



Ortsantritt auf dem Bahndamm. Die Mitglieder des Petitionsausschusses laufen die Gleise ab und diskutieren mit Vertretern des Bundes und der Bahn über Lösungsweg.

FOTO: KOSCH

## Hoffen auf 200 Meter Lärmschutz

Petitionsausschuss des Bundestages macht nach Rundgang an den Gleisen in Walle konkrete Lösungsvorschläge

Ortsantritt mit Seitenhellschwert: Mitglieder des Petitionsausschusses des Bundestages haben sich gestern über die Belastung der Bürger in Walle durch Bahnlärm informiert. Und gleich im Anschluss mögliche Lärmschutz-Lösungen präsentiert. Mehrfach wurde darauf hingewiesen: Das Thema Lärm an Bahnstrecken müsse auf Bundesebene neu bewertet werden.

VON MICHAEL BRÄNDT

**Bremen.** Die Gruppe bleibt an der Ecke Osterfeuerbergstraße und Burchardstraße stehen, direkt am Eisenbahnviertel. Im Zentrum der Menschenmenge stehen Gero Storjohann (CDU) und Sonja Amalie Stefan (SPD). Die beiden Bundestagsabgeordneten gehören dem Petitionsausschuss an. In den kalten Mittagsstunden wollen sie sich ein Bild von der Situation direkt an der Bahnstrecke machen. Die Häuser in der Burchardstraße zum Beispiel stehen nur wenige Meter von den Schienen entfernt.

Das Problem ist eine Art Vertiefungsloch: Es kommt kaum ein Zug. Abgesehen von einigen Nahverkehrsstrahlen passieren in der ersten Stunde der Ortsbegehung lediglich zwei Güterzüge den Abschnitt. Das Gespräch muss dann allerdings pausieren, weil an dieser Stelle nichts den Lärm abschirmt. Mehrere Beobachter finden die überwiegende Stille ein wenig merkwürdig. Jürgen Pohlmann, SPD-Bürgerschaftsabgeordneter, meint: „Ich weiß nicht, ob das nur Zufall ist.“ Direkt am Bahndamm kommt es zum Dupet zwischen Bürgern, Ortschaften und Bahnvertrieb. „Jede Nacht Lärm – das macht krank. Nicht erst in 100 Jahren, sondern heute“, sagt eine Anwohnerin. Ein Mann beschwert sich:

„Wir können keine Fenster aufmachen.“ Der Tross zieht weiter, sieht sich ein Privatgrundstück an und anschließend die Situation direkt auf dem Bahndamm. Hier lässt die Bahn aus Sicherheitsgründen Anwohner und Medien nicht mitgehen. Hier stehen aber offenbar die konkreten Lösungsvorschläge.

### Güterzüge überwiegend nachts

Hinterher lässt Storjohann, der die Sitzung im Ortsamt an diesem Tag leitet, die Beratungen zusammen. Die Wälle können demnach auf eine 200 Meter lange Lärmschutzwand an der Bahnstrecke helfen. Der Petitionsausschuss will mehrere Lösungsweg prüfen. Unter anderem, ob auf Höhe der Osterfeuerbergstraße ein Rangiergleis, das wenig genutzt wird, ausgebaut werden kann. Dadurch könnte Platz für die Lärmschutzwand geschaffen werden. Eine acht Meter breite Fläche sei dafür nötig, so Gero Storjohann.

Zuvor, schränkte der CDU-Politiker ein, müsse allerdings ein Schallschutz-Gutachten belegen, dass eine solche Wand die Lärmbelastung für die angrenzenden Straßen senken würde. Der Petitionsausschuss regt außerdem an, ein vorhandenes Gelände auf einer längeren Strecke mit Kunststoff auszukleiden und so den Lärm zu reduzieren. Das Gelände ist ungefähr 60 Zentimeter hoch.

Storjohann ging auch auf den Umstand ein, dass in der Mittagszeit kaum Güterzüge gefahren sind. Das Hauptproblem in Walle, betonte der Sitzungsleiter, bestehe in den Abend- und Nachtstunden. Zu diesen Zeiten würde der Güterverkehr stark zunehmen. Die linke Bundestagsabgeordnete Agnes Alpers sprach von insgesamt mehr als 400 Zügen täglich.

Dietmar Kjesa, der 80 Meter entfernt von der Bahnstrecke wohnt, hat – wie berichtet – 2010 eine Petition an den Bundestag gerichtet. Mit ihm fordern 300 Anwohner einen

lückenlosen Lärmschutz in Walle. Darin betrachten die Bürger Lärmschutzleiser, die die Bahn bereits angeboten hat, nicht als erste Lösung. Kjesa beurteilte im Anschluss die Ortsbegehung vorsichtig positiv: „Wir freuen uns, wenn es eventuell zu Ergebnissen kommt, die für uns hörbar und sichtbar sind.“

### Gesucht: Lösung auf Bundesebene

Allerdings wies er darauf hin, dass auf Bundesebene nach Lösungen gesucht werden müsste. „Wir brauchen gesetzliche Grundwerte, die den Bürgern eine Handhabe geben.“ Allen in Bremen gibt es zurzeit an drei verschiedenen Orten Konflikte zwischen betroffenen Bürgern und der deutschen Bahn. Carsten Sielting, Bremer SPD-Bundestagsabgeordneter, hat gestern die Begehung begleitet und sieht ebenfalls generellen Handlungsbedarf. Er sagte im Anschluss: „Wir müssen an das Thema grundsätzlich neu herangehen.“ Zum Beispiel müssten die Lärmgrenzwerte an Bahnstrecken neu bewertet werden. Außerdem fordert Sielting, dass das 100-Millionen-Programm des Bundes für Lärmschutz an Bahnstrecken deutlich aufgestockt wird. Er glaubt allerdings nicht, dass die Bundesregierung dieses Problem in der laufenden Legislaturperiode angesehe.

Den Ortstermin in Bremen hatte die SPD-Bundestagsabgeordnete Sonja Amalie Stefan eingeleitet. Dann: „Man bekommt zu den Petitionen eine Akte und kann sich in der Regel wenig darunter vorstellen.“ Ihre Erfahrung: „Es gibt oft gute, machbare Lösungen, die sich bürgernähe umsetzen lassen.“ Auch im Beispiel-Fall Walle sollen bereits in einigen Wochen die ersten Prüfberichte abgearbeitet sein.

### Das Recht auf Mitgestaltung: 17 000 Petitionen im Jahr

Das im Grundgesetz verbriefte Recht auf Petition bleibt jedem Bundesbürger die Möglichkeit, gegen Ungerechtigkeiten und Benachteiligungen vorzugehen. Grundsätzlich muss eine Petition zunächst schriftlich bei einer Behörde oder dem Parlament eingereicht werden. Die Eingabe wird anschließend vom Petitionsausschuss geprüft, dem Vertreter aller Fraktionen angehören. Seit 2005 ist es möglich auch online Petitionen zu veröffentlichen. Als erstes Bundesland führte Bremen die öffentliche Petition ein, die im Internet unter der Adresse [www.bremische-buergerschaft.de](http://www.bremische-buergerschaft.de) für je-

den einsehbar ist. Derrzeit können die Bürger lediglich zwei Eingaben mitzubringen: Es geht im Bausverbands vom Bremer Bahnhof nach Cuxhaven mit ein Verbot von Außen-Hertruppen. Bundesweit werden jährlich rund 17 000 Petitionen eingereicht, die meisten in Bayern und Nordrhein-Westfalen. Aus Bremen kamen im Jahr 2010 genau 165 Petitionen. In 90 Prozent der Fälle geht es dabei nach Angaben von Ausschussmitgliedern um Lärmschutz. Nur in Einzelfällen macht sich der Ausschuss allerdings die Mühe, sich die Situation vor Ort anzusehen.

## Politiker fordern Lärmschutz

**Bremen.** Eine rund 100 Meter lange Lärmschutzwand. Auf dieses Angebot können die Bürger in Walle setzen. Gestern hat sich der Petitionsausschuss des Bundestags die Situation entlang der Bahnstrecke in Walle angesehen. Problem dabei: In der Mittagszeit kamen nur wenige Güterzüge.

Der CDU-Bundesabgeordnete Gero Storjohann fasste nach dem Ortstermin die Beobachtungen zusammen und stellte auch gleich Lösungsvorschläge vor. Es soll jetzt geprüft werden, ob ein wenig genutztes Rangiergleis entfernt werden kann. So könnte der nötige Platz geschaffen werden für die Lärmschutzwand. Außerdem könnte der Lärm zusätzlich gemindert werden, wenn ein 60 Zentimeter hohes Geländer mit Kunststoff verkleidet wird. Zunächst soll aber ein Schallschutz-Gutachten klären, ob diese Lösungen eine tatsächliche Lärmschutzmaßnahme darstellen.

Vorher hatten Anwohner auf den Straßen direkt am Bahnhofsplatz ihre Situation eindrucksvoll geschildert. Ein Passant erklärte, es sei aufgrund des Bahnlärms meist unmöglich, die Fenster zu öffnen. Eine Anwohnerin klagte: „Jede Nacht Lärm – das macht krank. Nicht erst in 100 Jahren, sondern heute.“ Mehrfach wurde gestärkt betont, es müsse Aufgabe der Bundespolitik sein, das Thema Lärm an Bahnstrecken neu zu bewerten. **Bremen Seite 9**

## Beckmeyer: Zeit der Prestigeprojekte in der Verkehrspolitik ist vorbei

Mit einer Reform des Bundesverkehrswegeplans will die SPD-Bundestagsfraktion den Infrastrukturaufbau in der Verkehrspolitik des Bundes aufkursieren und den Bau von Verkehrsprojekten wirtschaftlicher, umweltfreundlicher und billiger machen. Über das gestern im Bundtag verabschiedete, von Fraktionsvize Frank-Peter Siewig der Verkehrsminister Sven Siefers und Uwe Beckmeyer entwickelte Konzept, sprach Bündnis-Einkäufer mit dem Bremer Akzenturteil.

Die Probleme sind unübersehbar: Der wachsende Güterverkehr sorgt für Staus auf den Straßen, die Bahn leidet an Kapazitätsengpässen. Was also tun, kann man den Bundesverkehrswegeplan insgesamt noch einfach so weiter beschreiben? Uwe Beckmeyer: Nein. Wir brauchen eine verkehrsträgerübergreifende Planung, eine stärkere Verzahnung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie die Bahn, welche trotz massiver Investitionen in das Schienenzeitalter erforderlich sind. Priorität dabei muss die Beschäftigung von Engpässen und der Ausbau hoch belasteter

Hauptachsen und Knotenpunkte haben. Hierfür brauchen wir ein Nationales Verkehrswegeprogramm, in dem überregional bedeutsame Projekte mit höchstem Verkehrsnutzen, wirtschaftlichem und sozialem Nutzen bei möglichst geringer Belastung von Natur und Mensch aufgeführt werden, die vorrangig zu realisieren sind.

Bisher besteht die Verkehrsplanung des Bundes aus Projektkästen, die eher wie ein Wunschzettel jenseits finanzieller Realitäten aussehen. Was muss sich ändern? Wir brauchen auf jeden Fall eine Planung, die sich klar an den Realisierungschancen orientiert. Es kann nicht länger sein, dass wir am Ende eine Summe der Wünsche von Süddein, Hessen und Ländern bekommen, die dann den Bundesverkehrswegeplan ausmachen. Wir brauchen eine zwischen Bund und Ländern eng abgestimmte Prioritätenliste, die angesichts der knappen Geldes auch zügig umgesetzt werden kann.

Kommen wir mal zu solchen Prioritäten.

Was heißt das konkret? Instandhaltung und Engpassbeseitigung vor Neubau? Instandhaltung und Engpassbeseitigung müssen vorrangig stehen, auf jeden Fall. Das gilt für die Straße wie für die Schiene. Wir können uns keine Prestigeobjekte mehr erlauben, die mehr politisch als wirtschaftlich motiviert sind. Auszuschlagend muss der volkswirtschaftliche Nutzen sein.

Zu den viele Milliarden teuren Prestigeobjekten zählen Kritiker seit Jahren neben Stuttgart 21 auch die geplante Y-Trasse. Nun hat das Bundesverkehrsministerium diese Pläne gerade erst auf Eis gelegt. Ist das für Sie ein Zeichen von Realismus oder ein laisches Signal für den norddeutschen Raum? Es ist als falsches Signal übergegangen. Auf Eis gelegt werden darf die Y-Trasse, aber bester geeignet, die gesamte Nord-Süd-Verbindung als Hinterrückendeckung der deutschen Seehäfen nicht werden. Wer eine solche Politik betreibt, der orientiert sich nicht am tatsächlichen Bedarf. Ent-

scheidend ist doch, dass die Y-Trasse nicht mehr das ist, was sie nach dem Planen von vor ein paar Jahren noch sein sollte, nämlich eine Hochgeschwindigkeitstrasse für den Personenfernverkehr, auf der nachts auch Güterzüge rollen. Inzwischen ist der Bedarf an Transporten so groß, dass auch tagsüber auf dieser Strecke Güterzüge rollen müssen. Das heißt, dass die Streckenführung und die Transportkapazitätsmöglichkeiten im norddeutschen Raum überdacht und neu geplant werden müssen.

Dann ist für Sie die Y-Trasse noch nicht endgültig gestorben? Nein, das kann sie auch nicht sein. Was nicht heißt, dass es nicht auch die Erleichterung und den Ausbau vorhandener Strecken geben muss – zum Beispiel auch eine Streckenführung an Hannover vorbei. Wir brauchen auf jeden Fall eine Erweiterung der Transportkapazitäten.

Was mehr Lärmbelastung bedeutet und Widerstand auslösen dürfte. Wie wollen

Verkehrswegplan dem begegnen? Wir müssen in den nächsten Jahren die Lärmbelastung durch den Zugverkehr halbieren, sonst bekommen wir keine Akzeptanz der Bürger für den notwendigen Ausbau des Schienenverkehrs. Ohne das wird es nicht gehen.



Zur Person Uwe Beckmeyer, geboren am 26. März 1949 in Bremerhaven, war von 1989 bis 1999 Senator in Bremen. Als SPD-Bundestagsabgeordneter (seit 2002) ist er verkehrspolitischer Sprecher seiner Fraktion.

REDAKTION POLITIK  
Telefon 0421 / 36 71 33 00  
Fax 0421 / 36 71 10 05  
Mail: politik@weser-kurier.de