Nordbahn-Anwohner fordern aktuelle Zahlen zur Lärmbelastung - Auf Bau-Prioritätenliste soll es nach vorne gehen

Von Claus Brand

Bad Oeynhausen (WB). Auf der politischen Schiene ist der Druck für mehr Lärmschutz an der Nordbahn, zwischen der Weserbrücke in Rehme und Löhne-Melbergen, noch einmal erhöht worden. Einstimmig hat der Ausschuss für Stadtentwicklung einen dahin gehenden Bürgerantrag unterstützt. Hauptkritikpunkt: Die Zahlen als Bewertungsgrundlage für den Termin eines Ausbaus seien veraltet.

Stellvertretend für die betroffenen Bürger hat Bernd Kämper (51) im Fachausschuss mit »öffentlich zugänglichen Zahlen« aufgewartet. Demnach erwarte das Bundesverkehrsministerium auf der viergleisigen Strecke bis 2025 einen Anstieg des Güterverkehrs um 65 Prozent. Von Beruf Diplom-Finanzwirt machte Kämper diese Rechnung auf: »Jeden Tag passieren die Strecke am Tag 44 und in der Nacht 47 Güterzüge. Das macht insgesamt 91.

Hinzu kommen pro Tag 147 Personenzüge und jede Nacht weitere 23. Das bedeutet jeden Tag 261 Züge im Schnitt, in einem Jahr mehr als 95 000.« Bis 2025 rechne die Bahn mit einer Steigerung auf 102 Güterzüge am Tag und 84 in der Nacht. Im Ergebnis komme man dann auf einen Tagesdurchschnitt von 186 Zügen. »Das kommt einer Steigerung von mehr als 100 Prozent gleich.«

Wie seine Mitstreiter beim Bürgerantrag wisse er, wovon er rede: »Seit 1961 wohne ich in meinem Elternhaus in Rehme, direkt an der Nordbahn«, sagte Kämper. Zudem stellt sich für ihn bei den Zahlen die Frage: »Ist beim prognostizierten Zuwachs schon der aus Bahnsicht geplante Ausbau der Südbahn für die Nordbahn mit eingerechnet worden oder ist beim Verzicht auf den Südbahn-Ausbau mit weiteren Zügen zu rechnen?«

Mit der Unterstützung des Bürgerantrages dokumentieren die Ausschuss-Mitglieder ihren Willen, die Bürger ebenso wie bei den Aktivitäten gegen die Pläne für den Südbahn-Ausbau mit gleichem Einsatz bei der Forderung nach mehr Lärmschutz an der Nordbahn zu unterstützen.

Darüber, wann und im welchem Umfang Lärmschutzmaßnahmen an einer Bahnlinie möglich sind, entscheidet zum einen die Anzahl der betroffenen Bewohner, zum anderen bislang vorliegende Erhebungen und Werte zum Ausmaß der Lärmbelästigung. Und die sei für die Anwohner der Nordbahn in den vergangenen Jahren ohne Zweifel gewachsen. Dies sei auch vor dem Hintergrund einer jüngst vorgenommenen Sanierung des Bahnkörpers zu sehen. Bernd Kämper: »Die Geschwindigkeit der Züge und auch ihre Zahl hat sich erhöht. Je schneller die Züge fahren, desto schlechter ist die Wohnqualität.« Hinzu komme, dass die Netz AG der Bahn ausländischen Zügen, die oft lauter unterwegs seien, weil technisch bei Rädern und dergleichen schlechter ausgestattet, die Nutzung der Strecke nach Vorgaben der Europäischen Union mit Vorrang für Güterzüge ermöglichen müssen.

Bernd Kämper wies zudem bei der Bewertung des Bereiches darauf hin, dass man bei genauem Hinsehen eher von einem Wohn- als einem Mischgebiet ausgehen könne. Kämper:

»Da ist nördlich der Bahn kein Gewerbebetrieb mehr. Hier zu einer planungsrechtlich anderen Beurteilung zu kommen, stufte Arnold Reeker, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung, jedoch als schwierig ein.
Aus den von Bernd Kämper beschriebenen Fakten ergeben sich Priosierungskennziffern, mit denen die Anwohner lange auf mehr Lärmschutz warten müssten. Mit parallel bereits eingereichten Petitionen an die jeweiligen Ausschüsse des Land- und Bundestages will man hier zu einer Veränderung kommen. Kernforderung: Es müssen prüfbare und korrekte Priosierungs-Kennziffern auf den Tisch. Dazu müssten aus Sicht der Anwohner in einem ersten Schritt »prüfbare und korrekte Ist- und Prognose-Werte zum Lärmschutz erhoben werden.« Kämper: »Die bisher dokumentierten Werte und Priosierungs-Kennziffern sind mangelhaft oder falsch und abzulehnen. Wir fordern aktuelle Lärmberechnungen zur Erhebung der derzeitigen, sicherlich gestiegenen Lärmbelästigung.«

Im Erfolgsfall, sprich kommt es hier zu Korrekturen, könnte der Nordbahn-Abschnitt auf der Prioritätenliste des freiwilligen Lärm-Sanierungsprogrammes der Bahn einen Sprung nach vorne machen. Schon bei der Vorstellung des Bürgerantrages an der Bahntrasse im November (WESTFALEN-BLATT vom 22. November) hatten Ausschussvorsitzender Dr. Olaf Winkelmann und sein Stellvertreter Kurt Nagel (CDU) darauf verwiesen, dass in dem Programm seit 1999 etwa 900 Millionen Euro für die Lärmsanierung bereitgestellt worden sind, aber nur etwa 600 Millionen Euro abgerufen wurden. Im Ausschuss sagte Winkelmann: »Die Prüfziffern müssen erhöht werden, damit wir bei der Lärmsanierung früher zum Zug kommen.« Um mehr Druck zu erzeugen, riet Klaus Rasche (BBO) dazu, mit Nachbarkommunen zum Thema ins Gespräch zu kommen. Von den Bundestagsabgeordneten Stefan Schwartze (SPD) und Steffen Kampeter (CDU) gibt es laut Winkelmann Zusagen, ebenfalls nochmals das Gespräch mit der Bahn zu suchen. Winkelmann: »Auch auf dieser Schiene wird politisch Druck gemacht.«

© 2012 WESTFALEN-BLATT - Bad Oeynhausener Anzeiger und Tageblatt vom 11.02.2012