

Zum Thema
„Zugunfall legt Hauptbahnhof lahm“:

Entwicklung verschlafen

Die Unfallstatistik der DB hat in den vergangenen Jahren bundesweit Größenordnungen erreicht, die mehr als bedenklich erscheinen. Hier ein Güterzug, da ein Intercity, die liegen gebliebenen ICEs in Tunneln bleiben unberücksichtigt. Einziger Lichtblick – wenige Tote. Da wird von Seiten der DB lieber lamentiert und beruhigt. Bei diesem Unfall hier in Bremen hat es hohen Sachschaden gegeben. Das reicht auch. Für den immer weiter und immer schneller wachsenden Güterverkehr müssen Strecken gefunden und gebaut werden, sodass der Bremer Hauptbahnhof umfahren wird. Die DB hätte sich mit diesem Thema bereits vor 20 Jahren befassen müssen, als die Planungen für den Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven begannen. Container und Autoverladung in Bremerhaven mit riesigen Umsatzzuwächsen hätten ebenfalls bei der DB zu Planungen beitragen können. Und der Bremer Senat ist ebenfalls untätig und lässt sich auch noch von der DB über den Tisch ziehen.

JÜRGEN BOEHM, BREMEN

Typisch deutsch

Die Bahnärm-Initiative Bremen (BIB) fordert ein Tempolimit für Züge bei der Fahrt durch Wohngebiete. Mit einer solchen Forderung disqualifiziert sich die BIB selbst! Soll die NordWestBahn zwischen Mahndorf und Farge durchweg mit 30 Kilometer in der Stunde zuckeln? Dann fährt kein Mensch mehr Zug. Der ICE, für schnelle Geschwindigkeiten auf der Schiene nun mal konzipiert, soll auf dem Weg von Hamburg nach Stuttgart alle fünf Kilometer von Tempo 200 auf 30 Kilometer in der Stunde runterbremsen und wieder beschleunigen? Irgendwie erinnert mich das an Seekrankheit, abgesehen von der dann immensen Energieverschwendung. Wer an der Bahnlinie wohnt, weiß, was da los ist, und wer neu hinzieht, hat selber schuld. Wir wohnen selbst jahrelang mit Kind und Kegel direkt am Bahnhof Vegesack. Ständig führen Züge rein und raus, Tag und Nacht wurde rangiert, aber auch damit kann man sich arrangieren. Warum eigentlich werden keine Initiativen gegen den ständig steigenden, ununterbrochenen Autolärm gegründet? Weil ihn so gut wie jeder mit verursacht? Irgendwie typisch deutsch!

KLAUS-DIETER THUY, BREMEN

Lokomotiven nachrüsten

Es ist richtig, dass diese Lokomotiven mit hohen elektrischen Antriebsleistungen ausgerüstet sind, die sogar für kurze Zeit um 100 Prozent erhöht werden können. Gerade deswegen müsste bei den Güterzügen in Sicherheit investiert werden, das heißt, die Kupplungen der Lokomotiven sollten mit Sensoren nachgerüstet werden, die bei plötzlicher Zunahme der Zugkraft durch einen Schaden an einer Achse – Lagerheißläufer, Entgleisung – den Lokführer aufmerksam machen und so zum sofortigen Stoppen bewegen.

Vielleicht kommt die Bahn hinsichtlich dieser Sicherheitslücke zum Nachdenken, wenn Stuttgart 21 wegen explodierender Kosten gestoppt werden muss.

ROLF MEINEN, BREMEN

Strecke ausbauen

Das Chaos am Hauptbahnhof nach dem verunglückten Güterzug hat für mich einmal mehr gezeigt, dass eine Güterumgehungsstrecke für Bremen Priorität haben sollte. Statt der umstrittenen BSAG-Pläne, die Huchtinger Straßenbahnen zu verlängern, sollte man die vorhandene Strecke der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn zum Bypass im Güterverkehr ausbauen. Die Strecke verbindet bekanntlich die Hauptstrecken Bremen-Oldenburg und Bremen-Osnabrück miteinander und ist auch in der Vergangenheit bei Störungen an der Dreyer Brücke genutzt worden. Ergänzt um eine Ostkurve in Kirchweyhe würde so der Güterverkehr zum großen Teil unter Umgehung des Hauptbahnhofes geleitet werden können. Elektrifiziert, mit Lärmschutz versehen und den nötigen Ausweichgleisen zum Beispiel in Stuhbaum sollte so etwas doch zu realisieren sein. Auch der „Pingelheini“ könnte an den verkehrsschwachen Wochenenden weiterhin seine Museumstouren nach Thedinghausen unternehmen, und vielleicht wäre ja sogar noch die Wiederaufnahme des Personenverkehrs ab Hbf nach Leeste/Kirchweyhe oder gar bis Thedinghausen machbar. Warum werden diese Pläne nicht mal in die Verkehrsplanung einbezogen?

THOMAS BRANDT, BREMEN

Eine Schlamperei

Es ist unbegreiflich: Milliardenschaden für die Bahn und die nordwestdeutsche Wirtschaft – und unvorstellbare Risiken für die Personen an der Strecke und in anderen Zügen und im Bahnhof. Und warum? Da entgleist ein Güterwagen. Der Zug aber brackert volle drei Kilometer weiter, bevor der Lokführer etwas merkt, weil hinten irgendwo Strommasten umgemäht werden. Vermutlich hat er noch Gas gegeben, um trotz Umpflügen der Bahntrasse das vorgeordnete Tempo halten zu können.

Natürlich können unerwartet Schäden am Bahnmaterial auftreten, auch folgenschwere. Aber jeder Kleinwagen hat heute Sensoren an Bord (wie ABS, ESP, Airbag), die solche Ausweitung auf Großschäden und



Nach dem schweren Eisenbahnunglück im Bremer Hauptbahnhof wird die Forderung nach einer Güterstrecke an Bremen vorbei immer lauter. FOTO: FRANK THOMAS KOCH

solch enorme Personenrisiken hätten verhindern können, genauso wie schon beim Güterzugunglück in Rotenburg vor einigen Jahren oder beim furchtbaren ICE-Ünglück in Eschede. Immer führen die Züge weiter, obgleich der auslösende Schaden längst hätte erkannt und eine Bremsung hätte eingeleitet werden können.

Da gibt es keine „höhere Gewalt“, sondern nur eine Riesenschlamperei der Deutschen (und europäischen?) Bahnen, die es beim heutigen Stand der Technik immer wieder geschehen lässt. Wer ist dafür verantwortlich? Wieso? Jetzt läuft's doch wieder! Bis zum nächsten Mal!

AREND HÜBENER, BREMEN

Alles bekannt!

Das Unglück am Bremer Hauptbahnhof wirft Fragen auf, die eigentlich längst beantwortet sein müssten. Seit den Dreißigerjahren weiß man, dass Bremen ein „Eisenbahnhafen“ ist, dass die meisten Güter mit der Bahn abgefahren werden. Vor dem Krieg war das wegen des geringeren Güteraufkommens noch hinnehmbar, spätestens seit dem Ausbau von Bremerhaven in den Siebziger- und Achtzigerjahren zum Container-Terminal hätte man sich Gedanken um eine Lösung machen müssen. Beim Bahnhofprojekt Stuttgart 21 werden Milliarden Euro versenkt, für einen Tiefbahnhof, den keiner will, während für eine Halbmillionen-Stadt mit einem Millionen-Aufkommen an Tonnen von Gütern, die abgefahren werden müssen, noch immer keine Lösung in Sicht ist. Man mag nicht daran denken, was passiert wäre, wenn im Hauptbahnhof auf Gleis 3 und 5 viele Menschen auf ihren Zug gewartet hätten, und der Zug wäre im Hauptbahnhof entgleist.

HARALD GROTE, BREMEN

Entlastungsstrecke überfällig

Es musste kurz über lang so etwas passieren. Schließlich donnern pro Jahr mehr als 60000 Güterzüge, jeweils 600 bis 670 Meter lang, Tag und Nacht ohne Rücksicht auf Lärmbelästigung Tausender Bremer Bürger von Hemelingen beziehungsweise Sebaldsbrück rund 50 Kilometer durch ein halbes Dutzend Bremer Stadtteile nach Bremerhaven. Neben den gesundheitlichen Schäden dürfen auch noch Sachschäden an den Häusern durch die ständigen Erschütterungen in Kauf genommen werden. Es wird Zeit, dass der Senat sich langsam in Bewegung setzt und etwas für die Bremer tut. In Stuttgart werden Milliarden Euro für einen Luxusbahnhof versenkt. Und in Bremen wird nicht das Allernotwendigste investiert. In Bremerhaven sind inzwischen

vier Terminals entstanden. Doch die Hauptzuwegung der Güter hat noch das Niveau von vor 80 Jahren. Eine Entlastungsstrecke für Güterzüge ist überfällig.

Folgende Möglichkeit besteht: Eine Verbindung vom Ruhrgebiet nach Sagehorn besteht bereits. Auch von Hannover lässt sich eine Verbindung herstellen. Dadurch ist gewährleistet, dass der gesamte Güterverkehr aus dem Süden über die Ersatzstrecke Sagehorn-Bremerhaven geführt werden kann. Die Streckenführung müsste von Sagehorn zwischen Lilienthal und Grasberg nach Osterholz-Scharmbeck verlaufen. Damit würde unter anderem das Nadelöhr Hauptbahnhof entscheidend entlastet werden, und ein zusätzliches Gleis durch Bremen wäre überflüssig.

ULRICH SCHNOCK, BREMEN

Absurde Forderung

Die Forderung nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung für Züge in Bremen ist absurd. So lange es beschränkte Bahnübergänge gibt, ist die Höchstgeschwindigkeit auf 160 Kilometer in der Stunde begrenzt. Bei der Forderung der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit vermischt sich eines: warum wird nicht bei jedem Unfall mit einem Auto dieses auch so verbissen gefordert? Wenn ich der Deutschen Bahn einen guten Rat geben darf, um jedem weiteren Ärger aus dem Weg zu gehen, würde ich Bremen vom Fernverkehrsnetz abkoppeln, entweder über die Güterschleife Dreye - Sagehorn oder aber die Züge in Verden enden lassen.

WOLFGANG WOLTERS, TARMSTEDT

Zum Thema „Plagiatsjäger“:

Kein Grund für Abschaffung

Mit Zustimmung habe ich die freimütige Charakterisierung der Tätigkeit von Plagiatsjäger Heidingsfeld in der Ausgabe vom 17. Februar gelesen: „eine einfache Denunziation und ein entsprechendes Honorar genügen ihm völlig, um zur Tat zu schreiten.“ Sollte mir jetzt ein Zitierrichter unterlaufen sein, so war es keine Absicht. Dass in der überwiegenden Mehrheit Plagiate von Mitgliedern bürgerlicher Parteien aufgewiesen wurden, wirft natürlich die Frage nach den anderen auf. Sollten da wirklich die besseren Menschen sein? Im Übrigen wird man kaum der Logik folgen können, den Dokortitel abzuschaffen, weil man mit ihm brechen kann. Soll man Autos abschaffen, weil man mit ihnen Unfälle verursachen kann? Soll man die Medizin abschaffen, weil gelegentlich das falsche Bein amputiert wird?

HANS SANDERS, BREMEN

Zum Thema „Mahler III am Bremer Theater“:

Ehrfurcht vor dem Werk

Natürlich kann die 3. Sinfonie von Gustav Mahler für sich allein stehen. Ist das aber von den Initiatoren des Projekts „Mahler III“ in irgendeiner Weise anders verlaublich worden? Hat John Neumeier die „Mathäus-Passion“ deshalb choreografiert, weil er glaubte, der alte Bach käme sonst im 20. Jahrhundert nicht mehr über die Rampe? Zunächst einmal wird bei Markus Poschner und Benedikt von Peter eines ganz klar: Hier herrscht Ehrfurcht vor dem Werk. Hier wird weder gestückelt noch ausgeschlachtet, die Techno-Brechstange davorgeschoben oder dem Ganzen hinterücks der Garaus gemacht. Mahler im Original, in ganzer Länge mit vollem Orchester. Aber dann der zweite Blick, der künstlerische Blick hinter die Noten, die Achterbahnfahrt durch den – möglichen – Entstehungsprozess. Da verleiht sich ein Regisseur den Komponisten ein, Herz über Kopf und mit ganzer Seele. Daraus entstehen Bilder, Szenen, Sequenzen, da schiebt sich ein Zeitalter über das andere. Da wird die Bühne zum Ereignis für den Zuschauer, und wer sich dort wiederfindet, erlebt ein ganzes Haus in Bewegung um einen Mann, der in der Selbstverbannung seines „Häuserls“ einen Giganten aus Tönen baute. Eine grandiose Leistung aller Beteiligten! Jedem Einzelnen scheint die Begeisterung für diese Sache geradezu aus der Haut zu fahren. Hat Mahler das nötig? Videos, Geräusche, Installationen, Schauspielerei? Ja, Kunst hat alles nötig – immer!

EDDA BOSSE, SCHWANEEDE

Chance vertan

Weder Mahlers großartige Sinfonie noch unsere hervorragenden Bremer Philharmoniker haben dieses Spektakel verdient. Mir erschließt sich nicht wirklich, was die unter die Haut gehende Musik Mahlers mit einem weißen Marsmännchen mit Grubenlampe zu tun haben soll, das – auf einem Klo sitzend – sich mit grüner Paste die Zähne poliert? Oder die alten Urlaubsfilme aus den 50er Jahren, die uns hartnäckig wiederholend zeigen, wie alte Zelte auf einem Campingplatz aufgebaut werden oder wie ein Campingwagen über die Autobahn gesteuert wird. Selbst die die Umweltzerstörung dokumentierenden alten Filme stellen keine wirkliche Unterstützung dieser tiefgründigen Musik dar. Eine Leinwand allein reicht nicht, es müssen drei große, das Orchester zum Teil verdeckende und mehrere Bildschirme sein, um die Musik zu „untermalen“.

Das ganz nach hinten in den Bühnenraum versetzte wunderbare Bremer Orchester wurde über Lautsprecher dröhnend verstärkt und mit Echos unterlegt, die wegen der Berge in den Urlaubsfilmen einen besonderen Regieeffekt darstellen sollen. Die technisch schrecklich unsynchron übertragenen Lippenbewegungen der Sängerin waren ebenfalls kein optischer Leckerbissen. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass ein solches „Theater“ im negativen Sinne die anvisierte jugendliche Zielgruppe für das Opernhaus anspricht, noch wird das wegleibende „konservative“ Stammpublikum reaktiviert. Dass es anders geht, durften wir im letzten Satz erleben, als der Regisseur auf weitere Einfälle verzichtete und das Orchester ganz einfach himmlisch spielen durfte.

Yehudi Menuhin wird der Satz zugeschrieben: „Musik spricht für sich allein. Vorausgesetzt, wir geben ihr eine Chance.“ Diese Chance hat das neue Leitungsteam am Bremer Theater vertan.

MICHAEL HORNING, ACHIM

Zum Thema „Pferdefleisch-Skandal“:

Betriebe sind zu schließen

Viel zu lange wird in den Medien, vielen Gremien und unter verantwortlichen Politikern eine Diskussion geführt, wie man kriminellen Handlungen einiger Profitgänger der Lebensmittelindustrie begegnen soll. Der Pferdefleischskandal hat etliche Vorgänger ähnlicher Natur gehabt, und wieder sollen Strafen und Kontrollen verschärft werden. Maßnahmen, von denen alle wissen, dass sie nicht greifen, weil die Profiteure von Lebensmittel-Betrugsmanövern darüber nur müde lächeln und die Strafe aus der Portokasse zahlen. Wenn man aber ihre Betriebe schon beim ersten Vergehen dieser Größenordnung schliesse, würde ihnen das Grinsen vergehen. Das hätte nachhaltige Wirkung, zumal sie auch den angerichteten Schaden ausgleichen müssten und ein Bußgeld dazu.

HANS-JÜRGEN SCHÜTTE, BREMEN

Zum Thema „Bio boomt“:

Teurer Rohrzucker

Ein schlechter Tag für die Umwelt. In vielen Bio-Sachen ist Rohrzucker, der von weit her importiert werden muss. Wenn ich daran denke, dass die Schiffe Schweröl verbrennen und auf dem Transportweg jede Menge Dreck in die Luft blasen, wird mir schlecht. Außerdem sinkt dadurch eventuell die Nachfrage nach Rübenzucker und es kommt zu einer Verengung von Fruchtfolgen. Warum soll ich Zuckerrüben anbauen, wenn die Nachfrage nicht da ist? Da ist jede heimische Zuckerrübe auch aus konventionellem Anbau mehr Bio als importierter Rohrzucker. TORSTEN MEYA, BREMEN



Das sagen unsere
Facebook-Fans:

... zur Bäckereikette Tenter's, die Insolvenz angemeldet hat.

Martina Zghaib:

Tenter's ist pleite – aus zwei einfachen Gründen: Sie sind zu teuer und oft nicht frisch. Zudem sind die Verkäuferinnen so etwas von unfreundlich und schwer von Begriff, da ist ein Sonderwunsch schon zu viel des Guten.

Ka Tja:

Schade, mein Lieblingsbrot „Kornspeicher“ wird mir sehr fehlen. Auch sonst kann ich das nicht ganz verstehen. Ist/war ein absoluter Spitzenbäcker.

Thomas Hafke:

Im Viertel haben in letzter Zeit geschätzt zehn neue Bäcker aufgemacht, mit besserem Service und frischerem und besserem Brot.

Uwe Frese:

Wer nach Feierabend Brötchen kaufen will, findet oftmals nur solche, die seit dem frühen Morgen unbedeckt in der Auslage liegen. Ich glaube zudem, dass die meisten doch ein paar Cents mehr ausgeben würden, wenn die Qualität stimmt.

Stefanie Hofmann:

Wir haben uns mehrmals über die Qualität der Brötchen beschwert, aber geändert wurde nie etwas. Wenn ich dann in den Einkaufsläden genau die gleiche Qualität für deutlich weniger Geld bekomme, wäre ich ja blöd, beim teuren Bäcker zu kaufen.

Tinika Christina:

Wen wundert das? Mich nicht! Es ist bedauerlich, dass immer mehr Traditionsunternehmen aufgeben müssen. Da hilft auch nicht „zurück zur Region“. Das Bäckerhandwerk ist tot, leider. Dem Billigtrend der Backshops sei Dank!

... zum Trend in Bremen, Kinder auf Privatschulen unterrichten zu lassen.

Thorben Herrmann:

Ist das nicht selbstverständlich bei Bremens Bildungsniveau? Ich würde auch nicht die Zukunft meiner Kinder gefährden, wenn ich die Möglichkeit hätte, ihnen die besten Bildungsmöglichkeiten zu beschaffen!

Son Ja:

Wer auch nur einmal in Bremen den Wahnsinn der Schulwahl nach der vierten Klasse mit seinem Kind durchgemacht hat, der kann das verstehen. Das Bremer Bildungssystem ist doch die reinste Farce. Schulgeld würde mich nicht abschrecken. Kindergarten und Hort müssen schließlich auch bezahlt werden, warum also nicht auch die Schule?

Andrea Hu:

Ich habe meine Tochter nach der 8. Klasse noch auf eine teilprivatisierte Schule gegeben. Das war eine gute Entscheidung. Sie hat einen tollen Abschluss gemacht und eine gute Ausbildung erhalten. Auf der allgemeinbildenden Schule hatte sie schlechten Umgang und die Lehrer hatten weder Lust auf Gespräche mit uns Eltern, noch darauf, näher auf unsere Tochter einzugehen. Dafür hätten sie zu viele „Problemkinder“, wurde uns mitgeteilt.

... zum Streit zwischen Kabel Deutschland und den öffentlich-rechtlichen Sendern, der zur Abschaltung von Regionalprogrammen führt.

Jan Lederer:

Es ist schon verrückt, wenn man die Unterschiede bei den regionalen Sendern betrachtet. Ob jedoch im Einzugsgebiet des NDR/RB ein einziges Regionalprogramm genügt? Wohl kaum, bei der Größe des Gebietes und den verschiedenen Gewohnheiten der Zuschauer.

André Czech:

Die sind nur auf Profit aus bei Kabel Deutschland. Die Kunden werden betrogen. Für weniger Leistung kassieren die sicher nicht freiwillig weniger Geld.

Susan Frede Pyrek:

Das wäre ja schrecklich. Dann gibt es keine Infos mehr aus der Region! Da wissen wir dann mehr über LA als über Bremen und Delmenhorst!

Carola Leusch:

In Schleswig-Holstein wurden die norddeutschen Regionalprogramme schon abgeschaltet. Das ist schade und ärgerlich.

» www.facebook.com/WESER.KURIER

REDAKTION LESERFORUM
Anschrift: Bremer Tageszeitungen AG
Leserforum · 28189 Bremen
Mail: leserforum@weser-kurier.de

Leserbriefe und Facebook-Kommentare sind keine Meinungsäußerung der Redaktion. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. Anonyme Briefe werden nicht veröffentlicht. Postadresse und Telefonnummer nicht vergessen, auch bei E-Mails.