

Hauptbahnhof wird wegen steigenden Güterverkehrs ausgebaut / Kritik von Anwohnern, Beträtern und Behörden

WK/BN  
6.06.2010

# Bremen fordert besseren Lärmschutz



Bremen. Die Anwohner laufen schon seit einiger Zeit Sturm gegen die Pläne der Bahn, den Hauptbahnhof so auszubauen, dass mehr Güterzüge rollen können. Nun bekommen sie Unterstützung von Verkehrsressortor Reinhard Loske (Grüne). „Wir fordern die Bahn auf, über die normalen Anforderungen hinaus für Lärmschutz zu sorgen“, sagte Loskes Sprecher Michael Ortmann. „Wir schließen uns den Forderungen der Beträge Schwachhausen, Mitte und Ostliche Vorstadt an.“

Die haben, wie berichtet, Widerspruch gegen die Bahn-Pläne in ihrer jetzigen Form eingelegt. Und aus den Reihen der Anwohner sind nach Auskunft der Verkehrsbehörde 250 bis 300 Einwendungen mit einer ganzen Latte an Argumenten gegen die bislang von der Bahn vorgelegten Konzepte eingegangen. Dabei haben sich nicht nur direkte Anlieger der von den Bauarbeiten betroffenen Straßen gemeldet, sondern auch Anrainer an Bahntrassen woanders im Stadtgebiet. Die Bahn vertritt jedoch den Standpunkt, nur die direkten Anlieger dürfen im laufenden Planfeststellungsverfahren Einwendungen geltend machen. Unter Juristen ist das umstritten. Schließlich erhöhe der Ausbau im Hauptbahnhof die Kapazität im ganzen Bremer Schienennetz. So könnte die Frage, welche Reichweite die Veränderungen im Hauptbahnhof hat, noch eine Rolle spielen.

## Engpässe beseitigen

Der geplante Ausbau ist Teil des Sotortprogramms Seehafen-Hinterland-Verkehr (SHHV) der Bahn. Grob gesagt, werden dabei Engpässe im deutschen Gleisnetz beseitigt – damit die Güter, die an den Häfen anlanden, reibungsloser über den Schienenweg abtransportiert werden können. Nach den Worten von Christoph Lankowsky, Eisenbahn-Experte in der Verkehrsbehörde, hat das Programm ein Volumen von insgesamt 255 Millionen Euro; in Bremen sollen etwa 60 Millionen investiert werden.

An zwei Stellen werde der Gleisverlauf im Hauptbahnhof dabei so verändert, dass ein zweiter Strang für den Gegenverkehr dazu kommt. Dazu wird Gleis 1, derzeit eine Sackgasse, an die Trasse Richtung Hannover beziehungsweise Osnabrück angebunden. Die derzeitige eingleisige Führung wie ein Pfropf, sagt Lankowsky. Auch die Oldenburg Kurve südwestlich

des Hauptbahnhofs bekomme parallel ein zusätzliches Gleis als Ausweichstrecke für Güterzüge. Und schließlich werde auf den Straßenwohnt. Ihn bringt außerdem in Rage, dass die Bahn aktiven Lärmschutz verwirklicht, also die Vermeidung von Lärm an der Quelle. Dabei sei das – Tempolimit, besonders leise Güterzüge, die weniger rumpein, rattern und quietschen – wesentlich effektiver. „Damit könnte der Lärm um die Hälfte gesenkt werden“, hat Kröger ausgeführt. Eine weitere Forderung der Anwohner aus der Höhenlohestraße: Die Bahn soll Güterzüge nicht mitten durch Bremen schicken, sondern auf Ausweichstrecken ausweichen, an denen möglichst keine Menschen wohnen. Unzumutbar, kritisiert Kröger, sei zudem, dass der Krach laut Bahn-Gutachten nachts lauter sei als

Der Schienenverlauf im Hauptbahnhof soll so verändert werden, dass mehr Züge rollen können. Dazu soll unter anderem das Gleis 1, derzeit Sackgasse, an die Trasse Richtung Hannover beziehungsweise Osnabrück angebunden werden.

tagsüber. Die drei Beträge haben diese Kritikpunkte übernommen. Einig sind sich die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene befürworten – allerdings nur dann, wenn das die Anwohner nicht zusätzlich belastet. So argumentiert auch Michael Ortmann: „Die Bahn muss dafür sorgen, dass die Akzeptanz der Schiene nicht leidet.“ Um das klarzumachen, führe Loske Gespräche sowohl mit den regionalen Bahn-Vertretern als auch mit der Konzernspitze.

Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt, Bremen koordiniert das Verfahren vor Ort. Der Erörterungstermin wird nach Einschätzung der Verkehrsbehörde erst im September sein.