



<http://www.weser-kurier.de/Artikel/Bremen/Vermischtes/366264/Zwoelf-Beiraete-protestieren-gegen-Bahnlaerm.html>

Zugverkehr in und um Bremen - 26.04.2011

Zwölf Beiräte protestieren gegen Bahnlärm

Von Bernd Schneider

Bremen. Lärm ist ein Stressfaktor, er raubt den Schlaf, macht krank. Je länger Lärm anhält, je lauter er ist, je mehr der Geplagte sich darüber ärgert, desto gravierender sind die gesundheitlichen Folgen: Herz und Kreislauf leiden besonders, wie Studien zeigen. In Bremen haben sich jetzt zwölf Beiräte zusammengeschossen, um gegen Bahnlärm vorzugehen. Dieser Lärm nervt nach ihren Angaben weit über 100.000 Bremer.

Empfehlen



3

0



© Frank Thomas Koch

Sie wollen die Züge in Bremen leiser machen: Der Hemelinger Lokalpolitiker Matthias Roßberg, Ortsamtsleiter Ullrich Höft und der Schwachhauser Beiratssprecher Ralph Saxe (von links).

130 Kilometer Gleise ziehen sich durch das Land Bremen. Kaum ein Stadtteil, durch den keine Waggons rattern. Und der Verkehr nimmt zu. Allein bis 2015 wird ein Plus von 30 Prozent erwartet. Dann rollen 280 Güterzüge täglich über Bremens Gleise, davon 150 in der Nacht, alle drei Minuten einer. Zehn Jahre später dürften es 400 sein - plus 400 Personenzüge. So jedenfalls die Erwartungen des Regionalausschusses "Zug um Zug auf leisen Gleisen", in dem auch Ullrich Höft vertreten ist, Ortsamtsleiter in Hemelingen und kommissarischer Ortsamtsleiter in Schwachhausen.

"Die Züge fahren nicht nur häufiger, sie werden auch immer länger", so Höft. Die Phasen der Stille werden immer kürzer. Um so dringender das Bedürfnis der Anwohner, an Bahndämmen und Brücken, den Lärm einzudämmen. Möglichkeiten gibt es genug, aber keine ist ohne Pferdefuß.

Als wirksamstes Mittel gelten leisere Waggons. "Seit 2007 gelten europaweite Lärmgrenzen", sagt Höft. Sie lägen zehn bis 15 Dezibel (A) unter den Werten, die herkömmliche Güterwaggons erzeugen. "Da liegen Welten dazwischen", sagt Höft, "das ist mehr als eine Halbierung des Lärms." Problem aus Sicht der Anwohner allerdings: "Die Richtlinie gilt nur für neue Waggons, die alten müssen nicht nachgerüstet werden." Anders in der Schweiz. Dort haben die Schweizerischen Bahnbetriebe SBB nach umfassenden Lärmsanierungen inzwischen alle ihre 6500 Waggons umgerüstet, wie das Unternehmen mitteilt.

In Deutschland sind 10.000 Güterwaggons auf dem neuesten Stand der Technik, darunter alle Autozüge der Bremer Lagerhausgesellschaft BLG. 140.000 weitere sind nach wie vor laut. Es sind vor allem die Radlagerung und die Bremssysteme, die den Lärm verursachen. Nicht nur, dass die alten "Graugussklotzbremsen" im Betrieb sehr laut sind. "Die Oberfläche wird so heiß, dass sie anschmilzt", so Höft. Laufrad und Schiene würden dadurch rau und im Betrieb unnötig laut.

Wenn voll beladene Güterzüge über riffelige Schienen kreischen und über Weichen poltern, "das ist ein Höllenkrach, das ist kaum auszuhalten" sagt Höft. Doch die Umrüstung auf den lärmarmen Standard würde 500 bis 600 Millionen Euro kosten. Diese immense Investition lasse sich "per Gesetz regeln oder mit ökonomischen Anreizen befördern".

Etwa so, wie es einige Gemeinden im Rheintal politisch verfolgen, wo immer mehr Züge durch engste Ortschaften rumpeln. Dort, sagt Höft, werde ein Modellprojekt verfolgt: Die Trassengebühr, die für einen Waggon fällig wird, soll auch davon

abhängen, ob der Waggon lärmsaniert ist. Das würde dauerhafte Anreize zur Lärmsanierung schaffen. Allerdings: "Die Datenerfassung und das Abrechnungssystem sind sicherlich äußerst komplex."

Einfachstes Mittel zur Lärminderung ist das Tempo. Für Güterzüge im Stadtgebiet gelte ein Limit von 100 Stundenkilometern, so Höft. 50 sei aber schnell genug, sagen Bahnlärmgegner, bei lauten Waggons ordern sie Tempo 30. "Aber die meisten Züge fahren sowieso keine 100", so Höft, eher 30 bis 50 in der Nähe des Hauptbahnhofes. Weiter vom Zentrum entfernt werden sie wieder schneller, Richtung Bremerhaven und Osnabrück würden sie mit 70 bis 80 durchs Stadtgebiet poltern. Umsetzen kann das Tempolimit nur das Eisenbahnbundesamt in Bonn. Und das gilt in dieser Sache als zurückhaltend. Nicht nur, weil die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes leide - je langsamer die Züge fahren, desto weniger Güter lassen sich transportieren. Auch die Konkurrenz zum Lkw wird herangezogen. Höft: "Wenn der Autobahnring um Bremen erst geschlossen ist, können die Lkw überall 80 fahren." Der Transport per Bahn drohe, immer unattraktiver zu werden. Ein Entgegenkommen des Eisenbahnbundesamtes bliebe nicht auf Bremen beschränkt: "Das hätte Folgen für andere Städte", die sich auf Bremen berufen könnten. Ähnliche Bedenken gibt es gegen ein Nachtfahrverbot, auch wenn es auf laute Waggons beschränkt würde.

Doch Lärm ist nicht die einzige Belastung. Schwere Güterzüge, bis an die Grenzen bepackt, bringen Anwohner sprichwörtlich in Bewegung. "Da wackelt die Wand", sagt Höft. "Ich hab das im Bereich der Roonstraße erlebt." Hartgummipuffer unter Bahnschwellen, sogar unterm Bahndamm sollen Abhilfe schaffen. Ein Milliarden-Investitions-Programm, auf die Schnelle nicht zu bezahlen, genau wie flächendeckende Schallschutzwände.

Viele Lösungsansätze gibt es, und eben so viele Einwände. "Ich will alles, und zwar sofort" ist daher nicht das Credo der Beiräte. Viel sei schon gewonnen, wenn Senat und Bürgerschaft ihre Anliegen aufgriffen "und sie weiter transportieren auf die Bundesebene", so Höft. Dabei wolle man auch Bundespolitiker einschwören auf das Thema. Den Auftakt wird eine Regionalkonferenz machen, bei der etliche Beiräte vertreten sind - von Burglesum bis Huchting und Hemelingen, von Walle über Schwachhausen in die Östliche Vorstadt. Höft: "Ich kann mir gut vorstellen, dass wir alle zwei Jahre nachfragen, ob sich etwas bewegt hat."

Die Regionalkonferenz Bahnlärm ist für Freitag, den 6. Mai, 16 Uhr einberufen. Ort: Gemeindesaal der Martin-Luther-Gemeinde Findorff, Neukirchstraße 86. Erwartet werden Winfried Hermann, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag, die Bundestagsabgeordneten Carsten Sieling und Uwe Beckmeyer (beide SPD), Umweltsenator Reinhard Loske sowie Vertreter der Bürgerschafts-Fraktionen.