

## Diskussion über Bahnlärm: Teilnehmer sehen Politik am Zug

VON LIANE JANZ

Bremen. Die Stadt muss leiser werden. Drarin stimmten gestern Abend die Teilnehmer der Podiumsdiskussion „Lärm in der Stadt“ überein. Veranstaltet wurde sie von der Arbeitnehmerkammer und dem Regionalausschuss Bahnlärm der Bremer Beiräte an den Haupteisenbahnstrecken. Zunächst stellte der Bremer Epidemiologe Professor Eberhard Greiser die Ergebnisse von zwei Erhebungen zum Lärm in Bremen und am Flughafen Köln-Bonn vor (wir berichteten bereits). Anschließend diskutierten Wolfgang Golasowski, Staatsrat für Umwelt, Bau und Verkehr, Arno Gottschalk, umwelt- und energiepolitischer Sprecher der SPD-Bürgerschaftsfraktion, der Referatsleiter des Gesundheitsressorts, Ludwig Müller, sowie Ullrich Höft, Vorsitzender des Regionalausschusses Bahnlärm und Hemelinger Ortsamtsleiter.

Staatsrat Golasowski ging auf den aktuellen Bremer Lärmaktionsplan ein. „Das ist nur ein erster Entwurf, den wir gemacht haben. Der ist noch nicht perfekt“, sagte er. Es gab bereits zahlreiche Kritik an diesem Plan, weil die Grenzwerte der Lärmbelastung mit über 60 Dezibel zu hoch seien. Darüber hinaus fehlten Angaben, wie sich verschiedene Lärmquellen im Zusammenspiel auswirken, so die Kritiker.

In diesem Jahr werde die Bremer Lärmkartierung aktualisiert, erläuterte Golasowski. 2013 solle ein überarbeiteter Lärmaktionsplan fertig sein, bei dem die Dezibel-Grenzwerte um fünf Prozent gesenkt seien. Damit lägen sie noch weit über 50 Dezibel – die Greiser bei Dauerbelastung als schädlich ausgemacht hat. „Vielleicht können wir in einem dritten Lärmaktionsplan noch einmal runtergehen“, so Golasowski. Das entspräche auch den Vorstellungen des Gesundheitsressorts, sagte Ludwig Müller.

Die Kartierung, an der aktuell gearbeitet wird, soll zeigen, wo es in Bremen besonders kritische Orte der Lärmbelastung gibt und wo demnach die Politik schnell eingreifen sollte. An diesen Orten könne mit dem Budget für Lärmsanierung – 450 000 Euro in diesem Jahr, voraussichtlich 850 000 Euro für 2013 – nur in „homöopathischen Dosen“ eingegriffen und versucht werden, damit einen größtmöglichen Effekt zu erzeugen, sagte Arno Gottschalk.

Der Aktionsplan ermögliche viele kleine Schritte über einen relativ langen Zeitraum, betonte Ullrich Höft. Auch er bedauerte, dass nur geringe Mittel aus dem Bremer Haushalt zur Verfügung stünden. Und er sieht noch einen weiteren Haken: „Lärmprobleme müssen als Problem akzeptiert werden.“ Die Bahn tue das nicht.

Die Zuhörer der Diskussion schlugen unter anderem vor, dass sich Bremen mit anderen lärmgeplagten Kommunen zusammenschließt und mit ihnen gemeinsam versucht, die Bahn zu mehr Lärmschutz zu bewegen. Nach dem Vorbild Niedersachsens könne Bremen zudem Unternehmen unterstützen, die ihre Güterzüge modernisieren lassen, war ein anderer Vorschlag. Denn Lärmschutzwände brächten nur sehr wenigen Bahnanliegern etwas, leise Bremsen würden mehr bewirken.

Die Bahn unterscheidet bei ihrem Lärmschutzprogramm zwischen bestehenden und neuen Strecken. Das müsse sich ändern, wurde gestern Abend gefordert. Bestandsstrecken müssten einen ähnlichen Lärmschutz wie neue Strecken bekommen. Einig waren sich Podiumsteilnehmer und Publikum, dass die Politik am Zug ist – sowohl in Bremen als auch im Bund.

Diese Diskussion war die erste in einer Reihe von Veranstaltungen zum Thema Bahnlärm. Im Herbst soll über Rechtsfragen beim Lärmschutz gesprochen werden.

© Copyright Bremer Tageszeitungen AG Ausgabe: WESER-KURIER Seite: 10 Datum: 21.06.2012