

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 Schwachhauser und Betroffene aus dem Fesenfeld wie Walter Ruffler dazu stehen, haben sie im Gespräch mit dem FDP-Bundespolitiker Torsten Staffeldt verdeutlicht. In Findorff war der SPD-Bundestagsabgeordnete Uwe Beckmeyer, Mitglied der Parlamentsgruppe Schienenverkehr, zu Gast beim SPD-Ortsverein. 30 Bürgerinnen, Bürger und Kommunalpolitiker diskutierten mit, auch einige aus dem Viertel.

Von SanDY Bradtke und Anke Velten Schwachhausen-Weidedamm. Um den Güterverkehr zum und vom neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven abwickeln zu können, werden die Bahnstrecken ausgebaut. Die Planungen für den Bremer Gleis-1-Ausbau sind bereits abgeschlossen. Sobald der Jade-Weser-Port genutzt wird, werden das auch die Bremer zu spüren bekommen. Der Güterverkehr auf den Schienen der Stadt wird deutlich zunehmen - tagsüber und vor allem nachts. Das Thema bewegt die Gemüter.

Als "Harmonisierung des Bahnlärms" habe das ein Vertreter der Deutschen Bahn einmal bezeichnet, sagte Siegfried Wegner-Kärsten aus dem Beirat Mitte in einer Diskussionsrunde des SPD-Ortsvereins Findorff ("Die Bahn kommt - bitte leise"). Für die Anwohner in Hörweite der Bahngleise seien die Planungen eine "ziemliche Katastrophe", befand der Lokalpolitiker der "Piraten"-Partei. In Bezug auf Lärmschutz gehe es nicht nur um die etwa 500 Meter, um die die sogenannte Oldenburger Kurve ausgebaut würde. "Was passiert davor und dahinter?", fragte Wegner-Kärsten. 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: Flagge zeigen! Die Bahn könne aber mit dem Bau erst beginnen, wenn die Stadt ihr ein Grundstück überlässt. Der Beirat Mitte werde dem Verkauf nicht zustimmen, sagte Siegfried Wegner-Kärsten voraus. Er forderte: "Die Bürgerschaftsabgeordneten müssen endlich Flagge zeigen!"

Einen kleinen Erfolg hatte die Bahnlärminitiative Bremen (BIB) kurz vor Weihnachten verbuchen können. Im Planfeststellungsbescheid für den Bau des Gleis 1 wurde Lärmschutz zugesagt, "um den Anwohnern entgegenzukommen", so wörtlich. Im Bereich Roon- und Manteuffelstraße sollen Schienenstegdämpfer eingebaut werden. Davon abgesehen habe sie jedoch den Eindruck eines "Pingpong-Spiels", bei dem sich die Akteure die Zuständigkeiten hin und her spielten, kritisierte BIB-Vertreterin Angelina Sörgel.

"Uns eint der Kampf gegen den Bahnlärm", versicherte der SPD-Bundestagsabgeordnete Uwe Beckmeyer, der vom SPD-Ortsverein Findorff 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 Schallschutzfenstern und -wänden beizukommen. Der Lärm müsse vielmehr an seiner Quelle bekämpft werden. Darum 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 Murks", aber wenig Initiative, sagte die Sozialdemokrat. Die SPD-Opposition halte das Thema aber auf der Tagesordnung, versprach Beckmeyer. Lärm sei nicht nur nachweislich ein gesundheitliches, sondern auch ein soziales Problem.

"Wer Kohle hat, zieht weg", bestätigte ein Waller. "Die Gebiete siechen dahin." Unter den betroffenen Bürgern habe sich ein "Ohnmachtsgefühl" ausgebreitet. Vor Jahren habe die Stadt ihnen Hoffnung auf Unterstützung gemacht. Die seinerzeit zugesagten zwei Millionen Euro für die "Behebung städtebaulicher Missstände" seien auf 300000 Euro gekürzt worden. "Ich bin stinksauer", schimpfte der Anwohner.

Ob eine Klage der "goldene Lösungsweg" sei, bezweifelte Arno Gottschalk, der umweltpolitische Sprecher der Bremer SPD-Fraktion, in der Findorffer 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 Fachausschüsse Verkehr und Bau des Beirates Schwachhausen, an der als Gast der Bremer FDP-Bundestagsabgeordnete Torsten Staffeldt teilnahm. Walter Ruffler, Bahnanwohner aus der Roonstraße und Vertreter der Bahnlärm-Initiative Bremen, ist unzufrieden mit den Beschlüssen des Eisenbahn-Bundesamtes: "Wie ich das sehe, wurden die 157 Einwände der Anwohner einfach abgewimmelt."

"Unter den Bremern macht sich deutlicher Widerstand breit", stellte Stefan Pastoor (SPD) in der Schwachhauser Runde fest. Bislang fahren täglich 218 Güterzüge auf der Strecke, die an Schwachhausen entlang führt. Künftig sollen es 280 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 leiser Züge und nannte die Autotransportzüge der BLG als Beispiel. Ein weiterer Anwohner wies auf mögliche Nachtfahrverbote für laute Züge hin.

Der FDP-Abgeordnete Torsten Staffeldt, der Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages ist, vertrat wie Beckmeyer die Ansicht, Lärm solle "möglichst am Ort des Entstehens" reduziert werden. "Der Bremsvorgang eines Zuges und das Geratter der Räder verursachen einen enormen Lärm." Die Erneuerung der Bremsen vermindere den Lärm deutlich. Die Deutsche Bahn hat laut Staffeldt bereits Auflagen erhalten, nach denen sie ihre Güterwaggons peu à peu umrüsten müsse. Des Weiteren sollen nach seinen Angaben noch in diesem Jahr "lärmbabhängige Trassenpreise" eingeführt 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 angesetzt als beim Straßenverkehr.

Kritik von der CDU Ansgar Matuschak (CDU) hält die Aussagen über die Maßnahmen zur Lärmreduzierung für zu vage: "Diese ganzen Dinge gehen für die Bremer Bürger relativ schleppend voran", sagte er. Staffeldt entgegnete, dass die Verfahren "in Deutschland so ungemein lange dauern, weil sie so kompliziert geworden sind". Von einer Klage gegen den Gleis-1-Ausbau riet 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 Steuergelder.

Für das Jahr 2012 werden laut Staffeldt bundesweit 100 Millionen Euro für das Sofortprogramm zur Lärmsanierung 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, gehe es immer um die Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen. "Ich werde mich dafür einsetzen, dass für Bremen der Nutzen erkannt wird", sagte Rorsten Staffeldt.

Stefan Pastoor (SPD) wies darauf hin, dass bei 80 Prozent der Bestandsstrecken in Bremen in Sachen Lärmschutz nichts passiere. Denn nur bei neuen Strecken greifen Vorschriften zur Lärmvorsorge, der Rest fällt unter "Lärmsanierung". Pastoor folgert: "Es muss an der Technik der Güterzüge gearbeitet werden. Das geht noch viel zu langsam."

© Copyright Bremer Tageszeitungen AG Ausgabe: Mitte Seite: 6 Datum: 16.01.2012