

Wo das Herz der Stadt am lautesten schlägt

Autonomes Architektur-Atelier und Verkehrsclub Deutschland unternehmen Lärmspaziergang

VON CHRISTIANE MESTER

Bahnhofsvorstadt. An welchen Stellen pulsiert das Herz der Hansestadt am lautes-ten? Und wie kann Verkehrslärm reduziert werden, ohne gleichzeitig auf ein lebendiges Zentrum verzichten zu müssen? Eine zusammengewürfelte Gruppe von Stadtspaziergängern lässt sich von den Autonomen Architekten Daniel Schnier und Oliver Hasemann ungewöhnliche Plätze mitten im Zentrum zeigen und setzt sich dabei unter Anleitung des Bremer Landesverbands des Verkehrsclub Deutschland (VCD) mit der Geräuschkulisse vor Ort auseinander.

Anlass ist der „Tag gegen Lärm“, den die Deutsche Gesellschaft für Akustik (DEGA) vor 18 Jahren ausgerufen hat, um auf die Ursachen von Lärm und seine Wirkungen aufmerksam zu machen, mit dem Ziel die Lebensqualität zu verbessern.

Der Treffpunkt ist laut Bremischem Lärmkataster einer der Orte mit dem größten Umgebungslärm: Dort, in direkter Bahnhofsnähe kreuzen Straße und Schiene gleich mehrfach auf engem Raum. Oliver Hasemann reicht einen Ausdruck herum: „Wir befinden uns hier im roten Bereich“, erläutert er die Legende. Währenddessen holpert ein Auto über das Kopfsteinpflaster der Friedrich-Rauers-Straße, und Wilfried Lietzer vom VCD misst 76 Dezibel (A). Die Teilnehmer verstehen kaum, was Hasemann erzählt. Ein paar Meter weiter die Seitenstraße hoch klappt es gleich viel besser: „Der Lärm reduziert sich bei Verdopplung des Abstands um sechs Dezibel“, drückt er in Zahlen aus, was soeben für alle spürbar geworden ist. In Anbetracht der Tatsache, dass sich in der Innenstadt aber naturgemäß viel Leben auf geringem Platz konzentriert, ist das wohl kaum eine praktikable Lösung zur Lärmreduzierung, so spazieren sie weiter. Immer entlang der Schienen.

Mitten im Gleis-Delta am Güterbahnhof haben sich die „Querlenker“ ihren Wagenplatz eingerichtet. „Hier entstehen gerade wegen der hohen Lärmbelastung neue Nutzungsformen“, erklärt Daniel Schnier die Siedlung in Sichtweite, „weil hier eben sonst niemand her will.“ Lose organisiert in deutschland- und auch europaweiten Communities, sei der Platz mit der Anschrift „Beim Handelsmuseum“ in Bremen mit 130 Bewohnerinnen und Bewohnern nicht nur einer der zahlenmäßig größten von allen, sondern auch der einzige in bester Innenstadtlage. Seit die Brache vor sechs Jahren besetzt wurde, bestehen nach Verhand-



Beim Lärmspaziergang an den Gleisen: Jürgen Brodbeck (links) und Wilfried Lietzer (rechts), beide vom Verkehrsclub Deutschland, und Oliver Hasemann vom Autonomen Architekturatelier.

FOTO: CHRISTIANE MESTER

lungen mit der Stadt und der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) längst reguläre Mietverträge.

„Ganz schön laut wohnen die hier“, kommentiert Wilfried Lietzer vom VCD sein Messergebnis am Gleisbett. Der vorbeifahrende Güterzug – in Fachkreisen „Lärmerignis“ genannt – verursacht einen Pegel von satten 87 Dezibel (A). Das ist der höchste Wert, den die Gruppe an diesem Tag messen wird. „Dagegen helfen nur Flüsterbremsen an den Zügen“, meint Lietzer, „dann brems hier nicht mehr Stahl auf Stahl.“ Der positive Effekt zeige sich aber nicht nur, wenn der Zug vor der Einfahrt in den Bahnhof die Geschwindigkeit verringere, sondern auch auf freier Strecke: „Mit Flüsterbremsen läuft alles leichter und glatter“, sagt der Fachmann. Als die Gruppe sich wieder auf den Weg macht, fährt noch

eine Regio-S-Bahn durch. Für Lietzel das Stichwort, einen weiteren Vorschlag zu machen: „Bei Personenzüge sollte viel mehr auf Elektromotoren gesetzt werden“, findet er, „eine Diesellok ist wesentlich lauter.“

Sich bewusst mit dem Thema Lärm auseinanderzusetzen, das ist aber nicht die einzige Motivation der Anwesenden: „Ich bin hier, weil mir die Stadtführungen der Autonomen Architekten bisher immer gut gefallen haben“, sagt ein Teilnehmer. Das Konzept, als Gruppe durch die Stadtlandschaften zu streifen und dabei an Orte zu geraten, die eher nicht das Ziel von Spaziergängen sind, kommt an. Von der lauten Hauptstraße geht es in die Wallanlagen – deutlicher könnte der Kontrast nicht sein. Auf der Fußgängerbrücke, in Sichtweite des Weser-Towers, finden sich alle ein letztes

Mal zusammen. Im Gegensatz zur „Stadtmauer des 21. Jahrhunderts“, wie Schnier die Hochstraße bezeichnet, ist die Überseestadt das Vorzeigeprojekt der rot-grünen Regierung für moderne Bau- und Verkehrspolitik. Durch das „Tor zur Überseestadt“, führt die dreispurige Straße und die S-Bahn-Schienen der Linie 3. „Die Rasengleise sind deutlich leiser“, sagt der VCD-Mann, „das bringt eine Lärmreduzierung um die Hälfte.“ Eine Teilnehmerin kommentiert mit Blick auf den glatten Asphalt unter der Brücke: „Eine geniale Fahrradstrecke! Leicht abschüssig und kilometerweit freie Fahrt, ohne das einem irgendein Fußgänger vors Rad springt.“ Einige Autofahrer schauen nach oben, hupen und geben demonstrativ Gas. Die Gruppe winkt ihnen wie zum Abschied zu, bevor jeder wieder seiner Wege geht.