

Bahn zieht ihr Lärmkonzept auf Drängen der Bürger zurück

Mündliche Erörterung führte zur Änderung der Planunterlagen

Charlottenburg. Die mündliche Erörterung in Sachen Bahnvorhaben Stuttgarter Platz endete vergangenen Montag (wir berichteten). Aus Sicht der dortigen Bürgerinitiative (BI) habe die Veranstaltung eines deutlich gezeigt: Deutsche Bahn (DB) Projekt Verkehrsbau und Senat hätten das Bauvorhaben mit haarsträubender Qualität geplant.

Die Anwohner machten dies an Folgendem fest: Während der mündlichen Erörterung

wurden mehrere Punkte aus dem Planfeststellungsverfahren herausgenommen. So zum Beispiel das Lärmschutzkonzept, welches die Bahn im Sinne der Bürger ändern will.

Hierzu Ludwig Linsenmair von der Anhörungsbehörde, sprich Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: "Für den Lärmschutz wird jetzt ein neues Gutachten in Auftrag gegeben." Die Bahn wolle auf Lärmschutzwände verzichten, wie die Bürger es forder-

ten, so Linsenmair. Dafür sollen die Gleise der Fernbahn "besonders bewacht" werden, was heißt, dass diese regelmäßig geschliffen werden müssen. Züge machen weniger Lärm, wenn sie über geschliffene Gleise fahren. Hierfür sind aber teure Schleifmaschinen notwendig.

Nadia Rouhani freut sich über den kleinen Erfolg.

Erschütterungen überschreiten schon jetzt die Richtwerte

Wann das Eisenbahnbundesamt über das Bahnprojekt urteilt, ist offen

Neben dem Lärmschutzkonzept wurde auch der Punkt "Ausgleichsmaßnahmen für gefälltete Bäume" vorerst aus dem Verfahren genommen. Die Bürger kritisierten, dass kein einziger Ersatzbaum auf dem Stuttgarter Platz gepflanzt werden soll. Aus ihrer Sicht ist dort genügend Fläche vorhanden. Die Bahn will vor Ort keine Bäume pflan-

zen, weil sie ihr Grundstück an die Trigon verkaufen möchte. Die Trigon will am Stuttgarter Platz mehrere Häuser bauen, darunter ein Hochhaus.

In den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens gab die Bahn an, Ersatzbäume würden am Westkreuz gepflanzt. Hierzu Ludwig Linsenmair: "Bisher hat das Bezirksamt

Charlottenburg-Wilmersdorf aber noch nicht klar gesagt, was es mit der Fläche dort vorhat." Deshalb sei dieser Punkt noch offen.

Nadia Rouhani freut sich darüber: "Das Verfahren wird mit solchen Lücken immer anfälliger." Eine Klage seitens der Bürger habe so bessere Chancen. Andererseits be-

kommt sie eine Gänsehaut: "Das sind alles Armutzeugnisse dafür, wie in der Berliner Verwaltung gearbeitet wird."

Mit Verwaltung meint die Anwohnerin nicht nur die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, sondern auch die Denkmalschutzbehörden von Bezirk und Land wie auch das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf. Denn die Fakten, die zu Änderungen führten, habe allein die Bürgerinitiative zusammen getragen. Dafür hätten fünf Leuter über zwei Jahre hinweg nachforschen müssen. Seitens der Behörden hätten wichtige Einwände gefehlt.

Nadia Rouhani nennt ein Beispiel: Die Bahntrasse am Stuttgarter Platz ist denkmalgeschützt, soll aber in ihrem Aussehen zum Nachteil verändert werden. "Das hat weder die Denkmalschutzbehörden noch den Bezirk interessiert." Niemand habe diesbezüglich Einwände eingereicht, was selbst den Anwalt der Anhörungsbehörde gewundert habe.

Über einen weiteren Punkt sind die Bürger sauer: das Erschütterungskonzept der Bahn.

Die will diesbezüglich alles beim Alten lassen und verweist auf ein selbst in Auftrag gegebenes Gutachten. Darin steht, dass die Erschütterungen nach den Baumaßnahmen nicht wesentlich zunehmen werden. Was die Gutachter allerdings verschwiegen: Die Erschütterungswerte sind bereits jetzt 100 Prozent höher als die Richtwerte.

Hierzu Rolf Rohrman, Erschütterungsexperte der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM): "Dies ist erst jetzt bekannt geworden." Wenn nun Arbeiten an den Gleisen anstünden, müsse dieser Fakt auf alle Fälle berücksichtigt werden. Denn: Durch zu starke Erschütterungen würden Menschen wie durch zu lauten Lärm krank.

Eine Reihe von technischen Maßnahmen könnten die Schwingungen für Anwohner mindern, sagt Rohrman. Diese kosten aber Geld. Die Bürgerinitiative ließ Fachkundige die Kosten abschätzen. Nadia Rouhani: "Die Bahn müsste rund 30 Mark pro Gleismeter mehr ausgeben." Eine Zahl, die der BAM-Mitarbeiter für zu niedrig hält. Karsten

Sommer, der als Anwalt 99 Anwohner vertritt, spricht von rund zwölf Millionen Mark Baukosten mehr.

Rolf Rohrman kam auf Wunsch der Bürgerinitiative zur Erörterung ins Rathaus. Eigentlich sollte er nur prüfen, ob das Gutachten der Bahn einen Formfehler hat. Auch wenn sein Urteil in diesem Punkt ein Nein ist, kann er die Arbeit der Gutachter jetzt bewerten: "Die Auswirkungen der Baumaßnahmen sind nicht seriös eingeschätzt worden." Die Gutachter hätten zum Beispiel die Zahl zukünftiger Züge nicht ausreichend berücksichtigt. Das sei schlecht, denn mehr Züge bedeuteten auch mehr Erschütterungen für Anwohner.

Die Bahn lässt es in dieser Sache auf einen Rechtsstreit ankommen. Ludwig Linsenmair: "Das Eisenbahnbundesamt wird entscheiden, ob wegen zu hoher Erschütterungen nachgebessert werden muß oder nicht." Diese Abwägung hänge maßgeblich von bisherigen Gerichtsurteilen ab. Denn: An diesen hänge sich das Amt entlang.

Karsten Sommer glaubt, dass in diesem Fall ein neuer Richterspruch möglich ist: "Wir fordern die Einhaltung einer bundesweit eingeführten DIN-Norm." Es sei zudem ganz klar, dass die Bahn betroffene Bürger täuschen wollte. "Im Erschütterungs-Gutachten waren Zahlen, aber nicht deren Auswirkungen erklärt."

Wann das Eisenbahnbundesamt beschließt, ob die Bahn am Stuttgarter Platz bauen darf oder nicht, ist offen. Ludwig Linsenmair kann keinen Termin nennen. Nur soviel: Das Amt könne eine Vorbehaltsentscheidung fällen. Später müsse dann ein Ergänzungsbeschluss gefasst werden, zum Beispiel in Sachen Lärmschutz.

Karsten Sommer glaubt, dass sich das Verfahren über Jahre hinziehen kann. Dann würde sich die Bahn aber selbst ausbremsen. "Schließlich will sie die Gleise auch sanieren, um in einem schnelleren Takt fahren zu können." (con)

(Diese beiden Artikel erschienen am 4.7.2001 im Berliner Abendblatt, Ausgabe Charlottenburg)