

# Beirat Mitte fordert aktiven Lärmschutz

## Prognose: Auf Bahntrasse fahren täglich 280 Güterzüge

VON BASTIENNE EHL

Altstadt. Volles Haus im Kultursaal der Arbeitnehmerkammer: Dort diskutierte der Beirat Mitte über den geplanten Ausbau des Knotenpunkts Bremer Hauptbahnhof für den Güterverkehr. „Nur dort, wo wesentliche bauliche Veränderungen vorgenommen werden, haben die Anwohner auch Anspruch auf Maßnahmen wie Lärmschutz“, sagte Matthias Ötting, Projektleiter des Sofortprogramms Seehafen-Hinterland-Verkehr der Deutschen Bahn.

Wesentlich baulich verändert wird laut Ötting nur ein kurzer Abschnitt des Gleises 1, weshalb die geplante vier Meter hohe Lärmschutzwand auch nur auf einer Länge von 525 Meter vom Postgebäude bis zum Tunnel Schwachhauser Heerstraße errichtet werde. Anspruch auf passiven Lärm-

Bremen“) steht im Zusammenhang mit dem Masterplan Seehafen-Hinterland-Verkehr, den die Bahn gemeinsam mit den Häfen entwickelt hat. Hintergrund ist die starke Zunahme des Güterverkehrs aus den Häfen, „was perspektivisch zum Infarkt auf der Schiene führt“, sagte Christoph Lankowsky, Leiter des Referats Eisenbahnverkehr beim Verkehrslenker. Das gesamte Projekt habe ein Investitionsvolumen von über 300 Millionen Euro. Die Deutsche Bahn stelle 50 Millionen Euro aus Eigenmitteln zur Verfügung, den Rest übernehme das Bundesverkehrsministerium.

Für das Vorhaben in Bremen, das bis 2011 umgesetzt sein soll, sind allein 60 Millionen Euro vorgesehen. „Mit diesen Maßnahmen verschaffen wir uns Luft bis 2015/2016, danach wird es wieder eng“, stellte Lankowsky fest. Um den Knotenpunkt Bremen langfristig zu entlasten, werde derzeit die Umleitung von Zügen aus Bremerhaven über Bremervörde sowie die Umleitung von Zügen vom Jade-Weiser-Port über Cloppenburg geprüft. „Diese Pläne werden parallel zum Sofortprogramm entwickelt und zurzeit untersucht.“

In einem einstimmig gefassten Beschluss kritisiert der Beirat Mitte: „Grundsätzlich muss der Güterverkehr am Stadtzentrum vorbeigeführt werden. Es wird zu einer ganz erheblichen Lärmbelastung für die Wohnbevölkerung kommen, das geplante Sofortprogramm kann diesem Problem nicht gerecht werden.“ Ein derartiges Problem könne nur durch langfristige Planungen verwirklicht werden.

Nimmt der Güterverkehr tatsächlich zu, fordern die Beiratsmitglieder ausschließlich aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner. Dazu gehöre an erster Stelle die Umrüstung der Güterwaggons. Die alten Brems- und Achssysteme sollten durch lärmreduzierende ersetzt werden. Die Mittel hierfür hätten der Bund und die Bahn aufzubringen. Zudem seien weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung vor der Umsetzung zu prüfen. Dazu gehören unter anderem abgeschliffene Eisenbahnschienen, bauliche Veränderungen am Gleisbett und eine Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit. „Wir müssen außerdem den Druck im ganzen Stadtgebiet erhöhen, damit sich die Träger des Vorhabens verstärkt um Umfahrungsstrecken bemühen“, betonte Ortsamtsleiter Robert Bücking.

schutz haben demnach nur direkte Anrainer wie die Bewohner der Straßen Außer der Schleifmühle und der Hohenlohestraße. „Aber die Züge fahren doch durch das gesamte Stadtgebiet, dann wird es überall laut“, wandte ein Zuhörer ein.

In den Planungsunterlagen wird für das Jahr 2015 eine Zunahme um 64 auf insgesamt 280 Güterzüge pro Tag mit einer Länge von bis zu 600 Metern prognostiziert. Diese Güterzüge sollen das ausgebaute Gleis 1 mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h durchfahren. Das Sofortprogramm (Titel: „Ertüchtigung des Knotens