



Walter Ruffler fordert mehr Lärmschutz für sein Haus als ihm die Bahn zugestehen will – und klagt deshalb gegen den Gleis-1-Ausbau.

FOTO: CHRISTINA KLHALPT

Bahn droht Anwohner

Konzern will Zusage für Lärmschutz zurücknehmen, wenn Anlieger gegen Gleis-1-Ausbau klagt

Die Deutsche Bahn AG droht damit, Zusagen zum passiven Lärmschutz beim Gleis-1-Ausbau zurückzunehmen. Grund dafür ist die Klage eines Anwohners, der mehr Schutz fordert als die Bahn ihm zugestehen will. Anlieger Walter Ruffler fordert nicht nur Schallschutzfenster, sondern auch eine Lärmschutzwand. Das lehnt die Bahn ab. Jetzt will der Konzern ihm die zugesagten Fenster nicht mehr bezahlen, falls er an seiner Klage festhält.

VON LIANE JANZ

Bremen. Im Rechtsstreit um die Verlängerung von Gleis 1 zieht die Deutsche Bahn AG offenbar alle Register. In einem Brief droht sie Anlieger Walter Ruffler, der an der Roonstraße wohnt, die bereits zugesagte Finanzierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen zurückzuziehen – wenn Ruffler an seiner Klage festhält. Er will nicht nur Schallschutzfenster, sondern auch eine Lärmschutzwand. Das lehnt die Bahn ab, worauf Ruffler mit einer Klage reagierte.

Die Bahn plant, das Gleis 1 am Hauptbahnhof zu verlängern und mit einem weiteren Gleis zu verbinden. Dadurch würde das Abstellgleis 1 durchgängig befahrbar gemacht. Das ist Teil der sogenannten Erhöhung des Bremer Knotens, durch die der Verkehr vom und zum Jade-Weser-Poort in Wilhelmshaven besser abfließen soll. Das Eisenbahnbundesamt hat den Bau ohne Lärmschutz, der über gesetzliche Vorgaben hinausgeht, genehmigt und geht in seinem Beschluss auch auf die Zusage der Bahn ein.

Geld für diesen passiven Lärmschutz, bestehend aus Schallschutzfenstern und Lüftern, stellte die Bahn bereits 2002 zur Verfügung. Nun können die Anwohner der Roonstraße, die damals ihren Anspruch nicht wahrgenommen haben, noch nachträglich Anträge einreichen. Das wurde be-

reits beim Erörterungstermin zum Gleis 1 im Dezember 2010 zugesichert. In Rufflers Fall würde ein zweiflügeliges Schallschutzfenster 2100 Euro kosten. Vier Fenster bräuhle er insgesamt.

Hinter Rufflers Wohnhaus führen sechs Bahngleise entlang, auf der Tag und Nacht Güterzüge unterwegs sind. 2002 wurden dort Werte von 75 Dezibel sowohl am Tage als auch in der Nacht gemessen. Ruffler fordert, dass hinter seinem Haus eine Lärm-

„Die Zusage zurückzunehmen, ist ein ganz normaler Vorgang.“

Egbert Meyer-Lovis, Bahnsprecher

schutzwand gebaut wird. Das wird im Beschluss aus Kostengründen abgelehnt, weshalb Ruffler und drei Nachbarn gegen den Beschluss des Bundesamtes Klage beim Bremer Oberverwaltungsgericht eingereicht haben.

Die Antwort der Bahn auf die Klage kam postwendend. Der passive Lärmschutz sei lediglich deshalb zugesagt worden, um Klagen gegen die Verlängerung von Gleis 1

von vornherein abzuwenden, heißt es in dem Brief von der Rechtsabteilung der Bahn. Sollte Walter Ruffler seine Klage aufrechterhalten, „erlischt die Zusage ohne Wenn und Aber. Sämtliche Anträge auf Gewährung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (...) aufgrund der Zusage müssen abgelehnt werden, wenn Ihre Klage nicht unverzüglich zurückgenommen wird.“

Ruffler fühlt sich erpresst – und sieht seine Nachbarn gleich mit in Mitleidenschaft gezogen, weil von „sämtlichen Anträgen“ die Rede ist. Die Bahn wiegelt ab. Die Zurücknahme der Zusage betreffe allein Rufflers Anträge. Außerdem sei die Zusage zurückzunehmen „ein ganz normaler Vorgang“ und im öffentlichen Recht Gang und Gäbe, sagt Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis. „Das waren Zusagen über rechtliche Vorgaben hinaus.“ Jetzt würde die Rechtslage durch das Oberverwaltungsgericht neu beurteilt. Außerdem seien die Anwohner beim Erörterungstermin darüber aufgeklärt worden, dass die Zusagen erlöschen, wenn geklagt wird.

Das stimme so nicht, sagt Ruffler, der sich auf ein Sitzungsprotokoll beruft. Darin sei kein Wort darüber zu lesen, dass die Zusage bei einer Klage zurückgenommen werden kann. Auch der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes, in dem die Zusage noch einmal dargestellt

wird, gebe das nicht wieder, so Ruffler. Er habe zum ersten Mal von dieser Bedingungen im Schreiben der Bahn erfahren.

Rein rechtlich darf der Konzern die Zusage für passiven Lärmschutz zurücknehmen, wie Moritz Huckebrink vom Eisenbahnbundesamt meint. Denn für Lärmschutz – ob passiven oder aktiven – müsse die Bahn nur an neuen und nicht an bestehenden Gleisstrecken sorgen.

Ruffler lässt sich davon nicht beeindrucken. Die Anhörung zu seiner Klage vom Oberverwaltungsgericht ist für kommenden Dienstag angesetzt. **Kommentar Seite 2**

Debatte um die Oldenburger Kurve

Der Beirat Mitte hat den Verkauf des Grundstücks, auf dem die Deutsche Bahn AG die Oldenburger Kurve ausbauen möchte, erneut abgelehnt. In Verhandlungen mit dem Wirtschafts- und dem Baureisort hat die Bahn zwar zugestimmt, als Lärmschutzmaßnahme sogenannte beschaltete Schienen zu verlegen und den Einsatz von Schmiermittelanlagen zu prüfen. Doch dem Beirat reicht das nicht. Deshalb

soll sich die Bürgerschaft auf ihrer Sitzung in der kommenden Woche mit dem Thema befassen. Die Oldenburger Kurve ist wie die Verlängerung von Gleis 1 ein wichtiger Bestandteil für die Ausbaupläne des Bremer Schienennetzes. Die Bürgerschaftsfraktionen der Grünen und Linken sowie der SPD-Unterbezirk Bremen-Stadt unterstützen die Entscheidung des Beirates und fordern mehr Lärmschutz.