Verkehrsinitiativen, Haus- und Grundbesitzerverein, etc.
4. Medienkontakte
5. Aktionsformen: Leserbriefe, Infoblätter, Fernsehen, Gesprächskontakte, Veranstaltungen, etc.
6. Selbstinformation und Recherche

G. Gegenfragen

Vermutlich wird man sich mit Gegenfragen und -thesen auseinander setzen müssen:

1. Warum sind Sie denn an die Bahn gezogen, Sie wussten doch, dass das laut werden kann? Außerdem haben Sie Ihre Eigentumswohnung/Ihr Haus wegen des Bahnlärms billiger bekommen!
2. Die Bahn ist das ökologischste Verkehrsmittel!
3. Eine Verlagerung von Gütertransporten von der Autobahn auf die Schiene ist ökologisch sinnvoll!
4. Die Globalisierung lässt sich nicht zurück drehen!
5. Deutschland ist aufgrund seiner geografischen Lage ein Transitland!
6. Die deutsche Wirtschaft hängt vom Export ab!
"Der Beitrag des Exports zum deutschen Bruttoinlandsprodukt ist zwischen 1995 und 2006 von 16% auf über 23% kräftig angestiegen" (Masterplan, S. 9)
7. Verkehr schafft Arbeitsplätze!
Der Logistiksektor beschäftigt heute mehr als 2,6 Mio. Arbeitnehmer und bildet "einen der größten und sich am dynamischsten entwickelnden Arbeitsmärkte in Deutschland" (Masterplan, S. 10).

8. Hafenpolitik und Logistik gehören in Bremen zur Staatsräson!

H. Gegen-Gegenfragen

zu Frage 1:

Warum sind Sie denn an die Bahn gezogen, Sie wussten doch, dass das laut werden kann!? Außerdem haben Sie Ihre Eigentumswohnung/ Ihr Haus wegen des Bahnlärms billiger bekommen!

1.1 Zur Geschichte:

Die Häuser in der Roonstraße stehen z.T. mehr als 100 Jahre am Platz, damals war der Bahnverkehr minimal.

1.2 Problemverschiebung auf andere:

Wenn wir dort nicht wohnten, würden andere dorthin ziehen, das Lärmproblem wäre damit nicht gelöst, andere würden darunter leiden.

1.3 Belebte Lärmschutzwand:

Leerstand und Abriss der Häuser wären keine Lösung, denn zum einen würde dadurch ein beträchtliches Volksvermögen vernichtet, zum anderen würde sich die Lärmbelästigung ungehemmt weiter in der Fläche verbreiten: Faktisch wirken die Häuser der Bahnanwohner wie eine riesige belebte Lärmschutzwand, im Weidedammviertel z.B. wurden extra parallel zur Bahnlinie nach Hamburg sogenannte Riegelblocks gebaut, die den Bahnlärm aus dem ganzen Viertel heraushalten sollen. Eigentlich stünde den Bahnanwohnern wegen dieser gemeinnützigen Funktion eine angemessene Honorierung zu.

1.4 BImSch und "Stand der Technik":

In den letzten Jahrzehnten hat der Bahnlärm zugenommen, es fahren mehr Züge mit höherer Geschwindigkeit. Nun plant die Bahn abermals eine Änderung des langjährigen Status Quo: Durch Umbau von Gleis 1 soll bis 2015 die Kapazität für Güterzüge um rund 30% erhöht werden, somit ist die Bahn in der Pflicht.

Sehr grundsätzlich heißt es in § 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSch):

"Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen."

An erster Stelle wird der Mensch genannt! Zu Straßen und Schienenwegen heißt es in § 41, Absatz 1:

"Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen ist unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind."

Maßstab des Gesetzes ist also der "Stand der Technik". Wenn man bedenkt, dass Güterwagen bis zu 50 Jahre in Betrieb sind und dass die Masse der Güterwagen zur Zeit vermutlich 30-40 Jahre unterwegs ist, entsprechen sie keineswegs dem vom Gesetz verlangten "Stand der Technik." Man stelle sich einen LKW auf Deutschlands Straßen vor, der vor 50 Jahren gebaut und nie modernisiert wurde:

Er würde sofort stillgelegt.

Der gesetzlich zulässiger Eisenbahn-Lärm wird in § 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) genannt, z.B. in allgemeinen Wohngebieten 59 dB (A) am Tage und 49 dB(A) nachts (Immissionsgrenzwert). Beide Werte werden schon jetzt bei weitem übertroffen. In einer schalltechnischen Untersuchung für das Haus Roonstraße 73 wurde 2002 ein Beurteilungspegel (Außenschallpegel) von 75 Dezibel für Tag wie Nacht festgestellt.⁵

1.5 Der Wille der Politik - die staatliche Verpflichtung

Mehr Bahnverkehr ist politisch gewollt, z.B. durch den Bau eines neuen Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven. Damit entsteht mehr Lärmbelästigung durch Güterzüge. Im Bundesimmissionsschutzgesetz bekennt der Staat sich zu seiner Pflicht, auch Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen.

1.6 Ökonomische Zielsetzung und moralische Verpflichtung:

Ein gesteigerter Transport von Gütern ist das Ziel von vielen Wirtschaftsunternehmen. Wenn Unternehmen aufgrund gestiegener Warenströme gute Gewinne machen und wenn es im Masterplan Güterverkehr und Logistik heißt, "Gütertransport und Logistik werden von Menschen für Menschen erbracht" (S. 8), so erwächst daraus die moralische Verpflichtung, die Belästigung der Bahnanwohner durch technische und organisatorische Maßnahmen auf das unvermeidliche Mindestmaß zu reduzieren.

1.7 Nachhaltigkeit:

Beim derzeitigen Stand des Umweltbewusstseins kann kein Unternehmen einfach so ohne Rücksicht auf die Umwelt - deren Teil der Mensch ist - drauflos produzieren und transportieren. "Nachhaltigkeit" ist mittlerweile ein zentraler Begriff in der Philosophie vieler Unternehmen geworden, Rücksicht auf die Gesundheit der Bahnanwohner ist ein Teil davon.

1.8 Innovation:

Wirtschaft und Politik sollten froh sein über die Anregungen von Bahnanwohnern, denn sie weisen auf ein Problem hin und können die Lösung beschleunigen: Denn Lärm macht auf Dauer krank und verursacht damit nicht nur individuelles Leid sondern auch volkswirtschaftliche Kosten.

1.9 Immobilienpreise und Sozialstruktur:

Die Immobilienpreise der Grundstücke an der Bahn sind von Stadtteil zu Stadtteil verschieden. Ein Wertverlust durch drastisch steigenden Bahnlärm dürfte ebenfalls von Stadtteil zu Stadtteil unterschiedlich sein. In bestimmten Stadtteilen ist eine "Lärmflucht" denkbar, d.h. jeder, der es sich leisten kann, kauft eine Immobilie in ruhiger Lage und zieht weg, Menschen mit geringerem Einkommen ziehen an die Bahn. So könnte sich die Sozialstruktur in den Straßen an der Bahn Zug um Zug verändern.

zu Frage 2:

Die Bahn ist das ökologischste Verkehrsmittel!

5 Anlage 1: Hils Consult: Untersuchung des passiven Schallschutzes im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes an dem Streckenabschnitt Bremen-Neustadt. Strecke-Nr. 1740 km: 119,10-122,10; 18.08.2002, Anlage 1: Beurteilungspegel (Außenschallpegel) Prognose (2010),

2.1 "Ökologisch" oder "umweltfreundlich" sind ähnlich wie "Globalisierung" und "Arbeitsplätze" argumentative Tausendsassa, die gern dann in die Debatte eingebracht werden, wenn die anderen Argumente nicht überzeugt haben. Dazu drei Beispiele:

- Als Kohlendioxid als Klimafaktor in Verruf geriet, pries sich die Atomwirtschaft als weitgehend CO₂-freie Form der Stromerzeugung an und begründet mit "Umweltfreundlichkeit" die gewünschte Verlängerung der AKW-Laufzeiten.
- Auch Gigaliner können ökologisch begründet werden. Andreas Scheuer (CSU), Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, weist den Begriff "Monstertrucks" zurück und befürwortet "Lang-LKW" mit einer Länge von 25m (jetzt maximal 18,75m) und einem Höchstgewicht von 40 Tonnen: "Da die Spediteure großvolumigere Teile unterbringen können, sind so weniger Fahrten nötig und der CO₂-Ausstoß sinkt."⁶ Die in den USA fahrenden Gigaliner bringen es auf 60 Tonnen Höchstgewicht, wären also in diesem Sinne noch weit "umweltfreundlicher".
- Bahnchef Rüdiger Grube begründet das höchst umstrittene Bauvorhaben "Stuttgart 21" mit dem Hinweis auf vermeintliche "Umweltvorteile": "Er sei überzeugt, dass 'zahlreiche Flüge über Distanzen von 600 bis 700 Kilometern' wegfielen, weil die Bahnfahrten künftig kürzer werden."⁷

2.2 Die Bürgerinitiative "Pro-Rheintal" hält das umweltfreundliche Image der Bahn für trügerisch:

"Die Bahn gilt allgemein als umweltfreundlich, doch bei näherer Betrachtung erweist sich dieses Bild als trügerisch. Vor allem was den Lärm betrifft, kommt die Bahn den Menschen und Häusern näher als andere Verkehrsmittel, und das mit voller Geschwindigkeit. Statt Tempo 50 fahren selbst die 40-50 Jahre alten Güterzüge mit bis zu 120 km/h ungebremst durch die Orte. Sie hinterlassen vor allem Lärm und Erschütterungen, die von den Rädern, den Schienen und den Wagenaufbauten abstrahlen. Hinzu kommen Quietschgeräusche in den Kurven, beim Bremsen und Rangieren sowie Antriebs- und Ventilationsgeräusche der Zugmaschinen. So wird Luftschall abgestrahlt, der über 100 dB (A) laut sein kann, wie ein startender Düsenjet. Zudem werden über Schiene und Gleisbett Körperschallschwingungen auf den Erdboden übertragen. Dies erschüttert die Häuser und der dadurch ausgelöste Luftschall ist selbst bei geschlossenem Fenster als Dröhnen zu hören. Risse und Gebäudeschäden sind weitere Folgen. Durch Abrieb von Bremsen, Schienen, Oberleitungen sowie durch Aufwirbelung von Staub und Schmutz auf den Frachtwaggons und in der Umgebung entstehen zusätzliche Umweltbelastungen. Bei 300-500 Güterzügen pro Tag eine unerträgliche Situation, die Anwohner krank macht und ihre Immobilien wertlos."⁸

2.3 Die Allianz pro Schiene ist dagegen von der Umweltfreundlichkeit der Bahn zutiefst überzeugt:

- Die Allianz ist ein "Zusammenschluss von 16 Non-Profit-Organisationen, darunter Umweltverbände, Verkehrsclubs, Fahrgastorganisationen, Gewerkschaften und Berufsverbände" der über 2 Millionen Einzelmitglieder repräsentiert, wie es in der Selbstdarstellung in der Broschüre "Umweltschonend mobil" heißt. Darunter sind

6 Frankfurter Rundschau 30.8.2010, S. 15: "Superlange Brummis am Start"

7 Frankfurter Rundschau 30.8.2010, S. 5: "Bahnchef Grube räumt Fehler ein"

8 Pro Rheintal: Ruhe im Rheintal. Kreative Lösungen zur Bahnlärm-Reduzierung am Oberen Mittelrhein, Boppard 2009, S. 34/35; als Download: www.pro-rheintal.de

Umweltverbände wie BUND, NABU und NaturFreunde Deutschlands. Weiter heißt es: *"Unterstützt wird das Schienenbündnis von 79 Unternehmen der bahnnahen Wirtschaft"*. Diese Wirtschaftsunternehmen finanzieren im Wesentlichen die Allianz.

- Die Allianz pro Schiene spricht von einem "CO₂-Sparer Bahn": Ein Güterzug erzeuge pro t/km nur 23 g CO₂, ein LKW dagegen 97 g. Bei den Stickoxiden sei die Bilanz noch günstiger: 0,08 g bei der Bahn und 0,91 g beim LKW, ähnlich bei den Partikel-Emissionen (Ruß): der Güterzug stoße 19 mal weniger aus als ein LKW.⁹
- Doch beim Lärm räumt auch die Allianz pro Schiene ein: "Lärm ist nicht nur lästig, er ist auch schädlich" und sie kommt zu dem Schluss: "die Bahnen müssen leiser werden".¹⁰ *"Die gute Nachricht: Technische Lösungen, die die Lärmentstehung bereits an der Quelle vermindern, stehen inzwischen zur Verfügung."*¹¹ Aber dennoch schneide die Bahn von allen Lärm-Quälgeistern am besten ab, denn während sich vom Straßenlärm 10% aller Deutschen gestört fühlten, seien es beim Bahnlärm nur 3%. Das Ergebnis ist nicht verwunderlich, da Autos flächendeckend in allen Wohngebieten fahren, die Eisenbahn lediglich auf bestimmten Lärmschneisen durch die Ortschaften, wobei die Häuser der Bahnanwohner wie belebte Lärmschutzwände wirken und den größten Teil der Wohngebiete vor einer Beschallung schützen. Bei einer Befragung unter den Bahnanwohnern würde sicher die überwältigende Mehrheit über Belästigung durch Güterzuglärm klagen.

2.4 Es kommt darauf an, was man vergleicht!

- Bei einem rein technischen Vergleich von Tonnenkilometern ist ein Bahntransport von Gütern aufgrund des geringen Rollwiderstandes von Rad auf Schiene energiesparender. Bezieht man dagegen die gesamte Transportkette in die ökologischen Betrachtung mit ein, kann das Ergebnis völlig anders aussehen. So ist es energetisch vorteilhafter, ein Schiff aus China mit Containern für Italien in Genua zu entladen statt Rotterdam anzusteuern und die Container per Bahn durch halb Europa nach Genua zu fahren.
- Bisweilen rechnet die Bahn die Statistik auch schön, FOCUS Online schreibt: "Bahn mogelt bei Statistik. Eine Bahnreise ist nicht so umweltschonend wie von der Deutschen Bahn AG behauptet."¹² So verbrauche jeder, der mit der Bahn eine Fernreise unternimmt, tatsächlich 3,9 L Benzin auf 100 Kilometer, während die Bahn 2,3 Liter pro Person angibt.
- Manchmal sind die Vergleiche auch schräg: So beträgt nach den Zahlen des Heidelberger Instituts für Energie- und Umweltforschung (ifeu) das Verbrauchsäquivalent der Bahn 1,8 Liter Dieselmotorkraftstoff pro 100 Tonnenkilometer, beim LKW seien dafür 4,8 Liter Diesel notwendig, also ein Verhältnis von 1 : 2,67. In einer Broschüre der Allianz für die Schiene schneidet die Bahn noch besser ab, 1,2 L für die Bahn gegenüber 3,9 L beim LKW, also ein Verhältnis von 1 : 3,25.
Aber:
"Der Vergleich hinkt allerdings: Der Verbrauchswert der Lastwagen wird über alle Größen (3,5 bis 40 Tonnen) und über alle Fahrweiten ermittelt. Mit der Nah- und

9 Allianz pro Schiene: Umweltschonend mobil. Bahn, Auto, Flugzeug, Schiff im Umweltvergleich, Berlin o.J., S. 8ff

10 ibd., S. 12

11 ibd., S. 12f

12 FOCUS Online, 14.10.2007

Regionalzustellung konkurriert die Güterbahn aber nicht, nur mit dem LKW-Fernverkehr."¹³

- Die Bahn wählt nicht die energiesparendste Geschwindigkeit: Am energiesparendsten fährt ein Güterzug mit einer Regelgeschwindigkeit von 80 km/h:
*"Wenn er jedoch so schnell fährt wie manche Nachtgüterzüge heute, zum Beispiel 160 Kilometer pro Stunde auf der ICE-Strecke Hannover-Würzburg, dann benötigt er das Zweieinhalbfache an Energie, weil der Luftwiderstand zunimmt".*¹⁴
Container haben keine aerodynamische Form und bei hohen Geschwindigkeiten bilden sich energieeffressende Luftwirbel.

zu Frage 3:

Eine Verlagerung von Gütertransporten von der Autobahn auf die Schiene ist ökologisch sinnvoll!

3.1 "Vernunft wird Unsinn, Wohltat Plage".

- Aus den Anfangsjahren der Ökologiebewegung stammt die Forderung, Güterverkehr solle aus Umweltgründen von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Damals ging man von einer gleichbleibenden Gütermenge aus, für die das beste Transportmittel zu wählen sei. Auch an einen Rückbau der vom Güterverkehr entlasteten Straßen wurde damals gedacht. Diese Vorstellung wurde durch die Wirklichkeit überholt, die Menge der transportierten Güter ist in den letzten 30 Jahren stark angewachsen und es ist kein Ende des Zuwachses zu erkennen. Somit führt ein Ausbau des Güterzugfernverkehrs keineswegs zur Reduzierung des LKW-Verkehrs auf der Autobahn, denn die Güterzüge vermehren sich und die LKWs gleichermaßen. Damit sich auf den Autobahnen überhaupt noch etwas bewegt, muss ein Teil des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf der Schiene transportiert werden. So heißt es sehr plastisch im Masterplan Güterverkehr und Logistik:
"Wo heute auf Autobahnen eine Fahrspur von LKW genutzt wird, wären in knapp zwanzig Jahren zwei Spuren nötig, um das gestiegene Güteraufkommen bewältigen zu können" (S. 11). Und: "Die Entwicklung von Güter- und Personenverkehr auf der Straße lässt sich am effizientesten durch sechs- und achtspurigen Ausbau der Bundesautobahnen erreichen" (S. 54).
 - Die Hersteller von Premium-Autos wie Daimler, Porsche, BMW und Audi müssten eigentlich dem Lobbyverein "Allianz pro Schiene" beitreten, denn nur wenn die Bahn einen Teil des Güterverkehrszuwachses aufnimmt, wird es noch Spaß machen, mit diesen leistungsstarken Wagen über die Autobahnen zu jagen.
- 3.2 Mehr Güterverkehr bedeutet auch mehr Lärm, und anders als die meisten Autobahnen führen die Schienenstränge in der Regel mitten durch Ortschaften. Darauf muss der Zugbetrieb Rücksicht nehmen.

zu Frage 4:

Die Globalisierung lässt sich nicht zurück drehen!

4.1 "Globalisierung" ist ein argumentativer Tausendsassa zur Durchsetzung einer

13 FAZ.Net, 7.9.2010

14 FAZ.NET, 7.9.2010

neoliberalen Wirtschaftsauffassung und zum Sozialabbau!

Seit dem Zusammenbruch des sogenannten realen Sozialismus in Europa wird von einem angeblich neuen Phänomen gesprochen, der Globalisierung. Und auf die angeblich radikal veränderten ökonomischen Bedingungen müsse man sich entsprechend einstellen. Bundeskanzler Gerhard Schröder machte glauben, dass der Standort Deutschland nur zu retten sei, wenn die Gewerkschaften Lohnverzicht üben und die Arbeitslosen mit den Hartz-Gesetzen einem System von "Fördern und Fordern" unterworfen werden, Ausdehnung des Niedriglohnsektors und Liberalisierung des Finanzplatzes Deutschlands waren weitere "Reformen", die mit der Globalisierung begründet wurden.¹⁵

4.2 Kolumbus ist schuld

- "Globalisierung" oder Welthandel gibt es seit der Entdeckung Amerikas und der Erschließung des Seeweges nach Indien um das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas durch portugiesische Seefahrer. Nicht immer haben alle Beteiligten / Betroffenen vom Welthandel profitiert: Der historische Atlantische Dreieckshandel vom 17. - 19.Jh. lieferte europäische Waren nach Afrika, afrikanische Sklaven nach Amerika und Baumwolle und Zuckerrohr aus Amerika nach Europa. Die Sklaven hatte das Nachsehen, deutlich wird: Es braucht Regeln für den Welthandel.
- Oft litten die Kolonien der europäischen Mächte unter den Bedingungen des freien Welthandels: Der Markt für einheimische Textilien in Indien brach zusammen, als industriell hergestellte billige englische Tuchwaren den Subkontinent überschwemmten. Folgerichtig wurde das Spinnrad für Gandhi ein Symbol seines Kampfes für ein unabhängiges Indien.
- England führte im 19. Jahrhundert zwei Kriege gegen China, um den chinesischen Markt für den Absatz von Opium zu öffnen, das in Bengalen produziert wurde. Heute werden Kriege damit begründet, den Opiumhandel zu bekämpfen, so ändern sich die Zeiten.

4.3 Ein dickes Lob für die Bourgeoisie

Geradezu hymnisch beschreiben Karl Marx und Friedrich Engels im Manifest der Kommunistischen Partei von 1844 die revolutionären Leistungen des freien Unternehmertums, bei ihnen "Bourgeoisie" genannt:

"Das Bedürfnis nach einem stets ausgedehnteren Absatz für ihre Produkte jagt die Bourgeoisie über die ganze Erdkugel. Überall muss sie sich einnisten, über all anbauen, überall Verbindungen herstellen."¹⁶

"Die Bourgeoisie hat durch ihre Exploitation des Weltmarkts die Produktion und Konsumtion aller Länder kosmopolitisch gestaltet. (...) An die Stelle der alten, durch Landeserzeugnisse befriedigten Bedürfnisse treten neue, welche die Produkte der entferntesten Länder und Klimate zu ihrer Befriedigung erheischen. (...) Die Bourgeoisie reißt durch die rasche Verbesserung aller Produktionsinstrumente, durch die unendlich erleichterten Kommunikationen alle, auch die barbarischsten Nationen in die Zivilisation."¹⁷

"Die Bourgeoisie hat in ihrer kaum hundertjährigen Klassenherrschaft massenhaftere und kolossalere Produktivkräfte geschaffen als alle vergangenen Generationen zusammen. Unterjochung der Naturkräfte, Maschinerie,

¹⁵ vgl. Albrecht Müller: Die Reformlüge, München 2004, insbesondere S. 72-91

¹⁶ Karl Marx/ Friedrich Engels: Werke Band 4, S. 465

¹⁷ ibd., S. 466

*Eisenbahnen, elektrische Telegraphen, Urbarmachung ganzer Weltteile, Schiffbarmachung der Flüsse, ganze aus dem Boden herausgestampfte Bevölkerungen - welches frühere Jahrhundert ahnte, daß solche Produktionskräfte im Schoß der gesellschaftlichen Arbeit schlummerten."*¹⁸

4.4 Welthandel bewirkt auch Veränderungen in Industrieländern

- Der seit dem Mittelalter betriebene Kupferabbau im Südtiroler Ahrntal wurde im 19. Jahrhundert eingestellt, weil Kupfer auch Chile auf dem Weltmarkt konkurrenzlos billig angeboten wurde.

zu Frage 5:

Deutschland ist aufgrund seiner geografischen Lage ein Transitland.

5.1 Funktioniert Transit nur mit veraltetem rollendem Material?

5.2 Das Transitvolumen wurde durch mangelhafte Regulierung aufgebläht. Manch ein Transport ist volkswirtschaftlich fragwürdig. Warum werden Waren für Italien in Rotterdam gelöscht und nicht in einem Hafen am Mittelmeer?

5.3 Die Schaffung einer kostenintensiven Infrastruktur erzwingt deren Nutzung:

- Wenn der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven fertig ist, müssen die dicken Pötte aus China dort entladen werden, damit sich die Investition "rechnet",
- Wenn der Alpenbasistunnel unter dem Großglockner fertig ist, müssen die Güterzüge von Rotterdam nach Genua anrollen, damit sich die Investition "amortisiert".
- Der politisch gewollte Brenner-Basistunnel zwischen Österreich und Südtirol wird ebenfalls weiteren Verkehr generieren.

zu Frage 6:

Die deutsche Wirtschaft hängt vom Export ab!

6.1 Funktioniert Export nur mit Lautstärke?

6.2 Die Aufblähung des Exportsektors und die Stagnation des Binnenmarktes sind politisch gewollt. Eine Stärkung des Binnenmarktes würde einen Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs vermeiden.

6.3 Ökonomen wie Rudolf Hickel sehen die starke Exportorientierung durchaus kritisch: Die Exportüberschüsse werden erkaufte durch Lohnzurückhaltung in Deutschland, was zu einem schwachen Binnenmarkt führt. Dauernde Außenhandelsüberschüsse bewirken eine ökonomische Schwächung der Handelspartner, denen im Zweifel durch Kreditgarantien auf Kosten der Allgemeinheit aus der finanziellen Klemme geholfen werden muss.

zu Frage 7:

Verkehr schafft Arbeit!

7.1 Muss Verkehr laut sein, damit er Arbeit schafft? Im Gegenteil, die Umrüstung der Güterwagen mit Verbundstoffbremsen würde 5000 Arbeitsplätze schaffen.

7.2 Mittlerweile verbraucht der gesamte Verkehr mehr Primärenergie als die Industrieproduktion. Das kann nicht gesund sein.

¹⁸ ibd., S. 467

7.3 Im ersten Halbjahr 2010 ist der Autoimport in Bremerhaven um 30% geschrumpft, so dass die BLG 30% ihrer 550 Mitarbeiter des Technikzentrums umsetzen will. Die Ursache ist ökologisch erfreulich: Der südkoreanische Autobauer Hyundai/KIA produziert nun in eigenen Werken in der Slowakei und in Tschechien.

zu Frage 8:

Hafenpolitik und Logistik gehören in Bremen zur Staatsräson!

Es geht um menschenverträgliche Hafenwirtschaft und Logistik.