

ZÄHLEN FÜR POLITIK UND BAHN NUR DIE WIRTSCHAFTLICHEN INTERESSEN UND DAS WOHL DER BEVÖLKERUNG IST ZWEITRANGIG?

Die Bahn und der Lärm

Das bundeseigene Unternehmen ist das größte Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Mitteleuropa. Es ist ein hundertprozentiges Staatsunternehmen, allerdings privatwirtschaftlich organisiert.



Laut Wikipedia werden – ohne Transitverkehre – derzeit jährlich über 4 Mrd. Tonnen im Rahmen gewerblicher Güterverkehre transportiert. Das sind gut 50 Tonnen je Einwohner. Davon werden rund 70% über unser Straßennetz abgewickelt und etwa 9% über unser Schienennetz.

Die Wirtschaft und demzufolge auch die Logistikbranche haben sich nach dem Konjunkturreinbruch wieder kräftig erholt. Noch nie wurden beispielsweise in Bremerhaven so viele Container umgeschlagen wie im vergangenen Jahr. Die Folge: die Anzahl der Bahndurchfahrten durch Bremen und Bremerhaven ist wieder drastisch angestiegen. Die Prognosen gehen von einer weiteren starken Steigerung in den nächsten Jahren aus.

Politisches Ziel ist es, mehr und mehr Verkehr auf die Schiene und Schifffahrtsstraßen zu verlagern. Das mag umweltpolitisch sicherlich eine vernünftige Zielsetzung sein. Doch Tatsache ist, dass die Züge in vielen Wohngebieten Bremens und Bremerhavens fast durch unsere Wohn- und Schlafzimmer rauschen. Dass der dadurch verursachte Lärm unsere Gesundheit gefährdet, darf dabei nicht vergessen werden.

Insbesondere wenn der Jade-Weser Port eines Tages wirklich seinen Betrieb aufnimmt, wird der Bremer Hauptbahnhof als absolu-

tes Nadelöhr an seine Kapazitätsgrenzen stoßen. Das führt zu Sicherheitsproblemen, das führt zu noch mehr Lärm. Im Bahnhof selbst ist es für die wartenden Bahnreisenden schon heute kaum zu ertragen, wenn Güterzüge durchrauschen. Lautsprecheransagen sind nicht mehr hörbar. Die Ohren schmerzen.

Doch in der Regel hält man sich nicht längere Zeit an den Gleisen im Bahnhof auf. Schlimmer trifft die Verdichtung der Taktfrequenzen diejenigen, die an den Bahntrassen leben müssen. Da hilft das immer wieder von Bahn und manchen Politikern angeführte Argument wenig: „Sie wussten doch schon beim Einzug, dass es in der Nähe von Bahn- oder Autobahnstrecken nicht gerade ein leises Wohnen ist.“ Ein dünnes Argument, zumal niemand mit einer derartigen Zunahme des Verkehrs rechnen konnte. Alle paar Minuten, Tag und Nacht, auch an Sonn- und Feiertagen, Tagsüber mehr Personenzüge mit einer „Lärmzeit“ von Durchschnittlich etwa 20 Sekunden. Nachts, wenn der Mensch sich regenerieren muss, verkehren dann hauptsächlich die langen und lauten Güterzüge. Diese erreichen eine Länge von bis zu 1,5 km und lärmern dann schon rund 120 Sekunden. 2 Minuten sind nachts eine lange Zeit! Treffen die Prognosen zu, ist der Tag absehbar, an dem der ständig anwachsende Bahnverkehr mit immer längeren Zügen ununterbrochen vor un-

Fotos: Haus & Grund



seren Wohnstuben lärmern und rattern wird, praktisch ohne Unterbrechung und praktisch ohne Ruhepause.

Dramatische Folgen des Bahnlärms: Der überbordende Bahnlärm hat immer mehr tiefgreifende gesundheitliche, wirtschaftliche und soziale Folgen: Psychische Störungen, Schlaflosigkeit, häufiges Aufwachen in der Nacht, Unterbrechung der Erholungsphasen, Störung oder gar die Verhinderung von normalen Gesprächen am Familientisch, oder die Verfolgung des Tatortkrimis am Sonntagabend. Balkone und Terrassen sind im Sommer kaum nutzbar. Die Menschen müssen sich praktisch verbunkern, um dem Lärm zu entkommen.

Sonstige Ärgernisse, z.T. verursacht durch die Bahnen, sind u. a.: Vibrationen (klingende Gläser in den Schränken, Risse in den Hausfassaden etc.), Elektromog/Magnetfelder, Computerstörungen, Bremsstaub (brauner/rostiger Eisenstaub kann parkende Autos beschädigen) etc.

Die Folgen sind:

- eine weitere Verschlechterung der Wohnqualität
- Betroffene überlegen zunehmend, ihrer Stadt den Rücken zu kehren
- Die Wohngebiete entlang der Bahntrassen verlieren an Wert

Will die Politik das wirklich?

Bei 130 Dezibel wird unsere Schmerzgrenze erreicht!

Bei 0 Dezibel beginnt unser Hörempfinden. Jede Erhöhung um 10 Dezibel wird von unseren Ohren als Verdoppelung des Lärms empfunden. Daher hilft häufig schon eine Reduzierung um wenige Dezibel, um uns wieder ruhig schlafen zu lassen.

Lärmbeispiele:

0 Dezibel,	unhörbar, absolute Stille
10 Dezibel,	kaum hörbar, Blätterrascheln
20 Dezibel,	sehr leise, Ticken einer Uhr
30 Dezibel,	sehr leise, Flüstern
40 Dezibel,	leise, Brummen des Kühlschranks
50 Dezibel,	leise, Ruhiger Bach, Wohnzimmerlärm
60 Dezibel,	laut, Normales Gespräch, leises Auto
70 Dezibel,	laut, Moped
80 Dezibel,	sehr laut, Intensiver Verkehrslärm
90 Dezibel,	sehr laut, Schwere Lastwagen
100 Dezibel,	sehr laut, Presslufthammer, Lärmbahnwagen ??
110 Dezibel,	kaum erträglich, Laute Disco
120 Dezibel,	kaum erträglich, Verkehrsflugzeug
130 Dezibel,	schmerzhaft, Schmerzgrenze
140 Dezibel,	sehr schmerzhaft, Jet-Triebwerke in der Nähe
150 Dezibel,	sehr schmerzhaft, Jet-Triebwerke in der Nähe
160 Dezibel,	sehr schmerzhaft, Gewehrschuss in Mündungsnähe

Was ist zu tun:

Wirtschaftsstaatsrat Heiner Heseler erklärte im Rahmen einer Anhörung, dass es für sein Ressort das schlimmste wäre, wenn die Oldenburger Kurve nicht ausgebaut werden würde. Wirtschaftsverkehrs sind wichtig. Aber auch die Wohnbedürfnisse unserer Bürgerinnen und Bürger müssen bedacht werden. Die Stadt darf sich durch die Interessen der Wirtschaft und der Bahn nur so weit treiben lassen, wie es der Bevölkerung auch zumutbar ist. Daher ist der einstimmige Beschluss des Beirates Mitte zu verstehen der unter der Überschrift steht: „Kein Verkauf der bremischen Grundstücke an die DB Netze für den Bau der Oldenburger Kurve ohne umfassenden Lärmschutz für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger.“

Doch am Bremer Hauptbahnhof ist nicht Schluss mit dem Bahnlärm. Es geht auch um die sogenannte Ertüchtigung des Gleises 1, mit den Folgen für die Bewohner im Bereich der Hohenlohestraße, der Roonstraße und vieler weiterer Straßenzüge. Es ist schon ein Ding aus dem Tollhaus, wenn die Bahn nun die Zusagen für passive Lärmschutzmaßnahmen an betroffenen Häusern zurücknehmen

will, wenn deren Eigentümer gegen den Gleis 1 Ausbau klagen, nachzulesen im Weser Kurier, Ausgabe vom 18. April 2012.

In Oberneuland ist im nächsten Jahr mit der Realisierung der seit mehr als 20 Jahre geplanten Tunnelösungen zu rechnen. Doch niedrige Lärmschutzwände im Bereich Oberneulands helfen nicht wirklich, wenn als Folge die Durchfahrtsgeschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h gesteigert werden darf. Eine höhere Geschwindigkeit steigert auch den Lärmpegel.

Lärmvermeidung in allen betroffenen Stadtteilen, das muss oberste politische Priorität haben.

Auf der jüngsten Verkehrsministerkonferenz am 18. und 19. April in Kassel hat Verkehrsminister Dr. Joachim Lohse endlich klare Worte gefunden und nicht nur mehr Lärmschutz an den Gleisen, sondern auch eine Güterumgehungsstrecke für Bremen gefordert.

Eine solche Forderung hätte bereits vor Jahren von Lohses Vorgängern im Amt gestellt und eingefordert werden müssen. So klingt es angesichts der knappen Kassen des Bundesverkehrsministeriums in Berlin eher nach einem politischen Lippenbekenntnis ohne entsprechende Folgen in absehbarer Zeit.

Bernd Richter, Geschäftsführer Haus & Grund Bremen e.V. ■

Handwerkliches Kooperations Team

> Alles aus einer Hand <

Sanierung vom Keller bis zum Dach

MANITZKY
Heizung u. Sanitär
Tel. 0471 505353

MAHRENHOLZ
Fenster u. Wintergärten
Tel. 0471 88005

THERMER
Elektro-Installationen
Tel. 0471 804811

FIEDLER
Bedachungen
Tel. 0471 38055

BLOCH
Bodenbeläge
Tel. 0471 52269

KOENEN
Sanitätsbedarf
Tel. 04743 93920

OEHMSEN
Tischlerei
Tel. 0471 51255

KLONCZINSKI
Bauunternehmen
Tel. 0471 802066

KLEINERT Malerei u.
Wohnraumgestaltung
Tel. 0471 924580

Fachberater für barrierefreies Bauen,
Wohnkomfort und Lebensqualität

Rufen Sie uns an: 0471 9 48 38 38

www.hkt-bremerhaven.de

