

Mehr los auf den Gleisen

TAZ
06.11.13

VERKEHR Eine Studie prognostiziert starke Zunahme des Bahnverkehrs und untersucht Maßnahmen. Der Bahnlärm-Initiative ist das zu wenig

Der Zugverkehr im Großraum Bremen wird bis 2030 um rund 40 Prozent zunehmen. Das ist die zentrale Erkenntnis einer Kapazitätsstudie, die im Auftrag der Bahn AG und der Stadt Bremen erstellt und am Montag im Konsul-Hackfeld-Haus vorgestellt wurde.

Das Gutachten stützt sich auf die Entwicklungen der vergangenen Jahre und auf die Einschätzungen örtlicher Unternehmen. Diese schicken die meisten Züge aufs Gleis: Im Bereich Güterverkehr zwischen Häfen und Hinterland sei sogar mit einem Anstieg von fast 70 Prozent zu rechnen, prognostiziert Gutachter Thomas Rössler von der Hanseatic Transport Consultancy.

Besonders eng wird es am Bremer Hauptbahnhof: Fast alle Züge müssen derzeit durch diesen Knotenpunkt. Aber auch andere Engpässe wie der Bahnhof Bremen-Burg oder die Strecke von der Neustadt zum Hauptbahnhof wurden von den Gutachtern untersucht.

Am Verkehrsaufkommen selbst könne die Politik nichts ändern, sagt Gunnar Polzin, Leiter der Verkehrsabteilung des

Bausenators: „Die Bahn kann ihre Züge fahren lassen wie sie will.“ Jetzt stelle sich aber die Frage, wie damit umzugehen sei.

Ausgearbeitete Konzepte finden sich in der Studie noch nicht. Zur weiteren Prüfung empfiehlt sie den Ausbau einzelner Gleisabschnitte und eine nördliche Umgehungsrouten über Bremerförde. Vereinzelt ließe sich auch die Nutzung der vorhandenen Strecken effektiver gestalten. Erst im nächsten Teil der Studie sollen diese Überlegungen dann unter Berücksichtigung von Störungen und Staus am Computer

„Mehr Züge machen mehr Lärm. Das wird in den vorgelegten Zahlen überhaupt nicht berücksichtigt“

WALTER RUFFLER, BAHNLÄRM-INITIATIVE

simuliert werden. „Die jetzt vorliegenden Zahlen können dafür nur die Grundlage liefern“, erläutert Thomas Siefert von der TU Braunschweig.

Walter Ruffler von der Bahnlärm-Initiative Bremen hat sich mehr erhofft: „Mehr Züge machen mehr Lärm. Das wird in den vorgelegten Zahlen überhaupt nicht berücksichtigt.“ Polzin hat dafür Verständnis, betont aber, dass die Untersuchung gerade auch in diesem Zusammenhang wichtig sei: „Die Bremer Verkehrsentwicklung ist überdurchschnittlich hoch und das muss mit eigenen Zahlen an den Bund vermittelt werden.“ Denn dort werde die Verkehrsplanung gemacht. Unrealistische Forderungen hätten dort überhaupt keine Wirkung.

Auch Siefert verteidigt das Vorgehen: „Ein Lärmgutachter benötigt diese Zahlen.“ Die Studie habe zunächst nur die Stellen benannt, an denen Probleme auftreten werden. Erst nach der Simulation werde es um die Machbarkeit der Maßnahmen gehen, „und da spielt Lärm natürlich eine wichtige Rolle“.

JAN-PAUL KOOPMANN