

Wohnen an sechs Gleisen

Norbert Seidenstricker leidet unter zunehmendem Lärm und fordert mehr Unterstützung von der Deutschen Bahn



Schöne Aussicht, viel Lärm: Seit 25 Jahren wohnt Norbert Seidenstricker an der Bahn. Die Belastung, sagt er, habe zugenommen. FOTO: KOCH

Fast ein Jahr ist es her, dass die Deutsche Bahn AG das Gleis 1 am Bremer Bahnhof ausgebaut hat – obwohl Anwohner bis heute dagegen klagen. Ihre Kritik: Mit dem Ausbau des Schienennetzes wird die ohnehin steigende Lärmbelastung durch Güterzüge noch größer.

VON ANTJE STÜRMANN

Bremen. Norbert Seidenstricker lehnt mit dem Rücken an der Spüle in seiner Küche und schaut aus dem Fenster. Er genießt das idyllische Bild: Sein Blick in die Weite wird vom Grün zweier Birken eingerahmt. An diesem Tag scheint die Sonne, der Himmel ist wolkenfrei blau. Doch die Stille wird gestört. In der Ferne ist ein Güterzug zu hören. Er poltert mit fauchendem Geräusch heran, wird lauter und lauter. Norbert Seidenstricker lebt zwischen der Roonstraße und sechs Bahngleisen. Das bekannteste trägt den Namen „Gleis 1“.

Vor einem Jahr hatte die Deutsche Bahn AG zwei Abstellgleise durch das verlängerte Gleis 1 ersetzt. Auf dessen Schienen fahren seitdem direkt unter Norbert Seidenstrickers Küchenfenster Züge in Richtung Süden und Westen nach Hannover beziehungsweise Osnabrück, in Richtung Norden und Osten nach Bremerhaven, nach Oldenburg, Wilhelmshaven oder Hamburg.

Der Lärm, ruft Seidenstricker mit lauter Stimme, habe sich vervielfacht. Dann er gibt er sich dem Getöse und schweigt. Der Güterzug donnert vorbei, minutenlang, rund 40 Waggons: viele Container, ein Waggon voller Schotter. Seidenstricker öffnet den Mund. „Verstehen Sie mich“, brüllt er. Nein, ein Gespräch ist so definitiv nicht möglich. Dann rattert ein zweiter Güterzug heran, wenig später rauscht drei Gleise weiter eine Nordwestbahn durchs Bild.

Seit 25 Jahren wohnt Seidenstricker in diesem Altbremer Haus. Es ist ein Gemeinschaftshaus. Das Gebäude war günstig. „Es ist das, was wir uns vor 25 Jahren leisten konnten“, erzählt der 58-Jährige. Eine Maklercourtage mussten die vier jungen Käufer nicht berappen. Der Weg zur Arbeit im Krankenhaus Bremen-Mitte ist kurz. Fünf Kinder sind in dem dreigeschossigen Bürgerhaus mit den roten Klinkern und den weißen Verzierungen an der Fassade, der halbhohen Treppe im winzigen Vorgarten und der steilen Holzterrasse im Innern groß geworden. Auch Seidenstrickers Sohn Jakob ist vor 17 Jahren hier zur Welt

gekommen. Platz ist für drei Mietparteien – geblieben ist nur Seidenstricker mit Familie. Etliche Bewohner sind im Laufe der Jahre ein- und wieder ausgezogen, weil sie den Bahnlärm auf Dauer nicht ertragen haben. Seidenstricker spricht von Burnout, von Schlafstörungen, Kopfschmerzen, von nervlicher Anspannung, von Hörproblemen und Herz-Kreislauf-Symptomen wie Pulsrasen. Er selbst leide unter Unruhe. Seidenstricker kann nicht wieder einschlafen, wenn die Züge ihn wecken. Er knirscht mit den Zähnen. „Das war früher nicht so.“

Unfreiwillig ist Norbert Seidenstricker zum Experten geworden. Er kann jeden Zugtyp am Geräusch erkennen – lange, bevor die Lok zu sehen ist. „Hören Sie, das ist wieder einer“, sagt er wenige Minuten nach der ersten Durchfahrt. Es ist ein Güterzug, der Kohle geladen hat – der Albtalraum vieler Anwohner. Die laute Diesellok schleppt zwischen 30 und 40 schwer beladene und umso lauter polternde, vierachsige Waggons hinter sich her. Beladen sind sie mit Kohle, das Ziel sind die Stahlwerke in Salzgitter. Rund 80 Prozent der durchfahrenden Züge haben „Container geladen“, sagt der Bahn-Anwohner.

„Das Problem in der Roonstraße ist, dass bis zu 90 Prozent des Verkehrs auf den beiden hausnahen Gleisen stattfindet. Daran würde auch die Oldenburger Kurve nix ändern“, sagt Seidenstricker schnell, ehe ein Autozug passiert. Die Trasse „Oldenburger Kurve“ wird von Politikern und Lärm-

schutzaktivisten als Alternative zur intensiveren Nutzung des Schienennetzes rund um den Bremer Bahnhof diskutiert.

Schnelle Entspannung ist jedoch nicht in Sicht. „Wir schlafen hier fast alle in Zimmern, die zur Straße hin gelegen sind.“ Die Fenster sind dreifachverglast und das Dach super gedämmt. Rund 40.000 Euro hat das die Hausgemeinschaft gekostet. Die Bahn hat ein Viertel dazugegeben. Und trotzdem dreht sich Seidenstricker jeden Abend –

„In jede Richtung fährt alle drei bis fünf Minuten ein Zug.“

Norbert Seidenstricker, Anwohner

wenn er Nachtschicht hatte, auch tagsüber – ein Paar kleine Stopfen aus Wachs in die Ohren, damit er das rhythmische metallische Donnern, das Fauchen und das Kreischen alter Zugbremsen nicht hört und schlafen kann. Im Sommer, erzählt er, sei es besonders schlimm. „Wenn wir schön im Garten sitzen oder in der Wohnung bei offenem Fenster, dann ist es sehr laut.“ Und bei geschlossenen Fenstern sei es in der Wohnung kaum auszuhalten. Der Bahnwohner: „Ich weiß: Viele Leute sagen, ihr habt doch gewusst, dass ihr an die Gleise zieht.“

Doch der Schienenverkehr an sich sei nicht das Problem, sagt der Krankenpfleger. Belastend sei, dass heute in jede Richtung alle drei bis fünf Minuten ein Zug vorbeifahre. Das sei viel häufiger als vor 25 Jahren. Aller Voraussicht nach wird das noch schlimmer: Experten gehen davon aus, dass der Güterverkehr um ein Viertel zunehmen würde, wenn der Hafen „Jade-Weser-Port“ in Wilhelmshaven voll ausgelastet wäre.

Norbert Seidenstricker ärgert, dass die Bahn AG den Anwohnern offensichtlich nicht weiter helfen will, die Lärmbelastung zu reduzieren. „Es gibt ja Waggons, die leiser fahren. Aber wenn in einem Güterzug mit 40 Anhängern mal einer dabei ist, dann fällt das kaum ins Gewicht“, sagt Seidenstricker. Er fordert, dass die Bahn AG ihre Waggons technisch umrüstet und mehr neue Güterwagen im Schienenverkehr einsetzt. Er möchte, dass das Unternehmen die Gesundheit der Anwohner mit effektiveren Lärmschutzwänden schützt und Bahnstrecken „nach neuesten Erkenntnissen“ baut. Denn: „Es gibt keine Gewöhnung an Lärm oder ein Klarkommen mit der Situation“, sagt der Schichtdienstler.

Außer der Schleifmühle haben jetzt einige Bahnranimer die Nase voll: Sie wollen ihre Häuser verkaufen und wegziehen. Für Seidenstricker ist das keine Option. Nicht nur, aber auch wegen der schönen Aussicht. Verstehen aber kann er die Leidensgenossen.

Wirtschaftswachstum durch Güterverkehr

Warum die Handelskammer den Ausbau des Schienennetzes befürwortet

Bremen (aki). Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn passieren täglich 200 Güterzüge und 450 Personenzüge den Bremer Bahnhof. Die Bundesregierung geht von einer Verdopplung des Schienengüterverkehrs in den nächsten zwölf Jahren aus.

Das von der Bahn 2012 ausgebaute und verlängerte Gleis 1 ist primär für den Güterverkehr gedacht – wird aber auch von Reisezügen genutzt. Planmäßige und damit zählbare Fahrten über diesen neuen Abschnitt hat es laut Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis bislang noch nicht gegeben.

Von der verbesserten Infrastruktur profitieren unter anderem die rund 360 Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, die den Güterverkehr auf Schienen organisieren. In

Bremen fahren zum Beispiel Züge für „Roland Umschlag“, die Bremer Lagerhausgesellschaft (BLG) schickt Autozüge für die Mercedes-Benz-Werke übers Land. „In Bremerhaven werden pro Jahr über zwei Millionen Autos umgeschlagen, die meisten kommen per Zug am Hafen an“, erklärt der Verkehrsreferent der Handelskammer Olaf Orb.

Doch nicht nur Autos werden per Güterzug transportiert: Konsum- und Schüttgüter (Getreide) oder auch Gefahrgüter (Benzin) bringen die Waggons von einer Stadt in die andere. Würde der Schienenverkehr nicht kontinuierlich ausgebaut, könnte das viele Arbeitsplätze kosten, befürchtet Orb von der Handelskammer: „An

der maritimen Wirtschaft hängen 130.000 Arbeitsplätze.“ Für diese Branche sei das Vorhandensein eines guten Seehafenhinterlandverkehrs lebenswichtig.

Außerdem decke sich der Ausbau des Schienennetzes mit den „zusätzlichen Anforderungen im Personennahverkehr“ speziell auf der Strecke zwischen Bremen-Nord und Verden. „Wenn die Berufstätigen und Touristen demnächst im 15-Minuten-Takt fahren und die Züge künftig an noch mehr Punkten halten sollen, dann hat das zur Folge, dass noch mehr Züge durch den Bahnhof fahren werden und dies zu mehr Belastung führen wird“, sagt Orb. Zum Ausbau des Bremer Bahnhofs gebe es keine Alternative.

Sozialarbeiter für 39 Schulen

Senatorin benennt Standorte

VON MATTHIAS LÜDECKE

Bremen. Bildungssenatorin Eva Quante-Brandt (SPD) hat die Schulleiter darüber informiert, an welchen Standorten die Stellen für Schulsozialarbeiter bis zum Ende des Schuljahres erhalten werden können – und nach welchen Kriterien sie ausgewählt wurden. Vorausgegangen war die Einigung der Landesregierung, 30 dieser Stellen bis dahin aus Landesmitteln zu finanzieren. Insgesamt werden derzeit etwas über 43 Vollzeitstellen in diesem Bereich aus

ANZEIGE

Danke für Ihre Treue!

Liebe Abonnenten, jede Woche verlosen wir zwei Kochevents für je zwei Personen. Gekocht und genossen wird ein 3-Gänge-Menü in der Kochschule

ess.klasse.
kochen . events . genuss

Gewonnen haben diese Woche:

Abo-Nr. 2584212
Abo-Nr. 30129676

Ist Ihre Abo-Nummer dabei? Dann melden Sie sich bitte unter Telefon 04 21 / 36 71 66 77 oder abonnentenservice@weser-kurier.de

Ihre Abo-Nummer finden Sie auf Ihrer AboCard.

WESER KURIER / **Exklusiv**

Mitteln des Bildungs- und Teilhabepakets des Bundes bezahlt. Diese Finanzierung läuft zum Jahresende aus. Ziel des Senats ist es, in der so gewonnenen Zeit eine weitere Bundesfinanzierung zu erreichen.

Die finanziellen Möglichkeiten seien allerdings so begrenzt, dass die Schulsozialarbeit nur an ausgewählten Standorten zwischenfinanziert werden konnte, erklärte Quante-Brandt. Und die Auswahl erfolgte in erster Linie nach dem Sozialindikator. Schulen mit einem hohen Indikator kommen weiterhin zum Zuge. Insgesamt umfasst die Liste der Standorte 39 Schulen.

Kritik an Plänen zur Innenstadtentwicklung

Bremen (wk). Der wirtschaftspolitische Sprecher der CDU-Fraktion, Jörg Kastendiek, fordert mehr Tempo bei der Entwicklung der Innenstadt. Das Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ enthalte zwar gute Ideen, sei aber nur eine Ankündigung, so Kastendiek. Der Senat gebe keine Antworten darauf, welche Maßnahmen bis wann konkret umgesetzt werden sollen, um die Innenstadt als Oberzentrum im Nordwesten zu stärken. Auch die Finanzierung einzelner Vorschläge sei unklar. Damit die Bremer Innenstadt mit den umliegenden Einkaufszentren konkurrieren könne, seien mutige Entscheidungen notwendig. Doch diese wolle der Senat nicht fällen, meint Kastendiek. Er bemängelt, dass die City „viel zu lange nur partiell und nach parteipolitischen Gesichtspunkten betrachtet wurde“ – beispielsweise wenn es um die Erreichbarkeit für Autofahrer ging. Unter anderem sei die Chance vertan worden, die Entwicklung des Ansgariviertels in eine Gesamtlösung einzubetten.

ANZEIGE



Freitag, 1. November 2013, 18 Uhr, ÖVB-Arena

DHB Supercup der Nationen 2013

Ägypten – Polen

Deutschland – Schweden

2,00 € Rabatt für AboCard Inhaber!

Die Tickets erhalten Sie im Pressehaus, in unseren regionalen Zeitungshäusern sowie bei Nordwest-Ticket unter 04 21 / 36 36 36.

WESER KURIER / **Ticket**

www.weser-kurier.de/ticket