

# „Wir fordern nur unser Recht“

LVZ v.  
4.8.2010  
S.21

## Deutsche Bahn steht weiter in der Kritik / Waldbahn-Anlieger kämpfen für aktiven Lärmschutz

Markkleeberg. Die Anwohner der Waldbahn fühlen sich im Stich gelassen – von der Deutschen Bahn (DB) und der Politik. Sie fordern aktiven Lärmschutz und einen Tunnel am Equipagenweg für alle statt halbherzige Lösungen für wenige. Ihre Hoffnung liegt auf der Landesdirektion Leipzig, die derzeit ihre Stellungnahme für das Eisenbahnbundesamt erarbeitet.

„Die Bahn verkündet, dass sie in neue Gleisanlagen, Stellwerke und Signaltechnik investiert. Für ordentlichen Schallschutz an der Umleitungsstrecke tut sie nichts. Dabei hat das Unternehmen 250 Millionen Euro aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes verschrenkt“, schimpft Fritz Behnke. Er ist einer der Köpfe der Bürgerinitiative „Stopp die Waldbahn“. Von seiner Terrasse hat er die Gleise im Blick und die Züge im Ohr. Während der 33 Monate dauernden Sperrung der Haupttrasse Leipzig-Connewitz-Gaschwitz werden es 128 pro Tag sein. Einer seiner Mitstreiter, Professor Paul Stevenson, wohnt am Übergang Equipagenweg.

„Aus meiner Sicht ist vielen das Ausmaß der geplanten Befahrung nicht klar“, sagt der gebürtige Engländer. Vielmehr würde so mancher denken: Selbst schuld, wer an einer Bahnstrecke baut. „Wir sind aber nicht blöd. Hier leben Ärzte, Ingenieure, Uni-Dozenten. Alle haben sich vor Baubeginn informiert“, sagt Stevenson. Als Beleg hat Behnke ein Schreiben vom August 2003. Daraus geht hervor, dass die Trasse Leipzig-Plagwitz-Gaschwitz bis 2012 als Umleitungsstrecke genutzt werden sollte. „Danach ist unser Ziel, für die Stilllegung ein Verfahren nach Paragraph 11 Allgemeines Eisenbahngesetz durchzuführen“, so die DB Netz AG damals. Die mehr als 80 Familien, die ab 2000 nahe dem Wolfswinkel ihre Häuser errichtet haben, fühlen sich von der Bahn „verschaukelt“.

„Bei der ersten Auslegung des Planfeststellungsverfahrens für die Strecke Leipzig-Connewitz-Gaschwitz vor zwei Jahren wurde die Waldbahn gar nicht



Ruhe vor dem Sturm: Die Anwohner der Waldbahn drängen nach wie vor auf Schallschutzwände und einen Tunnel am Übergang Equipagenweg. Foto: André Kempner

erst einbezogen, obwohl der Lärmpegel mit 70 Dezibel am Tag und 60 Dezibel in der Nacht prognostiziert wurde“, sagt Behnke. Ein Jahr später bei der Planänderung – noch immer kein Lärmschutz. Im Frühjahr 2010 legte die Bahn wie berichtet mit der zweiten Änderung zumindest ein Lärmgutachten vor. „Mangelhaft“, wie Behnke und Stevenson betonen: „Die Kosten für aktiven Lärmschutz wurden bewusst hochgerechnet, um uns passiven – also Schallschutzfenster für die erste Reihe – verkaufen zu können.“ Die Bahn plane nicht ordentlich und ignoriere die Rechte der Bürger, ist Behnke überzeugt. Dies seien die wahren Gründe für Verzögerungen beim Neubau der Strecke Leipzig-Connewitz-Gaschwitz und nicht die Anlieger der Waldbahn, die für ihre Gesundheit regelrecht kämpfen müssten.

Und das ohne Hilfe der Politik. „Von denen kommen nur schöne Worte – und zwar parteiübergreifend. Taten wären uns lieber“, so Stevenson und Behnke unisono. Einerseits sprechen viele vom Auwald als Vogelschutzgebiet von europäischer Bedeutung, engagierten sich gegen Motorboote, andererseits akzeptierten sie klaglos eine lärmende

davon, dass das Naherholungsgebiet Cospudener See für Radfahrer schwer zugänglich sein wird. Die müssen alle über die Koburger Straße.“

Zur Seite steht der Bürgerinitiative die Rechtsanwaltskanzlei Götze. „Auch die zweite Planänderung leidet an eklatanten Mängeln, die eine rechtmäßige Planfeststellung unmöglich machen“, sagt Anwalt Wolfram Müller-Wiesenhaken. Vor allem halte die DB am Bestandschutz der Waldbahn fest, spreche trotz erheblicher baulicher Eingriffe von „keinen wesentlichen Änderungen“. Nur diese begründen aber nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung einen Anspruch auf Schallschutz. „Gänzlich auf dem falschen Gleis ist die Bahn, wenn sie ausblendet, dass selbst ohne wesentliche Änderung die Einbeziehung der Waldbahn in das Schutzkonzept unumgänglich ist, weil aufgrund des zusammenhängenden Betriebes erhebliche Auswirkungen zu erwarten sind“, so Roman Götze. Er sei entsetzt über die offensichtlichen Mängel der von der Bahn vorgelegten schalltechnischen Untersuchung. „Es ist geradezu skandalös, dass sich die DB erst jetzt und noch dazu halbherzig und ohne Anerkennung einer

knapp unter der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegenden Maßnahmen durchringen kann.“ Der von den Bürgern eingeschaltete Gutachter Lothar Förster habe nachgewiesen, dass passiver Schallschutz unvertretbar sei, so Müller-Wiesenhaken. Grundsätzlich bestehe ein Vorrang von aktivem Schallschutz am Gleiskörper. Einzige Ausnahme: Unverhältnismäßigkeit.

„Die von der DB Netz vorgelegte Kosten-Nutzen-Analyse weisen wir zurück. Sie veranschlagt mehr als eine Million Euro für eine Schallschutzwand. Unser Gutachter hat 500 000 Euro kalkuliert“, erklärt Müller-Wiesenhaken und macht eine Rechnung auf. „Die angebotenen Schallschutzfenster sind mit 145 000 Euro anzusetzen – ohne dass sie den Anspruch für ein allgemeines Wohngebiet von 59 Dezibel tags und 49 Dezibel nachts sichern. Wenn man außerdem berücksichtigt, dass ein sechstelliger Betrag für die während der Umleitung tätigen Bahnwärter eingespart werden könnte, drängt sich die Variante aktiver Schallschutz mit Untertunnelung als Vorzugsoption doch geradezu auf.“

Warum die Bahn auf eine umständliche, riskante, wenig bürgerfreundliche, teure und aus Lärmschutzgesichtspunkten abzulehnende Lösung setze, bleibe ihr Geheimnis, so Götze. „Wir müssen sehen, ob sich die Landesdirektion für einen weiteren Erörterungstermin entscheidet oder ihre Stellungnahme direkt an das Eisenbahnbundesamt weitergibt.“ Stefan Barton, Sprecher der Landesdirektion, teilt mit: „An der Stellungnahme wird noch gearbeitet. Alle im Rahmen der Anhörung eingegangenen Hinweise werden berücksichtigt.“ Prinzipiell sei die Landesdirektion aber nicht Herr des Verfahrens, sondern nur Dienstleister.

„Sollte der Planfeststellungsbeschluss keine Auflagen vorsehen, werden wir umgehend die Verwaltungsgerichte anrufen“, lässt Götze keinen Zweifel. Und Paul Stevenson fügt hinzu: „Wir fordern nur unser Recht. Deshalb dürfen und werden wir nicht klein beigeben.“