

Es pfeift von früh bis spät

Warnsignale der Züge an Bahnübergang raubt einem ganzen Viertel die Nerven



Sie sind's leid: Die Anwohner rund um den Bahnübergang an der Meisenstraße könnten auf den täglichen Eisenbahn-Pfeif-Wecker um 6.10 Uhr gut verzichten. Doch die Bahn pocht auf die Sicherheit derjenigen, die die Schienen überqueren. FOTO: WOLFGANG RUDOLF

VON ALEXANDRA BUCK

■ Bielefeld. Alle 30 Minuten pfeift's am Fußgänger-Bahnübergang an der Meisenstraße. Gegen 6 Uhr geht es los, erst um 23 Uhr endet das Gebimmel. Das macht 31 Signale täglich. „Wir können nicht mehr“, sagt Anwohner Hans-Jürgen Horstkötter.

Im Umkreis von einem halben Kilometer sind die Signale der Züge von Eurobahn und Westfalen-Bahn zu hören. Als besonders nervtötend empfinden die Anwohner die musikalische Bandbreite der Pfeiftöne: vom kurzen Pfiff bis zum 20 Sekunden währenden Pfeifkonzert.

„Hier hat früher ein Lichtsignal die Fußgänger gewarnt. Das war doch gut“, sagt Horstkötter. Jetzt steht an der Stelle eine sogenannte Umlaufsperrle. Die Z-förmige Anordnung des rotweißen Zauns soll Fußgänger und Radfahrer dazu bringen, sich zunächst in die eine und dann in die andere Richtung zu wenden, so dass der Blick zwangsläufig auf einen herannahenden Zug gelenkt wird. „Zusätzliche Sicherheit soll das Pfeifsignal bie-

ten, das die Lokführer, die mit ihren Zügen aus Richtung Hauptbahnhof kommen, nun abzugeben haben“, erklärt ein Bahnsprecher. Die Strecke verläuft in der einen Richtung über eine Kurve und ist von Passanten schlecht einsehbar.

Die Anwohner der Meisen- und umliegenden Straßen sehen Fußgänger und Radfahrer eher gefährdet. „Dieser schrille Pfiff

verunsichert die Menschen eher, als dass er warnt“, sagt Anwohner Wilfried Markmann. Und in der Umlaufsperrle sei schon mancher Radfahrer hängengeblieben und gestürzt.

Die Bahn habe Richtlinien einzuhalten, sagt Klaus Deilen von der DB Netz AG, seit 2009 für den Bahnübergang an der Meisenstraße zuständig. Die Vorgabe: der Fußgänger muss den

Zug rechtzeitig erkennen und sich schnell genug aus dem Gefahrenbereich bewegen können. „Das ist an dieser Kurve grenzwertig.“ Ohne die Pfeifsignale sei man nur deshalb lange ausgekommen, weil die Züge früher langsamer fuhren und lauter waren: „Heute herrscht an dieser Stelle Tempo 70, davor waren es 60 km/h.“ Etliche ihm gemeldete Beinahe-Unfälle hätten ihn dazu bewogen, die Lokführer pfeifen zu lassen. „Ich glaube den Anwohnern ja, dass das stört. Die Sicherheit geht aber vor.“ Sein Vorschlag zur Güte: „Ich würde sagen, wir schließen den Übergang. Dann ist allen geholfen.“ Fußgänger müssten dann auf den Übergang „Otto-Brenner-Straße“ ausweichen, der 300 Meter entfernt liegt. „An dem Umbau würde die Bahn sich finanziell gern beteiligen.“

INFO

Stadt misst den Lärmpegel

- ◆ In dieser Woche misst das Umweltamt den Lärmpegel, der durch das Pfeifen entsteht.
- ◆ Erlaubt sind tagsüber 85 und nachts 60 Dezibel.
- ◆ Das Messgerät wird bei einem Anwohner innen vor dem geöffneten Fenster platziert.
- ◆ Bei entsprechendem Ergebnis bekommt die Bahn Post von der Stadt, mit der Bitte, sich zu kümmern.