

Info nach der Erörterung 2007

Die Erörterung fand im Rathaus Tempelhof am 22 u.23.3 2007 statt.

Wie wir in unserem letzten Rundschreiben berichtet haben, hat RA Sommer uns an den genannten Terminen mit vertreten. Seine Einwendungen erschienen uns sehr hilfreich, wir gehen davon aus, dass die strittigen Punkte durch seine Argumentation im Erörterungsprotokoll klarer erkennbar sind.

Die Kosten des RA sind durch die bisher eingegangenen Spenden gedeckt, wir würden uns dennoch eine etwas größere Resonanz auf unsere Spendenbitte hin, wünschen.

Wenn wir nach der Planfeststellung durch das Eisenbahnbundesamt gemeinsam etwas gegen die DB vor dem Verwaltungsgericht (einzig zugelassene Instanz auf Grund des Bundesverkehrswege Beschleunigungsgesetzes) erreichen wollen, bzw. müssen, wird ein stärkeres Engagement aller nötig werden, ich erinnere nur an unsere alte Verpflichtungserklärung, ansonsten hat die DB leichtes Spiel.

Wollen wir hoffen, dass die DB auf Grund unseres laufenden Schriftverkehrs die wichtigsten Punkte noch erfüllt und sich beide Seiten so den Klageweg ersparen.
Hoffen wir auf die vermittelnde Rolle des Eisenbahnbundesamtes „EBA“.

Zur Erörterung.

Zugzahlen

Die angegebenen Prognosen der Zugzahlen werden angezweifelt.

Die Bürger würden sich eine aktuelle nachvollziehbare Prognose wünschen.

Das anwesende EBA hat dies zur Kenntnis genommen

Die Schwerpunkte für die Flughafenbindung liegen zwischen 20 und 24 sowie zwischen 4 und 6 Uhr.

Regionalzüge sind am lautesten, hier wird nur 1 Zug pro Stunde und Gleis möglich sein.

ICE und Interregio sind im ca. 30 Min Takt pro Gleis vorgesehen. Nachtzüge sind nach Aussage der DB nicht mehr aktuell, somit soll die Zugfrequenz nachts erheblich geringer sein.

Zum Güterverkehr

Die DB macht zu den Güterzügen nur eine klare Aussage:

Der Tunnel zum Hauptbahnhof ist für Güterzüge nicht zugelassen.

Der Güterverkehr zum Innenring von der Dresdener Bahn ist aber über die „Tempelhofer Kurve“ problemlos möglich, der Ostring ist derzeit im Bereich Treptower Park noch unterbrochen, er müsste umgebaut werden (dazu Planfeststellung in Treptow erforderlich, bei dem nicht klar ist ob wir dann gehört werden).

Eine politisch gewollte stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene könnte die genannten Umbaupläne in Treptow zur Folge haben, dann evtl. auch mehr Güterzüge hier.

Brücke über den Teltowkanal

Bei der Fernbahnbrücke werden die Gleise zur Lärminderung mit einer Unterschottermatte unterlegt.

Die Absenkung der Lärmschutzwand auf der Brücke ist für die Betroffenen nicht nachvollziehbar, hier werden durchgehend 4m Höhe gefordert. **Die DB wird prüfen.**

Der Wunsch der Betroffenen, die Lärmschutzwand westlich vor die S-Bahn zu legen und eventuell noch nachträglich Unterschottermatten unter die S-Bahngleise zu legen **wird von der DB geprüft**

Lärmschutzwand zwischen Teltowkanal- und der Attilastr. Brücke hin auslaufend.

Die DB stellte sich hier mal einlenkend dar, **die DB will prüfen** ob die Lärmschutzwand in 4 m Höhe bis zur Brücke Attilastr. geführt wird.

Zu sagen ist, dass es ca. mittig zwischen der Teltowkanal- und der Attilastr. Brücke, nördlich gesehen, eine andere Situation ist. Ab hier ist es kein Neubau mehr, sondern nur noch ein erheblicher baulicher Eingriff, da schon 2 Fernbahngleise in diesem Bereich liegen.

Es wäre also ein Entgegenkommen der DB.

Bei der Attila Str. Fernbahnbrücke ist im Moment nur eine 4m hohe durchgehende Schallschutzwand auf östlicher Seite vorgesehen, diese ist nur 266m lang und endet hinter dem Grundstück Ringstr.1.

Vorhaben der DB das besonders überwachte Gleis (büG) in unserem Bereich nicht auszuführen.

Bei dieser Schutzmaßnahme werden die Gleise des EBA regelmäßig kontrolliert und beschliffen. Hier berichtete ein Leiter einer DB Schleif und Prüfgruppe.

Daraus ergab sich, dass das Schleifen nur an den geschädigten Stellen ausgeführt werden muss und sich daraus eine erhebliche Kostenreduzierung ergeben kann.

Eine weitere Kostenersparnis ergibt sich durch Wegfall von vielen Lärmschutzfenstern, wenn „büG“ wieder eingesetzt würde.

Somit hoffen wir, dass die von vielen betroffenen Bürgern vorgebrachte Forderung dieses „büG“ als aktive Schallschutzmaßnahme beizubehalten, vom EBA unterstützt wird.

Die Kosten Nutzen Analyse für einzelne Streckenabschnitte **soll von der DB nachgeliefert werden.**

Höhere Lärmschutzwand

Einige, sehr stark Betroffene, forderten im Bereich Ihres Grundstücks eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf 5m, **die DB sagte hier Prüfung zu.**

Wegfall „Eingespanntes Gleis“ (System Grötz) für die S-Bahn

Hier ist **die DB aufgefordert** worden Tabellen vorzulegen die eindeutig Kosten Nutzen ausweisen wenn Fern- und S-Bahn auf diesem eingespannten Gleis fahren.

Erschütterung

Gewöhnungsabschlag für Vorbelastung

Dies ist nicht so hinnehmbar, die DB versucht hier einen für uns sehr nachteiligen Abschlag durchzusetzen.

Der angesetzte Faktor 1,5 ist nur für den öffentlichen Personennahverkehr ansetzbar, nicht jedoch für den Personenfernverkehr!!

Hier wird wohl das EBA entscheiden müssen, die DB zeigte sich hier unwillig.

Erschütterungsmessungen werden angezweifelt

Hier konnte trotz sehr genau vorgebrachter Bedenken, kein klares Ergebnis erzielt werden.

Wir beanstandeten die große Streuung, die unseres Erachtens nach die Rückschlüsse, der DB sowie ihres Erschütterungsgutachters, nicht nachvollziehbar macht. Außerdem die Anwendbarkeit der benutzten Prognosemethoden für unsere Bodenverhältnisse und das größere Abstände zur Bahntrasse nicht untersucht wurden.

Der Leiter der Erörterung der Senatsverwaltung musste die Bahn sehr klar darauf hinweisen dass sehr viele Einwender dieses monieren und hier kein Einzelfall vorliegt.

Wir müssen nun die angekündigten Antworten der DB, über die Senatsverwaltung abwarten.

Das Erörterungsprotokoll werden wir versuchen komplett zu kopieren, wer Interesse hat, kann es einsehen.

Auszüge aus dem Schreiben von RA Sommer

Zweifel bleiben bei den Prognosezahlen.

Herr Sommer regt an, Schreiben bezüglich der Verkehrsprognose an das Bundesverkehrsministerium und Bundestagsabgeordnete zu richten.

Die Zahlen des Flughafenshuttles sollten auch noch hinterfragt werden

Bezüglich der von der DB zugesagte Kosten Nutzen Analyse für die verschiedenen Abschnitte, erwartet er interessante Aussagen für die Betroffenen.

Bezüglich des **büG** sieht er auch Ungereimtheiten. Die Aussage, dass die Fernbahn so dominierend in der Lärmentwicklung ist, dass das **büG** für die S-Bahn unnötig ist, wird nicht belegt. Hier sollte nach der Antwort der DB noch einmal klar Stellung genommen werden.

Wir sollten eine eigene Kosten Nutzen Analyse für den besseren Vergleich aktiver / passiver Lärmschutz, für den uns betreffenden Streckenabschnitt erstellen

Die Lücken im Lärmschutz Teltowkanal bis S-Bahnhof Attilastr. sollte im Auge behalten werden.

Erschütterung, die Unklarheiten im Betroffenheitsbereich sind deutlich geworden.

Die fehlerhafte Wertung des Faktors 1,5 ist offenkundig geworden.

Es ist auch gelungen Zweifel an der Begründung des Vorhabenträgers DB zu wecken, das erschütterungsmindernde Maßnahmen am Unterbau der S-Bahn keine wesentlichen Effekte bei den Betroffenen hätten.

Wir sind nun schon dabei, den Anregungen von RA Sommer zu folgen und an entsprechend einflussreiche Stellen unserer Vertreter in der Bundesregierung und des Senats zu schreiben. Wollen wir hoffen, dass uns die Antworten weiterhelfen.

Bitte unterstützen Sie uns weiterhin,
nur gemeinsam können wir etwas erreichen!

Mit freundlichem Gruß
Lutz Blume
02.05.2007