

Alle sind sich einig: Mit Lärmschutz ist es nicht getan

Bundespolitiker von SPD und FDP diskutieren in den Stadtteilen über die Pläne der Bahn und die Oldenburger Kurve

Morgen ist der Erörterungstermin zur sogenannten „Oldenburger Kurve“. Wie Schwachhausen und Schröthme aus dem Schwanhörd wie Walter Ruffler dazu stehen, haben sie im Gespräch mit dem FDP-Bundespolitiker Torsten Staffeldt vorab diskutiert. In Fiederfeld war der SPD-Bundestagsabgeordnete Uwe Beckmeyer, Mitglied der Parlamentsgruppe Schienenverkehr, zu Gast beim SPD-Ortsverein. 30 Bürgern, Bürger und Kommunalpolitiker diskutierten mit, auch einige aus dem Viertel.

VON SANDY BRADTKE UND ANKE WELTZER

Schwachhausen-Westhofdam. Um den Güterverkehr zum und vom neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven abwickeln zu können, werden die Bahnstrecken ausgebaut. Die Planungen für den Bremer Güter-1-Ausbau sind bereits abgeschlossen. Sobald der Jade-Weser-Port genehmigt wird, werden das auch die Bremer zu spüren bekommen. Der Güterverkehr auf den Schienen der Stadt wird deutlich zunehmen – läppchen und vor allem nachts. Das Thema bewegt die Gemüter.

Als „Härtenbestimmung des Bahnlärms“ habe das ein Vertreter der Deutschen Bahn einmal bezeichnet, sagte Mitglied Wolfgang Kästner aus dem SPD-Mitte in einer Diskussionsrunde des SPD-Ortsvereins Fiederfeld. „Die Bahn kommt – bitte lassen“. Für die Anwohner in Hörweite der Bahnhofsseile seien die Planungen eine „atomare Katastrophe“, behauptet der Lokalpolitiker der Piraten-Partei. In Bezug auf Lärmschutz gebe es nicht nur um die etwa 500 Meter, um die die sogenannte Oldenburger Kurve ausgebaut würde. „Was passiert davor und dahinter?“, fragte Wagner-Kästner. Wenn der gesamte Güterverkehr über das Gleis 1 durch den Hauptbahnhof geleitet würde, hieße das, dass „alle drei bis vier Minuten ein bis zu 700 Meter langer Zug durch den Bahnhof fährt.“

Pirat: Flänge zeigen!
Die Bahn könne aber mit dem Bau erst beginnen, wenn die Stadt ihr ein Grundstück überlässt. Der Pirat Mitte wurde dem Verkauf nicht zustimmen, sagte Mitglied Wagner-Kästner vorab. Er forderte: „Die Bürgerschaftsabgeordneten müssen endlich Flänge zeigen!“

Hören können Ertelgatten die Bahnlärm-Initiative Bremen (BIB) kurz vor Weihnachten verlassen können. Im Planfeststellungsbescheid für den Bau des Gleis 1 wurde Lärmschutz zugesagt, „um den Anwohnern entgegenzukommen“, so wört-



Er sei ein Anhänger des Schienenverkehrs, aber auch auf der Seite „all dazwischen“, die gegen Bahnlärm kämpfe“, sagt der SPD-Bundestagsabgeordnete Uwe Beckmeyer. FOTO: ROLAND SCHREIER

lich im Bereich Reen- und Marneuhofstraße sollen Schienenstrahlrumpfen eingebaut werden. Davon abgesehen habe sie jedoch den Eindruck eines „Pingpong-Spiels“, bei dem sich die Akteure die Zuständigkeiten hin und her spielen, kritisierte BIB-Vertreterin Angelika Siegel.

„Uns sind der Kampf gegen den Bahnlärm“, versicherten der SPD-Bundestagsabgeordnete Uwe Beckmeyer, der vom SPD-Ortsverein Fiederfeld eingeladen worden war. Lärm sei „eines der meist unterschätzten Umweltprobleme“, sagte der langjährige verkehrspolitische Sprecher der SPD-

Fraktion, der mittlerweile Mitglied der Parlamentsgruppe Schienenverkehr ist. Dem Problem sei nicht mit Schallschuttschirmen und -wänden beizukommen. Der Lärm müsse vielmehr an seiner Quelle bekämpft werden. Darin müsse eine Technik eingefordert werden, die leiser ist mit modernen Zügen und einer besseren Schienenpflege. Im Falle Bremens sollten nach Beckmeyers Vorstellung alternative Trassen geprüft werden, die einen Teil des Verkehrs aus der Stadt heraushalten. Die hohen Investitionskosten könnten über ein „integratives

Finanzierungskonzept“ erwirtschaftet werden, etwa durch eine LKW-Maut, auch auf Landesstraßen. Im Engagement für den Lärmschutz sehe er in der Bundesregierung „viel Mühe“, aber wenig Initiative, sagte die Sozialdemokratin. Die SPD-Opposition halte das Thema aber auf der Tagesordnung, versprach Beckmeyer. Lärm sei nicht nur hinsichtlich ein gesundheitliches, sondern auch ein soziales Problem. „Wer Kohle hat, zieht weg“, bestätigte ein Wähler. „Die Gehirne stoßen dabei.“ Unter den betroffenen Bürgern habe sich



FDP-Bundespolitiker Torsten Staffeldt (links) vor einem Treffen mit der Schwachhauser Beiratsprecherin Barbara Schneider (rechts), dem Ausschussvorsitzenden Hans-Peter Weigel und der Schwachhauser Ortsamtsleiterin Karin Mathes. FOTO: EMMA

ein „Ohnmachtsgefühl“ ausgebreitet. Vor Jahren habe die Stadt ihnen Hoffnung auf Unterstützung gemacht. Die vorläufig zugesagten zwei Millionen Euro für die „Behebung städtebaulicher Missstände“ seien auf 300.000 Euro gekürzt worden. „Ich bin stinksauer“, schimpfte der Anwohner. Ob eine Klage der „goldenen Lösungsweg“ sei, bezweifelte Arno Gottschalk, der umweltspezifische Sprecher der Bremer SPD-Fraktion, in der Fiederfelder Sitzung. „Es ist keine rechtliche Frage, sondern eine politische. Berlin muss die Weichen stellen, sonst können wir hier nicht viel machen.“

Soll Bremen klagen?

Ähnlich verlief die Diskussion in der Sitzung der Fachsausschuss Verkehr und Bau des Beirates Schwachhausen an der als Gast der Bremer FDP-Bundestagsabgeordnete Torsten Staffeldt teilnahm. Walter Ruffler, Bahnabwesener aus der Boxstraße und Vertreter der Bahnlärm-Initiative Bremen, ist unzufrieden mit den Beschlüssen des Eisenbahn-Bundesamtes. „Wo ich das sehe, wurden die 157 Einwände der Anwohner einfach abgeturnt.“

„Unter den Bremern macht sich deutlich Widerstand breit“, stellte Stefan Pastoor (SPD) in der Schwachhauser Runde fest. Bislang fahren täglich 216 Güterzüge auf der Strecke, die an Schwachhausen entlang führt. Täglich sollen es 260 sein, die Hälfte davon wird nachts unterwegs sein, weil die Strecke tagsüber ausgelastet ist.

Falls die Stadtgemeinde gegen den geplanten Ausbau des Gleises 1 am Hauptbahnhof klage, habe sie die Unterstützung der Beiräte Schwachhausen und Mitte, erklärte die Schwachhauser Ortsamtsleiterin Karin Mathes. „Bremen sollte klagen und damit ein politisches Signal setzen, auch wenn die Chancen nicht gut stehen“, appellierte Walter Ruffler. Er plädierte generell für den Einsatz seiner Züge und nannte die Autoverkehrspläne der BfG als Beispiel. Ein weiterer Anwohner wies auf mögliche Nachtschichtverbot für seine Züge hin.

Der FDP-Abgeordnete Torsten Staffeldt, der Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundeslages ist, verteilte wie Beckmeyer die Ansicht, Lärm solle „möglichst am Ort des Entstehens“ reduziert werden. „Der Brunnenvorgang eines Zuges und das Geräusch der Räder verursachen einen vorwiegend Lärm.“ Die Erneuerung der Bremsen vermindere den Lärm deutlich. Die Deutsche Bahn hat laut Staffeldt bereits Auflagen erhalten, nach denen sie ihre Güterwaggons neu à peu près umrüsten müsse. Die Waggons sollen nach seinen Angaben noch in diesem Jahr „lärmschaltende“ Trassenprüfer mitgeführt werden, um einen wirtschaftlichen Anreiz zur Umrüstung zu geben.

Auch der so genannte Schienenbonus solle abgeschafft werden. „Die Verhandlungen laufen bereits“, sagte Staffeldt. „Nach jetzigem Stand würde ich sagen, dass die Verhandlungen bis 2016 abgeschlossen sein könnten.“ Durch den Schienenbonus werden Geräuschpegel-Grenzwerte beim Schienenverkehr geringer angerechnet als beim Straßenverkehr.

Kritik von der CDU

Antsar Matzschak (CDU) hält die Aussagen über die Maßnahmen zur Lärmminderung für zu vage. „Diese ganzen Dinge gehen für die Bremer Bürger nahezu schief vorbei“, sagte er. Staffeldt entgegnete, dass die Verfahren in Deutschland so engmaschig laufe, weil sie so kompliziert geworden sind. „Von einer Klage gegen das Gleis-1-Ausbau hat der FDP-Politiker ausdrücklich ab. Das Land Bremen sollte nur dann klagen, wenn wirklich eine Chance besteht, das Verfahren zu gewinnen.“ Denn immerhin handele es sich bei den Prozesskosten um Steuererlöse.

Für das Jahr 2012 wurden laut Staffeldt bundesweit 100 Millionen Euro für das Sofortprogramm zur Lärmminderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes bereitgestellt. „Die Strecken der Schallschutzwände in Bremen sind relativ lang“, sagte Staffeldt. Dort, wo es noch Lücken gebe, gebe es immer um die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen. „Ich würde mich dafür einsetzen, dass für Bremen der Nutzen erkannt wird“, sagte Torsten Staffeldt.

Sieben Pastoor (SPD) wies darauf hin, dass bei 80 Prozent der Bestandsstrecken in Bremen in Sachen Lärmschutz nichts passiert. Dort nur bei neuen Strecken großen Verschritten zur Lärmminderung, der Rest fällt unter „Lärmminderung“. Pastoor forderte: „Es muss an der Technik der Züge gearbeitet werden. Das geht noch viel zu langsam.“