

Bürgerinitiative Lankwitz „Dresdener Bahn“ PFA 1
im
Stadtteilzentrum Steglitz e.V.
Lankwitzer Str. 13
12209 Berlin
bi-lankwitz@gmx.de



Planfeststellung (PFA 1)

Der Abschnitt PFA 1, Attilastrasse bis Schichauweg, der Dresdener Bahn ist durch das Eisenbahnbundesamt EBA planfestgestellt worden, dies wurde am 16.7.2017 öffentlich bekannt gemacht. Sofern keine Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht bis zum 31.7.2017 eingereicht wurden, ist der Beschluss rechtskräftig. Die BI- Lankwitz hat schon erklärt, dass sie keine Klage organisieren wird. Wir wissen allerdings, dass mindestens eine Privatklage eingereicht werden soll.

Sie können die Planfeststellungsunterlagen PFA1 im Netz einsehen, hier der Link:
<http://www.dresdnerbahn.de/downloads>

Unsere Seitenangaben im folgenden Text beziehen sich auf Inhalte aus diesem Link!

Das EBA stellt ab S.131 fest, dass es kein Neubau ist, sondern eine Änderung von Betriebsanlagen (somit weniger Rechte beim Thema Erschütterung S.135 und ab S.221).

Bei Erschütterung wird die Zumutbarkeitsgrenze um den Faktor 1,5 erhöht. Dabei wird eine Gewöhnung an die Bahnstecke durch den S - Bahn -Verkehr angenommen und daher dem PFA 1 höhere Lärm- und Erschütterungsbelastung zugemutet. Ab S.225 und 263.

Nachmessungen werden an besonders genannten Gebäuden, ein halbes Jahr nach Inbetriebnahme, durchgeführt. S.36

Danach gibt es bei Überschreitungen Nachbesserung oder Entschädigung. S.45

Die auch von uns im Überschreitungsfall, Lärm- und Erschütterung, geforderte Reduzierung der vorgesehenen 160 km/h wird von dem EBA nicht akzeptiert; man probiert die Geschwindigkeit mit verkehrspolitischer Notwendigkeit zu begründen. Ab S.212

An Gebäuden, die durch Baumaßnahmen erschütterungsgefährdet sein können, wird vor Beginn der Arbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt. S.36

Das von der DB abgelehnte, besonders überwachte Gleis BüG, wird nun vom EBA in fast allen Bereichen vorgeschrieben. Es ist Erschütterungs- und Lärmmindernd. S.42+411

Die „Feste Fahrbahn“ (mit erschütterungsdämpfender Einlage) wird bei der Fernbahn zur Anwendung kommen, weitere Teile der S-Bahn Strecke werden mit gummibesohlenen Schwellen ausgestattet. Alles ist Erschütterungs- und Lärmindernd. S.44+94+ab 230

Beim Bau verzichtet man auf extrem laute und erschütterungsintensive Schlagrammen beim Einsetzen der Spundwände. Man wendet Vibrations-oder Spund-wandpressen an. S.32+179+410

Es werden punktuell provisorische Lärmschutzwände (Holzwände) zur Reduzierung des Baulärms gestellt. S.32

Für die BI Dresdener Bahn, PFA 1

Lutz Blume