

Lärmschutzwände nur vor älteren Häusern

Deutsche Bahn: Siedlungsbereiche Zur Wienbeck und Am Tinzenberg bleiben bei der Planung 2016 außen vor

Die Deutsche Bahn plant, wie berichtet, für 2016 im Stadtgebiet den Bau von Lärmschutzwänden mit einer Gesamtlänge von gut 2,4 Kilometern. Dabei konzentriert sie sich nach eigenen Angaben notgedrungen auf die Abschirmung älterer Wohnhäuser.

VON BERNHARD KOMESKER

Osterholz-Scharmbeck. Unser Bericht über den geplanten Bau von Lärmschutzwänden im Stadtgebiet hat in der vergangenen Woche mehrere Kreisstädter förmlich elektrisiert. Sie sehnen den Schallschutz seit Jahren herbei und wollen nun genauer wissen, ob auch sie mit ihren Häusern ab 2016 auf etwas mehr Ruhe vor dem Bahnlärm hoffen können. Anwohner der Straße Am Tinzenberg und Zur Wienbeck haben nachgefragt. Das Ergebnis ist ermutigend, wie der Auskunft von Bahn-Sprecher Egbert Meyer-Lovis zu entnehmen ist.

Zunächst zur Wienbeck-Siedlung, wo unser Leser Jürgen Otte und seine Nachbarn in der Vergangenheit wiederholt über

den Zugverkehr geklagt hatten. Meyer-Lovis hatte den Bereich, ab dem Lärmschutzwände errichtet werden sollen, grob mit „von der Wienbeck stadteinwärts“ umrissen (wir berichteten). Jetzt korrigierte er, gemeint sei der Scharmbecker Beck, denn: „Sämtliche Gebäude zwischen der Straße Zur Wienbeck und Luisenstraße wurden nach dem 1. April 1974 errichtet. Das bedeutet leider, dass in diesem gesamten Abschnitt überhaupt keine Ansprüche aufgrund der gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich einer Förderfähigkeit für Lärmschutzmaßnahmen vorliegen – weder für passive noch für aktive.“

Aktiver Lärmschutz zielt auf die Entstehungsquelle, während passiver Schutz vor allem Hausfenster und Fassaden der Bahn-Anrainer meint. Das nötige Alter hätten erst Bauten an der Marienstraße, sodass die Wand zwischen Bahntrasse und Katharinenstraße stadteinwärts gebaut werde, so der Bahn-Sprecher. Sein Unternehmen habe dabei auch keinen Ermessensspielraum: Die Entscheidung treffe das Eisen-

bahnbundesamt, welches die Mittel verwalte und das bei der Kosten-Nutzen-Bewertung davon ausgeht, dass Gebäude älteren Datums eher schutzbedürftig sind, während jüngere Baujahre besser isoliert sind.

Zudem war die Bahnlinie bereits vor der Bebauung da, weshalb neue Schutzansprü-

ches gebaut wird – lediglich das Argument der zunehmenden Verkehrsbelastung, weshalb der Konzern und der Bund mit dem freiwilligen Lärmschutzprogramm ja auch tätig würden. Dabei aber wird nicht etwa gemessen, sondern per Aktenlage und Computersimulation anhand eines „Mittelungspegels“ entschieden.

Gabriele Cordes, die Am Tinzenberg unweit des Bahnübergangs wohnt, sieht sich als Leidensgenossin. Sie hatte Hoffnung geschöpft, da die Bahn, wie berichtet, 2016 auch eine Wand auf Osterholzer Seite bis nördlich vom Kleinbahnhof plant. Bis zum Tinzenberg wird die aber nicht geführt: Auch dort, so bekräftigte Bahn-Sprecherin Sabine Brunkhorst, sei der Bau einer Lärmschutzwand wegen der Gebäude-Baujahre nicht möglich. Es könnten lediglich passive Maßnahmen umgesetzt werden; dabei sind dann bis zu 75 Prozent Zuschuss drin.

Nähere Informationen im Internet unter www.1.deutschebahn.com/laerm/start und www.eba.bund.de, Menüpunkt Finanzierung.

„Wir haben dabei keinen Ermessensspielraum.“

Egbert Meyer-Lovis, Bahn-Sprecher

che erst bei der Verlegung neuer oder zusätzlicher Gleise entstehen würden. Die strengeren Grenzwerte der Bundesimmissionschutz-Verordnung gelten nur beim Bau neuer Schienenwege, bestätigt Meyer-Lovis. Für die gesamte Bahnlinie Bremen-Bremerhaven greift damit – solange kein