

Festakt: 400 Jahre Rathausfassade

Weser-Kurier verlost heute Karten

Bremen (xkw). Die Fassade des Bremer Rathauses wird 400 Jahre alt. Aus diesem Anlass findet am Donnerstag, 12. April, in der Oberen Rathaushalle der Festakt „400 Jahre Renaissance-Fassade des Bremer Rathauses“ statt. Auf Einladung von Bürgermeister Jens Böhrnsen hält Professor Stephan Albrecht von der Universität Bamberg den Festvortrag. Er spricht zum Thema „Rathaus und Öffentlichkeit – Warum wir eine repräsentative Architektur brauchen“. Kulturelle Beiträge liefern die Bremer Shakespeare Company und das Ensemble Weser-Renaissance Bremen.

Für den Festakt, der um 18 Uhr beginnt, verlost der WESER-KURIER 20 Mal zwei Karten. Wer am heutigen Mittwoch, 4. April, unter der Telefonnummer 01379/604446 anruft, hat die Chance, zwei Karten zu gewinnen (50 Cent aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunktarife können abweichen). Hinterlassen Sie bitte Ihren Namen, Anschrift, Mail-Adresse und Rufnummer. Die Gewinner werden per Zufalls-generator ausgelost und benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Karten können dann im Kundenzentrum in der Martinistraße 43 abgeholt werden.

Die Fassade des Bremer Rathauses entstand zwischen 1608 und 1612. Die Leitung der Bauarbeiten hatte der renommierte Bildhauer und Stadtbaumeisters Lüder von Bentheim. Das ursprünglich im gotischen Stil erbaute Rathaus war damals bereits gut 200 Jahre alt – und entsprach nicht mehr dem gestiegenen Repräsentationsbedürfnis der Bremer. Die elf Arkaden der Fassade sind mit Figuren geschmückt, die die Tugenden darstellen. Darunter die bekannte Henne mit ihren Küken. Sie repräsentiert den wachenden Schutz neben den symbolischen Darstellungen von Sanftmut, Gerechtigkeit, Treue, Hoffnung, Liebe, Weisheit oder Mäßigung. Seit 2004 gehört das Rathaus zusammen mit dem Roland zum Weltkulturerbe der Unesco.

BAHNLÄRM: WAS TECHNISCH MÖGLICH IST, UM ANWOHNER ZU SCHÜTZEN

Alternativen zur Schallschutzwand



Oldenburger Kurve, Gleis 1: In beiden Fällen wird gestritten. Macht die Deutsche Bahn genug, um die Anwohner gegen den Lärm der Güterzüge zu schützen? Die Standardmaßnahme sind Schallschutzwände. Es gibt allerdings noch viele weitere Möglichkeiten, Lärm zu mindern. Nur eingesetzt werden sie nicht.

VON HELGE DICKAU

Bremen. Güterzüge sind laut. Wer schon an einem Bahnsteig stand, an dem einer dieser langen Lastentransporte scheinbar ungebremst durchrauscht, weiß das. Und hat ein Gefühl dafür bekommen, dass Lärm tatsächlich krank machen kann.

Am Bahnlärm erhitzen sich die Gemüter, vor allem derer, die in der Nähe der Trassen leben, das ist in ganz Deutschland so. In Bremen sind es die sogenannte Oldenburger Kurve vom Hauptbahnhof Richtung Süden und das Gleis 1 in Richtung Norden, die für Ärger sorgen. In beiden Fällen fordern Anwohner und Beiräte besseren Lärmschutz.

„Lärmschutzwände taugen nichts“

„Werden neue Strecken gebaut, errichtet die Deutsche Bahn vor allem Lärmschutzwände: „Da sind wir schon seit einiger Zeit dabei“, sagt Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis. Auch Schallschutzfenster kommen zum Einsatz. Kritiker allerdings monieren, dass die Bahn zu wenig tut und das auch noch mit Mitteln, die nicht optimal auf die Bedingungen vor Ort zugeschnitten sind. „Meistens werden die Lärmschutzwände eingesetzt, die nichts taugen“, sagt etwa Frank Gross. Er ist Vorsitzender der Bürgerinitiative Pro Rheintal, die unter anderem gezieltere Maßnahmen fordert, um den Bahnlärm einzudämmen.

Die gibt es durchaus, allerdings werden sie kaum eingesetzt. Eine Lärmschutzwand gibt es in verschiedenen Formen,

manche Bauarten reflektieren den Schall nur, andere absorbieren ihn. Neben den üblichen, zwei Meter hohen Exemplaren gibt es auch Kleinstlärmschutzwände von nur einem Meter, die deutlich näher am Gleis stehen können.

Neben passivem Lärmschutz sind es vor allem aktive Maßnahmen, die den abgesonderten Schall mindern, also die Züge tatsächlich leiser machen. Am Gleis 1 nahe der Roonstraße etwa sind Schienendämpfer verbaut, die direkt an den Gleisen sitzen. Ein Weinglas, das von einer Hand umschlossen wird, klingt nicht, weil es nicht schwingen kann – genauso nehmen diese Dämpfer der Schiene ihren Klang. Auch Brückenabsorber funktionieren so. Überquert ein Zug eine Brücke, gibt er seinen Schall ab, die Stahlbleche der Brücke wirken wie eine Lautsprechermembran. Das Ergebnis ist ein unangenehmes Dröhnen, das in die Umgebung abstrahlt. Brückenabsorber dämpfen dies.

Bei einigen Maßnahmen geht es nur darum, den Zustand eines neuen Gleisbettes zu konservieren. Das Schotterbett, in dem Bahngleise verlaufen, ist von vornherein als Schalldämpfer gebaut. Der Effekt wird allerdings mit der Zeit geringer: Wäh-

rend bei einem neuen Bett die Steine locker und elastisch liegen, rücken sie irgendwann zusammen – die Schotterstücke reiben aneinander, der Schallschutz-Effekt geht verloren. Um den lockeren Zustand eines neuen Gleisbettes zu erhalten, ist es möglich, den Schotter zu verschäumen, das hält die Steine dauerhaft auf Abstand. Und Alterserscheinungen der Schienen können durch regelmäßiges Schleifen behoben werden, denn je abgenutzter Gleis und Räder sind, desto holpriger – und lauter – wird die Fahrt. „Es geht nur glattes Rad auf glattem Gleis“, sagt Frank Gross. Zusätzlich können die Schienen noch mit Schienenkonditionierern behandelt werden, die ein Gleitmittel auftragen. So quietscht es weniger in den Kurven.

Letztlich kann auch an den Bremsen oder der Radaufhängung des Zugs geschraubt werden, um ihn leiser zu machen. Drehgestelle verbessern die Fahreigenschaften, weil sie die Achse beweglicher machen. Dadurch springen die Räder nicht in den Gleisen, wenn der Zug eine Kurve fährt, das macht die Fahrt leiser.

Allerdings, so Bahnsprecher Meyer-Lovis: „Die Lärmschutzwand ist die einzige Maßnahme, die aus der Testphase raus-

ist.“ Zu den anderen Verfahren stünden die Gutachten noch aus. Neue Güterwagons allerdings würden mit leiseren Bremsen ausgestattet. Frank Gross hält dagegen: „Manche Maßnahmen, die hier noch getestet werden, sind in anderen Ländern längst im Einsatz“, sagt er. So oder so: Es hakt meist am Geld. Die Bahninitiative Bremen (BIB) hatte Anfang des Jahres einen Fragenkatalog verfasst und Martin Günthner, dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, vorgelegt. Unter anderem wollte die BIB wissen, ob ein Tempolimit für laute Züge im Stadtgebiet denkbar sei, um gegen Lärm vorzugehen. Die Antwort: Das würde laut DB Netz AG „die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene erheblich einschränken.“ Sonntags- und Nachtfahrverbote für laute Güterzüge wurden aus ähnlichem Grund abgelehnt, diese Maßnahmen würden „zu einer Verringerung der Gesamtkapazität“ führen.

Schienenbonus bis 2016

„Die Bahn macht nur das, was gesetzlich vorgeschrieben ist und sorgt nur da für Lärmschutz, wo neu gebaut wird“, sagt Walter Ruffler von der BIB. Für Neubauten wie die Oldenburger Kurve und den Ausbau von Gleis 1, die noch dazu durch Wohngebiete führen, gilt der Grenzwert von 59 Dezibel am Tag und 49 Dezibel bei Nacht. Eingerechnet ist allerdings noch der sogenannte Schienenbonus, der die Bahn berechtigt, fünf Dezibel vom tatsächlichen Wert abzuziehen, bevor sie den Lärm dämmt. Der Bonus soll bis 2016 abgeschafft werden, dann steigen die Lärmpegel sprunghaft an und damit die Anzahl derer, die unter Lärm jenseits der Grenzwerte leiden. Projekte wie die Oldenburger Kurve sind dann allerdings längst fertig – und nach derzeitiger Rechtslage muss der Lärmschutz an Bestandsstrecken nicht nachgebessert werden.

Die Streitpunkte in Bremen

■ Die 800 Meter lange Strecke zwischen Hauptbahnhof und dem Brückenbauwerk am Breitenweg wird „Oldenburger Kurve“ genannt. Die Deutsche Bahn will das Stück ausbauen, um die Kapazität des Bremer Eisenbahnknotens zu verbessern. Sie erwartet mehr Güterverkehr durch den Jade-Weser-Port. Konkret heißt das, dass mehr Güterzüge durch Wohngebiete fahren würden. Der Beirat Mitte hat deshalb kürzlich den Verkauf eines städtischen Grundstücks abgelehnt, das die Bahn zum Ausbau brauchen würde, und fordert einen besseren

Lärmschutz für die Anlieger der Strecke. Vertreter der Stadt und der Bahn entwickeln derzeit eine Lösung, die sie dem Beirat am 16. April präsentieren wollen. Ähnlich beim Ausbau von Gleis 1, das vom Hauptbahnhof Richtung Norden führt: Die Bahn will eine durchgehende Verbindung schaffen, Anwohner protestieren jedoch gegen den lückenhaften Lärmschutz, der nicht die gesamte Strecke abdecken würde. Der Beirat Mitte und drei Anwohner haben Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss erhoben.

ANZEIGE

Danke für Ihre Treue!

Liebe Abonnenten, jede Woche verlosen wir zwei 3-Gänge-Menüs für je zwei Personen im „Intermezzo“ in der Glocke!

INTERMEZZO
LIFE - BISTRO - in der Glocke

Gewonnen haben diese Woche:

Abo-Nr. 2241155
Abo-Nr. 30552169

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**

Sattelhof findet keinen Käufer

Ladenhüter im Immobilien-Sortiment

VON PATRICIA BRANDT

Bremen. Die Ausschreibungsfrist für die älteste Hofstelle Blumenthals ist diese Woche ohne Ergebnis abgelaufen. Damit wird die kommunale Liegenschaftsverwaltung Immobilien Bremen (IB) den Sattelhof einmal mehr nicht los. Die frühere Jugendfreizeitstätte gehört zu den „Ladenhütern“ im Sortiment von IB. Davon gibt es in der aktuellen Verkaufsbroschüre gleich mehrere im Bremer Norden.

Die Immobilien-Abteilung der Liegenschaftsverwaltung schließt nach eigenen Angaben jährlich bis zu 150 Verträge ab, darunter Ankäufe wie Verkäufe. Die Erlöse kämen der Sanierung bestehender Gebäude zu Gute, berichtet Abteilungsleiterin Susanne Engelbertz. Doch die Zeiten, in denen Bremen mit landeseigenen Immobilien bis zu 15 Millionen Euro im Jahr umsetzte, sind nach ihren Worten vorbei.

„Je weiter wir an die Peripherie der Stadt kommen, desto schwieriger wird der Markt“, sagt Engelbertz. Beispiel Blumenthal: „Wenn sich hier etwas bewegt, dann von Blumenthal nach Blumenthal.“ In diesem Stadtteil steht neben dem Sattelhof auch eine 1896 errichtete Richter-Villa zum Verkauf. Ebenfalls vergeblich preist IB seit Jahren zwei ehemalige Schulgebäude im Raum Vegesack an. IB wollte hier gemeinschaftliches Wohnen ermöglichen, doch es mangelte an Interessenten. Schuld ist laut Engelbertz „die Arroganz der Bremer“, die nicht in den Norden ziehen wollten.

Beweglicher, leichter und leiser



Leise Drehgestelle sollen die Fahreigenschaften der Räder an Zügen verbessern und sie dadurch leiser machen. Die Radsätze schonen Gleise und Räder. Dadurch gibt es weniger Abrieb. Weil das Rad beweglich ist, springt es in Kurven nicht so leicht, was den Lärm beim Fahren reduziert.

Mit dem abgebildeten Drehgestell wurden bereits Tests durchgeführt, es befindet sich derzeit in der Zulassungsphase. Ein anderes Drehgestell, das 2004 als Prototyp präsentiert wurde, war bereits in der Produktionsphase. Allerdings war es wohl zu teuer: Da die Herstellerfirma zu wenige Abnehmer fand, wurde die Produktion wieder eingestellt.

FOTO: ELH

Gegen das dumpfe Dröhnen

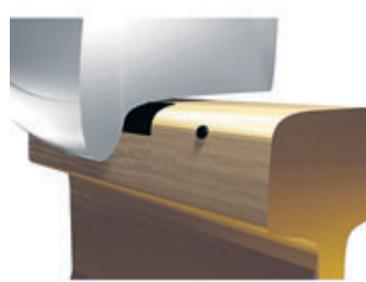


Sogenannte Brückenabsorber werden an den Teilen einer Brücke befestigt, die besonders stark schwingen. Das „Brückendröhnen“, das entsteht, wenn ein Zug passiert, wird dadurch vermindert.

Eisenbahnbrücken aus Stahl dämpfen selbst so gut wie keinen Schall. Im Gegenteil: Sie geben den Schall des Zuges weiter wie eine Lautsprechermembran. Brückenabsorber wirken dem entgegen und verringern vor allem die tiefen Frequenzen. Sie müssen individuell an die jeweilige Brückenkonstruktion angepasst werden. In den letzten Jahren wurden bereits Brückenabsorber verbaut. Durchschnittlich konnte der Lärm um vier bis sechs Dezibel verringert werden.

FOTO: SCHREY & VEIT GMBH

Geschmierte Schienen



Auf der Kontaktfläche zwischen Rad und Gleis ruht ein Gewicht von 11.000 Kilogramm: Bei Unebenheiten im Gleis, Kurven oder Weichen fängt es deshalb an zu quietschen. Konditioniersysteme wirken dem mit einem Schmiermittel entgegen.

Dafür werden automatische Schmier-systeme direkt an die Gleise angebracht. Das System erfasst den sich nähernden Zug, erkennt die Achsenzahl und errechnet die benötigte Menge des Schmiermittels, das aufgetragen werden muss. Ein direkter Kontakt von Stahlrad und Stahlschiene wird dadurch verhindert und das Quietschen reduziert – auf geraden Strecken um bis zu acht, in Kurven um bis zu 20 Dezibel.

GRAFIK: RAIL PARTNER DEUTSCHLAND GMBH

Den Lärm an der Quelle bekämpfen



Vor allem abgeriebene Schienen und Räder machen Lärm in Form von Lauf- und Quietschgeräuschen. Sogenannte Schienenschallabsorber sitzen direkt an dem Gleis auf und dämpfen den Schall an seiner Quelle, indem sie die Schwingung der Schiene verringern. Das funktioniert am besten in Kombination mit einem regelmäßigen Schleifen der Schienen, wodurch sie geglättet werden. Die Nachrüstung mit diesem System ist relativ leicht, weil die Absorber ohne großen Aufwand an bestehende Gleise angesetzt werden können.

Schienenschallabsorber kommen auch nahe der Bremer Roonstraße zum Einsatz. Die Schallreduktion kann drei bis fünf Dezibel betragen.

FOTO: SCHREY & VEIT GMBH