

Widerstand gegen Bahnlärm

GÜTERZUGVERKEHR Täglich rasseln mehr als 200 Güterzüge durch den Bremer Bahnhof. Mit dem Jade-Weser-Port werden es mehr. Es gäbe eine Alternative, sagt Kläger Ruffler

VON KLAUS WOLSCHNER

Walter Ruffler ist kein Mann, der schnell klein beigt. Als Anwohner der Roonstraße und damit der Güterbahn-Gleise am Bremer Bahnhof streitet er schon seit Jahren gegen den zunehmenden Bahnlärm. Und nun steht er, jedenfalls wenn es nach ihm geht, vor einem richtigen Durchbruch: Das Oberverwaltungsgericht (OVG) könnte seinen eigenen Beschluss aufheben und die Gleisarbeiten stoppen.

Am 27.7.2012 hatte das OVG nämlich Rufflers Antrag auf einen Baustopp abgelehnt mit der Begründung, es gebe „nach derzeitigem Sachstand keine ernstzunehmende Alternative“ zu einer Durchleitung der Container-Züge aus Wilhelmshaven durch den Bremer Bahnhof. 224 Güterzüge rattern da täglich schon durch, nach den Prognosen der Bahn sollen 56 hinzukommen bis 2015. Die Hälfte der Züge fährt nachts, stört also die Anwohner im Schlaf.

Bei dem Anwohner Ruffler sei „davon auszugehen, dass bereits jetzt die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist“, schrieb das Gericht in sein Urteil. Das begründe aber höchstens seinen Anspruch auf mehr Lärmschutz, nicht auf einen Verzicht auf den Ausbau der Bahnstrecke für den Jade-Weser-Port.

Nur: Gibt es wirklich keine Alternative? Im Dezember 2012, also wenige Monate nach dem Urteil, hat das niedersächsische Wirtschaftsministerium den Ausbau der Strecke Oldenburg-



Obacht Bahn! Bei fortgesetztem nächtlichem Dauerlärm schwindet irgendwann der Langmut auch der sanftesten Einheimischen und die Mittel werden kämpferischer. Hugh! Gemälde: Theodore Kaufmann (1867)

Osnabrück im Verkehrswegeplan offiziell angemeldet. Begründung ist der „Engpass Knoten Bremen“, der entlastet werden soll, und auch „die Belastung der Anwohner“ in Bremen durch den Lärm der Güterzüge.

Das bedeutet: Das niedersächsische Verkehrsministerium will die Alternative, von der die Bahn sagt, es gebe keine. Auch das Argument, die Zeit dränge, zieht nicht: Derzeit fahren selten mehr als drei Züge pro Woche aus Wilhelmshaven weg, weil kaum ein Schiff anlegt. Es wird nach neueren Prognosen zehn Jahre dauern, bis der Hafen so

„brummt“, wie die Bahn das für 2015 unterstellt hatte.

Wenn sich wesentliche Voraussetzungen der Rechtsfindung geändert haben, könne das Gericht beschließen, das Verfahren neu aufzurollen, sagt Anwalt Axel Adamietz: Einen entsprechenden Antrag hat er für Ruffler

Die Voraussetzungen haben sich geändert – das Gericht könnte das Verfahren also neu aufrollen

formuliert. Der Güterzug, der im Februar den Bremer Bahnhof lahmgelegt hat, schuf ein zusätzliches Argument: Der Jade-Weser-Port braucht mittelfristig eine zweite Bahn-Anbindung.

Der Unfall hat zudem auf ein weiteres Thema verwiesen: Verunglückt war ein veralteter Waggon der Firma Ars Altmann. Moderne Güterwaggons machen nur halb so viel Krach, sagt Walter Ruffler. Mercedes und BLG setzen längst auf die leiseren Fahrgestelle. Zum Schutze der Anwohner fordert er ein Nacht-fahrverbot für die alten Krachwaggons.