

## **Standpunkt und Einwendungen der Lokalen Bürgerinitiative zum fehlenden Lärm- und Erschütterungsschutz entlang dem Streckenabschnitt „Anhalter Bahn“ in Teltow**

(Planungsabschnitt 3, km 12,3 bis km15,5 )

Sehr geehrte Damen und Herren !

Mit der absehbaren Inbetriebnahme der Anhalter Bahn sorgen sich mittlerweile über tausend betroffene Bürgerinnen und Bürger aus den Wohngebieten Seehof, Sigridshorst, nördlich und südlich der Mahlower Strasse sowie der Städtlersiedlung in Teltow auf Grund fehlender aktiver Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen um ihre Wohn- und Lebensqualität.

Es besteht Unverständnis darüber, weshalb den betroffenen Anwohnern der gesetzliche Anspruch auf aktiven „Lärmschutz entsprechend dem Stand der Technik“ gemäß der 16. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (16. BImSchV) verwehrt wird. Genau mit dieser Verordnung verpflichtet der Gesetzgeber den Bauherrn, in diesem Fall die Deutsche Bahn AG, bei einem Neubau oder auch bei „wesentlichen baulichen Änderungen“ einer bestehenden Strecke, „angemessene Lärmschutzmaßnahmen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinflüsse durch Lärmgeräusche“ vorzunehmen“.

Die Bahn AG definiert die Trasse der Anhalter Bahn trotz der jahrzehntelangen Stilllegung und Rückbaumaßnahmen nach wie vor als eine gewidmete Eisenbahnstrecke und deklariert die laufenden Baumaßnahmen als notwendig im Rahmen einer so genannten „Wiederinbetriebnahme“. Ein Standpunkt, der unter Experten umstritten ist, vom Eisenbahnbundesamt (EBA) als zuständige Behörde jedoch mitgetragen wird. Die Folge, die gesetzliche Auflage der 16. BImSchV hinsichtlich Lärmschutzvorsorge wird damit ausgehebelt.

Dem aufmerksamen Betrachter kann aber nicht verborgen bleiben, dass selbst die Wiederinbetriebnahme dieser Strecke auf Grund der heutigen Anforderungen, insbesondere durch den geplanten Fernbahnbetrieb, nur mit „wesentlichen baulichen Änderungen“, bezogen auf den technischen Stand von vor mehr als 50 Jahren, einhergehen kann.

Das ist denn auch der Grund, weshalb 1995/96 für den oben genannten Streckenabschnitt ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde. In dem Erläuterungsbericht dieses Verfahrens heißt es dazu auf Seite 4 unter Punkt 2.1. – Gesetzliche Grundlagen, Allgemeines:

„Da es sich um eine gewidmete Strecke handelt, sind im Rahmen des Wiederaufbaus nur **die wesentlichen baulichen Änderungen** gegenüber dem alten Zustand planfeststellungsrelevant.“

Das heißt, es gibt im Grunde rein rechtlich gar keinen Zweifel daran, dass die Auflagen der 16. BImSchV durch die vollzogenen „wesentlichen baulichen Veränderungen“ in dem oben genannten Streckenabschnitt den Bauherrn und somit die Deutsche Bahn verpflichten, noch vor der Inbetriebnahme geeignete aktive Lärmschutz-Maßnahmen entsprechend dem Stand der Technik zu realisieren.

Der bestehende Planfeststellungsbeschluss von 1996 sieht solchen Lärmschutz aber eigenartiger Weise nicht vor. Statt dessen ist die aktive Lärmschutzmassnahme des „besonders überwachten Gleises“ vorgesehen. Wir als Bürgerinitiative sehen diese Maßnahme, nicht zuletzt vor dem Hintergrund des inzwischen zusätzlich geplanten Umleitungsverkehrs der Dresdener Bahn, als unzureichend und unakzeptabel an.

Zum Verständnis, die Maßnahme „besonders überwachtetes Gleis“ verpflichtet die Bahn AG lediglich dazu, nach Inbetriebnahme der Anhalter Bahn entlang dem oben genannten Streckenabschnitt im halbjährlichen Abstand Lärmmessungen durchzuführen und dem EBA zur Bewertung vorzulegen. Dieses befindet sich dann nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren darüber, ob für „den bezeichneten Streckenabschnitt ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren mit gegebenenfalls neu festzulegenden Lärmschutzvorsorgemaßnahmen durchzuführen“ ist.

Wir meinen, dass diese Verfahrensweise auf Grund der inzwischen geänderten Bedingungen seit der Planfeststellung von 1996 nicht mehr als zeitgemäß angesehen werden kann und fordern deshalb - bezogen auf unseren eingangs formulierten Rechtsanspruch - vom EBA eine „Ergänzende Planfeststellung bezüglich festzulegender Lärmschutzvorsorge“ noch vor Inbetriebnahme der Anhalter Bahn.

Neben der erforderlichen Neubewertung des Bahnbetriebsprogramms für die Strecke Anhalter Bahn hinsichtlich Zugfrequenzen und Geschwindigkeiten - begründet durch den Umleitungsverkehr von der Dresdener Bahn - sind weiterhin Fehler bezüglich der Klassifizierung der von der Lärmimmission betroffenen Gebiete (Wohn- bzw. Mischgebiete) in der bestehenden Planfeststellung zu korrigieren sowie die neuen EU-Richtlinien bezüglich additiver Lärmimmission, zum Beispiel im Bereich der Wohngebiete Seehof und Sigridshorst, zu berücksichtigen.

Zur Durchsetzung dieser Forderung bitten wir die zuständigen Träger öffentlicher Belange auf Stadt-, Kreis- und Landesebene ebenso wie die Abgeordneten des Kreis-, Land- und Bundestages, uns bei diesem Vorhaben tatkräftig zu unterstützen..

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Uwe Valentin  
Sprecher der Lokalen Bürger-Initiative Anhalter Bahn Teltow