

Oldenburger Kurve: Bahn stellt sich stur

Klares Nein zu zusätzlichem Lärmschutz an Gleisstrecke hinterm Bahnhof/ Bürgerinitiative schaltet Politik ein

VON LIANE JANZ

Bremen. Im Konflikt um den Ausbau der sogenannten Oldenburger Kurve hinter dem Bremer Hauptbahnhof haben sich die Fronten weiter verhärtet. Die Deutsche Bahn lehnt sämtliche Einwände gegen das Millionen-Vorhaben kategorisch ab – ein Schlag ins Gesicht für die Bremer Bahnlärm-Initiative (BIB). Sie fordert für die gesamte Ausbaustrecke unter anderem weitreichenden Lärmschutz.

Geplant ist, hinter dem Güterbahnhof ein zweites Gleis in Richtung Oldenburg zu verlegen, damit der Bahnverkehr besser fließen kann und die Gleise mehr Züge aufnehmen können. Bislang verbindet Bremen und Oldenburg auf diesem Teilstück lediglich ein Gleis, sodass die Züge den Gegenverkehr abwarten müssen, bevor sie weiterfahren können. Ist der Tiefwasserhafen Jade Weser Port in Wilhelmshaven, ein Gemeinschaftsprojekt von Bremen und Niedersachsen, erst fertig, soll sich die Zahl der Güterzüge auf dieser Strecke den Annahmen der Bahn zufolge mehr als verdoppeln – von gut 60 auf knapp 140. Der Großteil davon wird nachts unterwegs sein, da die Strecke tagsüber bereits ausgelastet ist. Dabei können die Anwohner der Quartiere, durch die die Gleise verlaufen, jetzt schon nicht schlafen.

„Die Rechtslage ist ausgesprochen bürgerunfreundlich“, bemängelt Angelina Sörgel von der BIB, die die Einwände stellvertretend für die Anwohner schriftlich eingereicht hatte. Rein rechtlich muss die Bahn nur auf dem Stück Neubau Vorkehrungen gegen Bahnlärm treffen und will dies mit zwei Meter hohen Lärmschutzwänden auf beiden Seiten des neuen Gleises tun. Doch dabei nimmt die Belastung auf der gesamten Strecke zu. Betroffen sind Anwohner in Findorff, Utbremen, dem Dovenort und dem Stephaniviertel. „Es ist absurd. Auf der ganze Strecke wird es mehr Verkehr geben, aber Ansprüche haben die Betroffenen trotzdem keine“, sagt Sörgel.

Bahn verweist nach Berlin

Sämtlichen Lärmschutz, den die Bahn über die Lärmschutzwände an der Neubaustrecke hinaus trifft, nimmt sie freiwillig vor. Die BIB fordert mehr davon, doch die Bahn sieht sich nicht in der Pflicht und verweist in ihrer Stellungnahme auf die Bundesregierung.

Gleichzeitig hat aber der von der Bahn beauftragte Gutachter, die Bonk-Maire-Hoppmann GbR, bereits befunden, dass weiterführende Maßnahmen schlicht zu teuer seien. Zum Beispiel an der Bahnbrücke über dem Breitenweg: Laut Aussage der Gutachter würde die Brücke das Gewicht der Wände nicht tragen können, sondern müsste statisch aufgerüstet werden. Dafür sei aber kein Geld da.

Die Bahn ist außerdem der Meinung, dass die Lärmschutzwände am neuen Gleis



Am Ort des Geschehens: Die Vertreterin der Bahnlärm-Initiative Angelina Sörgel will weiter für mehr Lärmschutz kämpfen.

FOTO: ERK Z ÖLLNER

ausreichen, um speziell den Anwohnern in der Nicolaistraße, der Struckmannstraße und der Kastanienstraße ausreichend Lärmschutz zu bieten. Sie rechnet vor, dass durch den Neubau in diesem Bereich die Lärmbelastung abnehmen würde und begründet das damit, dass die Güterzüge künftig auf ein zweites, lärmgeschütztes Gleis ausweichen könnten und das bestehende Gleis entlastet würde. Eine Annahme, die freilich außer Acht lässt, dass auf der Strecke künftig weitaus mehr Züge unterwegs sein werden, die sich dann auf beide Gleise verteilen.

Überhaupt wird viel gerechnet. Sämtliche Dezibelwerte und Prognosen basieren auf Richtwerten und Theorien. Tatsächlich nachgemessen hat von offizieller Seite noch niemand. Auch das bemängelt die BIB. Sie forderte eine reale Lärmmessung beispielsweise in der Nicolaistraße. Dafür gebe es aber keine rechtliche Grundlage, sagt die Bahn, also lehnt sie es ab.

„Die Rechnungen sind sehr umstritten. Es wird nur ein Durchschnittslärm ermittelt“, sagt Angelina Sörgel. Dabei seien es vor allem die Spitzenwerte, ausgelöst von

quietschenden Rädern und vorbeidonnenden Containern, von denen die Menschen wach würden.

Genau diese Geräusche können mit Erfolg gedämpft werden. Das gibt die Bahn auch indirekt zu, nur seien die Methoden dafür bislang noch in der Erprobungsphase und deshalb noch nicht einsatzbereit, heißt

es in der Stellungnahme. Das kontert die BIB mit dem Vorschlag, diese Tests doch in Bremen durchzuführen und so direkt vor Ort zu schauen, was die Entwicklungen tatsächlich bringen.

Etwas bringen würde auch die Umrüstung sämtlicher Güterwaggons, indem ihnen beispielsweise moderne, lautlose Bremsen eingebaut werden. Oder ganz und gar eine Umleitung des Güterverkehrs um Bremen herum. In beiden Punkten sieht die Bahn sich nicht zuständig. Die Umrüstung der Waggons liege in den Händen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und für Alternativtrassen sei die Politik zuständig.

Die BIB will sich damit nicht zufrieden geben. Sie hält weiter an ihren Forderungen fest und will nun auch die Politik ins Boot holen. Unter anderem bei einer Diskussion mit den umwelt- und verkehrspolitischen Sprechern von SPD und Grünen, die morgen, am Donnerstagabend, um 19.30 Uhr im Ortschaftsamt Mitte am Dobben 91 stattfindet. Dann soll es um die Vereinbarungen im Koalitionsvertrag zum Lärmschutz, gesetzliche Regeln für den Bahnverkehr und die Stelle eines Bahnlärmbeauftragten gehen.



Bahn lehnt Lärmschutz ab

Bremen. Der Konflikt um den Bau eines zweiten Gleises in der sogenannten Oldenburger Kurve hinter dem Güterbahnhof hat sich verhärtet. Die Deutsche Bahn hat in einer Stellungnahme die Einwände der Anwohner entlang der Strecke kategorisch abgelehnt. Die Bremer befürchten eine weitere Zunahme der ohnehin schon hohen Lärmbelastung. Für sie hatte sich die Bremer Bahnlärm-Initiative (BIB) in das Planfeststellungsverfahren eingeschaltet und Forderungen formuliert.

Mit dem Ausbau der Oldenburger Kurve will sich die Deutsche Bahn für den erwarteten Güterstrom vom und zum Jade Weser Port in Wilhelmshaven wappnen. Für Lärmschutz muss sie nach geltendem Recht nur am neuen Gleisstück direkt sorgen. Die BIB fordert dagegen Lärmschutz für den gesamten Streckenverlauf sowie eine Umrüstung der Güterwagen und die Suche nach einer alternativen Güterverkehrsstraße um Bremen herum.

Die Bahn schreibt in ihrer Stellungnahme, dass ihr für weiterführenden Lärmschutz keine Mittel zur Verfügung stünden und dass sie darüber hinaus für die Ausstattung der Güterwagen und die Suche nach Alternativtrassen nicht zuständig sei.

Nun will die BIB die Politik in die Pflicht nehmen und hat Vertreter von SPD und Grüne für morgen zu einer Diskussion eingeladen.

Bericht Seite 9