

FDP-Abgeordneter rät von Bremer Klage gegen Gleis-1-Ausbau ab

Bundespolitiker Torsten Staffeldt zu Gast in Schwachhauser Fachausschüssen / SPD fordert mehr Investitionen in leisere Waggons

Von Sandy Bradtke

Schwachhausen. Mit schnellen Maßnahmen zur Lärmreduzierung können Anwohner, die vom erhöhten Güterverkehrsaufkommen auf der Bahnlinie betroffen sind, nicht rechnen. Das wurde auf einer gemeinsamen Sitzung der Fachausschüsse Verkehr und Bau des Beirates Schwachhausen deutlich, an der als Gast der Bremer FDP-Bundestagsabgeordnete Torsten Staffeldt teilnahm.

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 - wie berichtet - bereits abgeschlossen. Walter Ruffler, Bahnanwohner in der Roonstraße und Vertreter der Bahnlärm-Initiative Bremen, zeigte sich jetzt auf der Sitzung unzufrieden mit den Beschlüssen des Eisenbahn-Bundesamtes: "Wie ich das sehe, wurden die 157 Einwände der Anwohner einfach abgewimmelt." Nur der Bau einer Lärmschutzwand an der Hohenlohestraße ist angeordnet worden.

"Unter den Bremern macht sich deutlicher Widerstand breit", stellte Stefan Pastoor (SPD) 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. Derzeit prüfe die Stadtgemeinde eine Klagemöglichkeit gegen den geplanten Ausbau des Gleises 1 am Hauptbahnhof, hieß es. Eine Klage würde von den Beiräten Schwachhausen und Mitte unterstützt, erklärte Ortsamtsleiterin Karin Mathes. "Bremen sollte klagen und damit ein politisches Signal setzen, auch wenn die Chancen nicht gut stehen", meint Walter Ruffler. Er plädiert generell für den Einsatz leiserer 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, Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages, sagte, Lärm solle "möglichst am Ort des Entstehens" reduziert werden. "Der Bremsvorgang eines Zuges und das Geratter der Räder verursachen einen enormen Lärm." Eine Erneuerung der Bremsen führe zu einer deutlichen Lärmreduzierung. 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.

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 in der Sitzung. 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 Staffeldt 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 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."

Die Dividende in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro, die die Bahn jedes Jahr an den Bund überweise, solle bundesweit in Investitionen in moderne Waggons und effektive Lärmschutzmaßnahmen im Gleiskörper gesteckt werden, fordern Pastoor und der Schwachhauser SPD-Bürgerschaftsabgeordnete Rainer Hamann, der sich nach der Ausschusssitzung zu Wort meldete. Hamann: "Es ist absolut unbefriedigend, was Herr Staffeldt uns zu sagen hatte. Der Bund muss endlich Verantwortung für die Menschen übernehmen, die an den innerstädtischen Bahntrassen leben." Bei der Bahn gebe es einen riesigen Investitionsbedarf - "und dafür braucht die Bahn die nötigen Mittel".