

<http://www.weser-kurier.de/Artikel/Bremen/Vermischtes/234761/Schallschutzwaeende-fuer-Gleis-1.html>

Lärm durch Güterzüge in Bremen - 22.09.2010

Schallschutzwände für Gleis 1

Von Elke Gundel

Bremen. Kritik wirkt. Das bestätigt der Streit um den geplanten Kapazitätsausbau für Güterzüge im Hauptbahnhof. Die lärmgeplagten Anrainer laufen Sturm dagegen, auch Verkehrssenator Reinhard Loske (Grüne) fordert besseren Schallschutz. Jetzt hat die Bahn reagiert. Das Unternehmen will nun nicht nur auf der Südseite der Gleise eine Lärmschutzwand errichten, sondern auch im Norden, zur Hohenlohestraße hin.



© Frank Thomas Koch

Die Bahn bessert nach: Süd- und Nordseite bekommen nun eine Lärmschutzwand.

Wie berichtet, hatte die Bahn zunächst nur eine Lärmschutzwand südlich der Trasse nach Osnabrück beziehungsweise Hannover geplant - entlang des Straßenzuges An der Weide/Außer der Schleifmühle. Auf der Nordseite war das nicht vorgesehen, was für massive Kritik der Anwohner sorgt. Auch die Verkehrsbehörde von Reinhard Loske mahnt in einer Stellungnahme: 'Unklar bleibt

(...), warum (...) eine Schallschutzwand nördlich der Gleise (...) keine effektive Lärminderung erreichen würde'. Und: Nach den bisherigen Plänen erreiche die Bahn zwar 'das rechtlich erforderliche, nicht aber das tatsächlich notwendige Maß an Schallschutz'.

Daraufhin hat die Bahn ihre Pläne überarbeitet und um eine Lärmschutzwand nördlich der Gleise ergänzt, bestätigt Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis. Das hat Folgen: Weil sich durch die zweite Schutzwand die Lärmbelastungen zum Teil verändern, erhalten die Anwohner noch einmal Gelegenheit, sich zu dem Projekt zu äußern. Meyer-Lovis: 'Die Betroffenen werden deswegen angeschrieben.' Das sei Sache der Anhörungsbehörde, in diesem Fall ist das das Bremer Verkehrsressort. Ursprünglich sollte der Erörterungstermin - dabei werden die Einwände diskutiert - Anfang September über die Bühne gehen. Nun wird es wohl Anfang November.

Hans Jürgen Kröger, Anwohner aus der Hohenlohestraße, bringt die Stellungnahme der Verkehrsbehörde dennoch in Rage. Denn unterm Strich kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis: Es gibt keine Bedenken gegen den Ausbau. Das, schimpft Kröger, widerspreche Loskes öffentlicher Forderung nach umfassendem Lärmschutz. Fachleute halten diesen Vorwurf für überzogen: Rechtlich habe Loskes Ressort keine Möglichkeit, das Projekt zu stoppen. Dass die Verwaltung den zunächst geplanten Lärmschutz in ihrer Stellungnahme unverblümt als mangelhaft bezeichnet, sei schon außergewöhnlich.

Behördensprecher Michael Ortmanns betont, Loske versuche im direkten Gespräch mit Bahn-Chef Rüdiger Grube Verbesserungen durchzusetzen. Inhaltlich stehe das Ressort voll hinter den Forderungen der Anwohner. Die Bahn dürfe sich nicht hinter Grenzwerten und juristischen Spitzfindigkeiten verstecken, sondern müsse den bestmöglichen Lärmschutz bieten.

Dabei geht es jedoch im Planfeststellungsverfahren nur um die Belange der Anrainer am Baustellenbereich. Dafür hat Hans Jürgen Kröger ebenfalls kein Verständnis: Schließlich, argumentiert er, werden auf allen Bremer Bahnstrecken mehr Güterzüge rattern, sobald der Engpass im Hauptbahnhof beseitigt ist. Nach Krögers Einschätzung werden etwa 120000 Bremerinnen und Bremer hören, dass mehr Güterverkehr durch die Stadt rollt.

Inzwischen sind deshalb auch Anwohner aus anderen Straßen aktiv; eine Bremer

Initiative gegen Bahnlärm nimmt Gestalt an. Bei einem ersten Treffen, sagt Initiator Walter Ruffler aus der Roonstraße, waren über 100 Betroffene dabei - die meisten kamen aus der Östlichen Vorstadt, aus Schwachhausen und Mitte, einige Teilnehmer aber auch aus Hemelingen, Hastedt und Walle.

Wie berichtet, ist die geplante Kapazitätserweiterung im Hauptbahnhof Teil des Sofortprogramms Seehafen-Hinterland-Verkehr (SHHV) der Bahn. Dabei werden, kurz gesagt, bundesweit Engpässe im Schienennetz beseitigt. Das Ziel: Die Container, die in den Häfen umgeschlagen werden, sollen reibungslos über die Schiene weitertransportiert werden können. Und insgesamt, das besagen alle Prognosen, steigt der Güterverkehr rapide an. Der Nordwesten ist davon unter anderem durch den Bau des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven betroffen.

Der Bremer Hauptbahnhof gilt derzeit als ein regelrechter Pfropf im Schienennetz. Unter anderem wird deshalb Gleis 1, momentan eine Sackgasse, verlängert und an die Trasse in Richtung Hannover beziehungsweise Osnabrück angebunden. Bis 2015, so die Prognose der Bahn, steigt die Zahl der Güterzüge auf den beiden Gütergleisen im Hauptbahnhof von derzeit täglich 62 beziehungsweise 69 auf jeweils 144.

Die Kapazität der Gleise wird allerdings nach den Angaben der Anrainer von jetzt 218 auf 280 Güterzüge pro Tag erhöht. Dabei, sagt Anwohner Walter Ruffler, entfalle der Löwenanteil des Zuwachses auf die Nachtstunden. Nach Rufflers Worten soll die Güterzug-Kapazität von jetzt 83 auf 150 pro Nacht erhöht werden.

Sollte diese Kapazität künftig voll ausgeschöpft werden, sagt Ruffler weiter, sei die Steigerungsrate zur jetzigen Situation enorm - und damit auch die Lärmbelastung. Denn: 'In den vergangenen Jahren sind deutlich weniger Güterzüge durch Bremen gerollt, als es von der Kapazität her möglich gewesen wäre.'