

Grambker kämpft um Lärmschutz

Anwohner Am Bahndamm fühlen sich übergangen
/ Deutsche Bahn: Lücke lässt sich nicht schließen

VON KATJA BETTINA WILD

Grambke. Alfred Stumpf lebt neben der Bahnstrecke Bremen – Bremerhaven. Hunderte von Zügen rattern Tag für Tag an seinem Haus in der Straße Am Bahndamm vorbei. „Weit über 100 000 pro Jahr“, sagt er. Der Bahnübergang befindet sich nur etwa 20 Meter von seinem Grundstück entfernt. Er leidet unter dem Lärm.

Ein Grollen ist zu hören, das lauter und lauter wird: Ein Güterzug donnert vorbei. Es folgen zwei Personenzüge. Für einen Moment kehrt Ruhe ein, dann beginnt der Lärm erneut. Wieder rauscht ein Güterzug vorbei. Das Rumpeln ist ohrenbetäubend. „Die modernen Waggon sind leiser. Aber oft sind alte und neue Waggon aneinandergeschlüsselt“, hat Alfred Stumpf beobachtet. Dadurch verändere sich der Lärmpegel. Jahrelang haben die Anwohner in Grambke einen besseren Lärmschutz gefordert. Sie haben Initiativen gegründet, Unterschriften gesammelt und sich durch einen komplizierten Dschungel von Gesetzen, Verordnungen und Zuständigkeiten gekämpft. Im Jahr 2014 schien das zähe Ringen endlich Erfolg zu haben: Im Rahmen des Programms „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ begann die Deutsche Bahn (DB) mit der Errichtung von Schallschutzwänden.

Doch noch immer klaffen Lücken im Lärmschutz. Eine davon – an der Straße Am Bahndamm – blieb nach Angaben der Deutschen Bahn wegen „vorher notwendiger Arbeiten“ zunächst offen. Seit Anfang Dezember sind diese Arbeiten beendet. Ein Grund zur Freude für die Anwohner? Nicht für alle. Denn vor dem Haus von Alfred Stumpf befindet sich noch immer keine Lärmschutzwand. „Wäre die Wand sechs Meter länger, dann wäre auch mein Haus geschützt“, sagt der Grambker.

Deshalb hat er sich an den Burglesumer Ortsamtsleiter Florian Boehlke gewandt. Stumpf: „Der Beirat setzt sich für den Lückenschluss des Lärmschutzes an der Grönlandstraße ein. Ich habe darum gebeten, auch die Bewohner der ungeschützt gebliebenen Häuser in unserer Straße zu unterstützen.“ Für die Schließung der Lärmschutzlücke an der Grönlandstraße hatte der Beirat Mittel aus dem bremischen Haushalt gefordert. Zu diesem Zeitpunkt, so Florian Boehlke, sei dem Beirat die Situation Am Bahndamm nicht bekannt gewesen. „Wenn kein technisches Problem gegen den Bau einer Lärmschutzwand spricht, sollte die Bahn nachrüsten.“ Große Chancen sieht er jedoch nicht: „Dem Bau der Lärmschutzwand ging ein förmliches Planfeststellungsverfahren mit öffentlicher Auslegung voraus. Man kann nur auf eine Good-Will-Aktion der Bahn hoffen.“

Alfred Stumpf erkundigte sich bereits beim Eisenbahnbundesamt und bei der Deutschen Bahn, aus welchem Grund nicht eineinhalb bis zwei weitere Lärmschutzelemente aufgestellt werden könnten. „Ein Mitarbeiter der DB Projektbau sagte mir, es sei wegen unterirdischer Kabel nicht möglich, Löcher für die Gründung in den Boden zu bohren.“ Der Grambker hält das für eine Ausrede: „Ich bin in diesem Haus geboren und wohne hier seit Jahrzehnten. Deshalb weiß ich, dass neben dem Gleis früher ein Graben verlief, der später zugeschüttet wurde. Meiner Meinung nach gibt es an dieser Stelle keine Kabel unter der Erde.“

Außerdem sei auf der gegenüberliegenden Seite der Gleise ein Lärmschutzelement ohne eigene Gründung gesetzt und an das benachbarte Element angeschweißt worden. „Ich habe den Herrn von der DB Projektbau gefragt, warum dies auf unserer Seite nicht genauso gemacht wird. Darauf konnte er mir keine Antwort geben.“ Auf Nachfrage der **NORDDEUTSCHEN** teilte DB-Sprecherin Sabine Brunkhorst mit: „Es ist richtig, dass wegen unterirdischer Schachtanlagen, massiv vorhandener Kabel und anderer Leitungen darauf verzichtet werden musste, die Lärmschutzwand mit einem weiteren Gründungspunkt etwas näher an den Kreuzungsbereich heranzuführen. Die vom Anwohner angesprochene Sonderkonstruktion hätte aus statischen Gründen allenfalls eine Verlängerung von circa einem Meter ermöglicht.“ Wegen der direkten Lage der betroffenen Häuser hätte auch eine geringfügige Verlängerung der Lärmschutzwand keine signifikante Verbesserung in akustischer Hinsicht gebracht, so Brunkhorst. Die Wandlücke sei nicht zu schließen.

Die Sprecherin wies zudem darauf hin, dass ein Heranführen der Lärmschutzwand an die Straße Am Geestkamp zu Problemen im Kreuzungsbereich geführt habe. Dort gilt die Recht-vor-links-Vorfahrtsregel. Für aus der Straße Am Bahndamm und der Grönlandstraße kommenden Autofahrer wäre der Bahnübergangs- beziehungsweise Kreuzungsbereich dann kaum einsehbar, so Brunkhorst.

Derzeit führt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der sogenannten Lärmaktionsplanung durch. Diese hat das Ziel, die Lärmbelastung zu senken – zum Beispiel an Straßen, Flughäfen und Bahngleisen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung bildet hierfür neben der Lärmkartierung die Grundlage. Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung hat das EBA bereits abgeschlossen. Die zweite Phase endet am 15. Dezember – bis dahin haben Betroffene die Möglichkeit, sich unter www.laermaktionsplanung-schiene.de zu beteiligen. Alfred Stumpf hat davon aus der Zeitung erfahren. Ob er daran teilnimmt, weiß er noch nicht. „Ich besitze keinen Internetanschluss. Den braucht man, um sich den Fragebogen herunterladen zu können.“

Die DB hat jetzt mit einer Bestandsaufnahme für Maßnahmen zum passiven Schallschutz begonnen – ebenfalls im Rahmen des Programms „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes.“ Dazu zählt der Einbau von Schallschutzfenstern. Der Bund übernimmt 75 Prozent der förderfähigen Kosten. Stumpf: „Für mich kommt das Programm zu spät: Ich habe mein Haus bereits vor 20 Jahren mit Schallschutzfenstern ausgerüstet.“