



Bremen, 04.08.2012

Pressemitteilung zum Gleis 1-Beschluss

OVG-Bremen: Bahnlärm verletzt Grundrechte - dennoch weiterer Gleis 1 - Ausbau

Das Obergerverwaltungsgericht Bremen hat mit jetzt zugestelltem Beschluss vom 27.07.2012 (Az. 1 B 155/12) meinen Antrag auf „Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung“ meiner Klage gegen den Ausbau von Gleis 1 (= Eilverfahren, um einen vorläufiger Baustopp zu erhalten) abgelehnt. Die Bahn darf einstweilen weiterbauen, die endgültige Entscheidung ist auf das Hauptsache-Verfahren verschoben.

1.

Das Gericht stellt zwar eindeutig fest, *"dass bereits durch die vorhandene Belastung die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 14 Abs. 1 GG) überschritten ist; bei einer im Jahr 2000 durchgeführten Lärmmessung sind Beurteilungsspiegel von tags 74 dBA und nachts 75 dBA festgestellt worden"* (S. 6).

[Art 2: Recht auf körperliche Unversehrtheit; Art. 14: Recht auf Schutz des Eigentums]

Dennoch meint das OVG, die in diesem Verfahrensstadium vorzunehmende Interessenabwägung falle zu meinen Lasten aus; es ermöglicht damit die Fortsetzung der Gleisbauarbeiten: Die Güterzug-Kapazität des Bremer Hauptbahnhofs soll um 25% von 224 Güterzügen auf 280 Güterzüge pro Tag gesteigert werden. *"Die Güterzüge verkehren dabei zu 54% in den Nachtstunden. Dazu kommen die Züge des Personennah- und -fernverkehrs"*, stellt das Gericht fest (S. 4).

Das macht deutlich, wie unbefriedigend die derzeitige Rechtslage ist, die einem Verkehrsträger - der Bahn - erlaubt, die Grundrechte seiner Nachbarn kontinuierlich zu verletzen. Da stehen Bundestag und Bundesregierung in der Verantwortung, Abhilfe zu schaffen. Denn meine Situation ist kein Einzelfall. Allein in Bremen sind 91.600 Menschen von Lärmwerten betroffen, die über dem Nacht-Grenzwert von 49 Dezibel für Wohngebiete liegen. Mittlerweile regt sich vielerorts Bürgerprotest gegen Bahnlärm, Bahnlärminitiativen bilden inzwischen ein bundesweites Netzwerk.

2.

Immerhin schließt das Gericht *"eine unzureichende Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen"* nicht aus (S. 5). Hier geht es um eine zentrale Streitfrage: Bis zu welcher Entfernung vom „Baubereich“ dürfen sich die betroffenen Bahnanlieger gegen die Lärmzunahme wehren? Die Bahn spricht etwa den Anwohnern von Roon- und Manteuffelstraße bereits das Recht ab, überhaupt klagen zu dürfen. Das Gericht hält demgegenüber eine *"räumliche Erweiterung des vorhandenen Lärmschutzkonzepts"* über den eigentlichen Baubereich hinaus für denkbar - mein Grundstück liegt rund 430m außerhalb der Bauzone (S. 5).

Das wäre ein Meilenstein in der Bahnlärm-Rechtsprechung und könnte eine Bedeutung für weitere Gleisbauprojekte haben. Entsprechend hartnäckig ist der Widerstand der Bahn!

3.

Im Ergebnis meint das OVG allerdings, eine mangelhafte Berücksichtigung der Lärmbetroffenen verpflichte nicht zum Stopp der Bauarbeiten (Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses), sondern führe allenfalls zu einem *"Anspruch auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen"* (S. 5).

Doch Lärmschutzfenster allein sind meines Erachtens keine adäquate Maßnahme, sie wirken wie Käfighaltung. Lärmschutzwände bieten in der Regel keinen erfreulichen Ausblick und leisten häufig nicht das, was manche Anwohner sich davon erhoffen. Zentral wäre die Lärmvermeidung an der Quelle, durch Waggons und Lokomotiven, die dem Stand der Technik entsprechen, gute Schienenpflege, sowie Tempolimit für laute Güterzüge in Wohngebieten.

4.

Mit meinem Antrag habe ich vor allem auch gerügt, dass keine Alternativen zur „Ertüchtigung“ der Hbf-Durchfahrt (dem „Nadelöhr“, wie das OVG sagt) geprüft wurden. Immerhin empfiehlt die Studie „Hafenhinterlandanbindung“ des Instituts für Verkehrssystemtechnik beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Braunschweig vom Oktober 2008 die Nutzung der wenig befahrenen Strecke Oldenburg - Cloppenburg - Osnabrück zur Bewältigung des Güterverkehrs vom Jade-Weser-Port.

Dieser Argumentation folgt das Gericht nicht, indem es feststellt:

"Realistische Alternativen, die die Durchfahrt von Güterzügen durch den Hauptbahnhof Bremen überflüssig machen würden, werden ersichtlich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht diskutiert" (S. 4).

Diese Aussage zeigt die Verantwortung der bremischen Landespolitik auf, die den Jade-Weser-Port wollte! Betroffene Bürger und ihre Beiräte wurden und werden allein gelassen! „Alternativlosigkeit“ aber ist kein Konzept, sondern das Eingeständnis von Politik-Versagen.

Anlässlich eines Bahngipfels am 05.07.2010 stimmten der damalige Bremer Umweltsektor Dr. Loske und Bahnchef Dr. Grube überein, *"dass die gewollte bessere Anbindung der Seehäfen und die Steigerung der Leistungsfähigkeit im Bahnknoten Bremen nicht zu Lasten der Anwohner an den Bahnstrecken gehen darf."*

Diese Zusage harret der Erfüllung. Denn Lärmschutzmaßnahmen sind nur im eigentlichen Baubereich vorgesehen, die Güterzüge aber rattern durch die ganze Stadt, von Huchting bis Hemelingen und umgekehrt.

Walter Ruffler