



11.02.03

Meine Damen und Herren,

Dia 1

ich möchte mich zunächst bedanken, dass es der Bürgerinitiative 2 statt 4 hiermit möglich ist, ihre Bedenken gegen den geplanten 4-gleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Bad Vilbel und Frankfurt-West vorzutragen.

1. Einleitung

Bevor ich mit meinem Vortrag beginne, möchte ich mein Bedauern zum Ausdruck bringen, dass die Netz AG auf unsere detaillierten Begründungen der Sammeleinwendung von Anfang Januar 2003 nicht geantwortet hat. Ich weiß nicht, wie ich es deuten soll:

☞☞ War der Zeitraum zu kurz, da für die Beantwortung der Schreiben der Einzeleinwendungen über 6 Monate durch die Netz AG gebraucht wurden?

☞☞ Waren unsere Argumente so stark, dass sie nicht entkräftet werden können durch die Netz AG?

In Anbetracht dessen, dass die Bahn fortlaufend Neugründungen macht, stellt sich für mich hier die Frage, inwieweit ist eigentlich die Auskunft von Herrn Schmitt Netz AG der grundsätzlich mit i. A. unterschreibt rechtsverbindlich. Dies unter dem Aspekt, dass die Planungs- und Baukompetenz neu geregelt ist, seit dem 01.01.2003 unter der Bahntochter DB Projektbau. Ich hätte hierzu gerne eine Aussage von Herrn Schmitt.

Wer ist unser Ansprechpartner ?

Ich spreche im Namen von über 1.500 Bürgern aus den Stadtteilen

Eschersheim und Ginnheim, welche die Sammeleinwendung unterschrieben haben. Ich spreche aber auch im Namen von Bürgern, welche sich nicht getraut haben, zu unterschreiben – sie wohnen größtenteils in Sozialwohnungen oder sind Sozialhilfeempfänger. Die Furcht vor Repressalien war zu groß, um die Sammeleinwendung zu unterschreiben. Auch das muss gesagt werden: Die Angst vieler Bürger vor dem Moloch Behörden.

Eins vorweg, um mögliche Missverständnisse zu vermeiden:

Die Bürgerinitiative 2 statt 4 tritt sehr wohl für Verbesserungen des ÖPNV ein. Allerdings verlangen wir, Güterzugverkehr nicht durch dicht besiedelte Wohn- und Naherholungsgebiete zu leiten.

Dia 2

Es ist gut, dass es das Eisenbahn -Bundesamt gibt, eine Behörde, welche neutral die von der Bahn AG vorgeschlagenen Maßnahmen bewertet und im Interesse der Bürger abwägt. Leider basieren diese Maßnahmen auf einem AEG-Gesetz, welches aus dem letzten oder zum Teil vorletzten Jahrhundert stammt.

Dieses AE Gesetz räumt der Bahn nach wie vor Rechte ein, wie ein Staat im Staat. Darüber hinaus sind Politiker in ihrer Entscheidungsfindung auf die Angaben der Bahn angewiesen. Nur in Ausnahmefällen bemüht man sich um realistische, neutrale Gutachten. In unserem Fall ist dies sicher nicht geschehen. Die Politiker haben einseitig auf die Aussagen der Bahn AG gebaut und darauf vertraut.

Die Mitglieder der BI sind ganz normale Bürger und keine Fundamentalopponenten, wie uns gewisse Politiker und Beamte bezeichnen. Diese treffen Entscheidungen vom grünen Tisch, ohne das Umfeld und die Auswirkungen der geplanten Maßnahme zu kennen. Wir lieben und schätzen das Umfeld in dem wir leben. Deshalb bitten wir das Eisenbahnbundesamt die Interessen der betroffenen Bürger abzuwägen und in das Kalkül mit einzu beziehen.

Chart Stadtplan 3

2. Nun zum Themenkreis „alternative Streckenprüfung“

Dia 4

Die Bürgerinitiative sieht in dem zur Zeit laufenden Planfeststellungsverfahren den Mangel der Abwägung und Prüfung von alternativen Strecken für die Bewältigung des Verkehrsaufkommens bei bestehenden oder zu bauenden Strecken.

Es wurde keine Prüfung - von Alternativen Strecken vorgenommen - zum Bereich S-Bahn,

- für Regionalbahnen von Friedberg nach Frankfurt am Main bzw. Fernzüge und/oder
- Güterzüge, die verstärkt die Strecke zukünftig
- – lt. Aussage von Politikern - als Abfallprodukt nutzen können.

Es fehlen hierzu schriftliche Ausarbeitungen. Diese liegen uns zumindest nicht vor. Wir rügen hiermit den Mangel der Abwägung von Alternativen bei der Streckenprüfung.

In diesem Zusammenhang eine Frage an Herrn Schmitt:

Können Sie Ihre Aussage aus der Anhörung in der Ziehenschule nochmals bestätigen, daß der Planung die Nutzung der bestehenden alten Strecke vorgegeben war.

Ich bitte Sie nach meinen weiteren Ausführungen dazu Stellung zu nehmen.

In diesem Zusammenhang sollte das Thema Verspätung von morgentlichen S-Bahnen auch genannt werden.

Es gibt – in der Bahnsprache nennt man es so – „kranke Züge“, d.h. die Pünktlichkeit lässt zu wünschen übrig.

Nach Insider Informationen sind das Dispositionsfehler im Zugplan. Wir möchten nicht unterstellen, dass bewußt Regel-

Güterzüge in der Hauptverkehrszeit zwischen 7.30- 9.00 Uhr auf diese Strecke geschickt werden.

3. Zum Thema „Signaltechnik“

Dia 5

Wir mahnen an, dass in dem gesamten Planungsprozess keine Abwägung von alternativen Signaltechniken eingeflossen ist. Bezug wird hierbei genommen auf Untersuchungen der TU Berlin über das Routingsystem für Bahnnetze. Ich zitiere:

„Derzeit wird im Fachgebiet im Rahmen einer Eigenforschung ein Algorithmus für ein Objekt orientiertes, selbst lernendes Routingsystem für Bahnnetze entwickelt. Mit diesem System kann der Betrieb in einem stark belasteten Netz so gesteuert werden, dass gleichzeitig ein Teil der Züge nach einem festgelegten Fahrplan verkehren (Personenverkehr), für den anderen Teil der Züge (Güterverkehr) die Abfahrtszeiten und die Fahrrouten dem aktuellen Bedarf entsprechend ermittelt werden. Durch einen dezentralen Aufbau der Betriebssteuerung kann sehr flexibel auf Störungen im Streckennetz reagiert werden.“

Weiterhin ist das neue Signalsystem unberücksichtigt, welches sich zur Zeit bei der Deutschen Bahn AG auf der Strecke Jüterbog – Halle – Leipzig in Erprobung befindet.

Es ist davon auszugehen, dass innerhalb von wenigen Jahren diese modernen ETCS Systeme von Siemens oder Euro Balise S 21 oder Siemens Eurolop S 21 oder Systeme von anderen Herstellern zum Einsatz kommen. Damit wird ein Ausbau der Strecke unnötig.

Wir, als Bürgerinitiative bemängeln die Abwägung von Alternativen im Bereich Signalsteuerungen das Verkehrsaufkommen zu bewältigen und einen 4-gleisigen Ausbau überflüssig zu machen.

4. Zum Themenkreis „Planfeststellungsverfahren“

Dia 6

- a) Die Bürgerinitiative rügt den formellen Mangel der falschen Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Frankfurt am Main vom 19.02.2002, Seite 173. Hier steht:

„Planänderungsverfahren nach § 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

S-Bahn Rhein-Main; geänderte Planung des 4-gleisigen Ausbaus der S 6 zwischen Frankfurt am Main-West und Bad Vilbel mit folgenden Maßnahmen in Frankfurt am Main.“

Diese Ankündigung ist irreführend, da es sich um den 4-gleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn handelt.

- b) Außerdem steht diese Ankündigung im Widerspruch zum Landesentwicklungsplan Hessen 2000 vom 13.12.2000, in dem auf Seite 32 festgeschrieben steht,

„die Main-Weser-Bahn ist für höhere Geschwindigkeiten auszubauen, um die Oberzentren Gießen, Marburg und auch Wetzlar besser in die Schienen-Fernverkehrslinien einzubinden. Weiterhin sind die Planungen durch viergleisigen Ausbau fortzusetzen und zu realisieren, der Einsatz von Verkehrs-Neigezügen ist vorzusehen.“

Unter dem Punkt „Öffentlicher Personennahverkehr“ ist die eben zitierte Strecke im Landesentwicklungsplan Hessen dagegen nicht erwähnt.

- c) Die Engpässe im S-Bahntunnel sind bekannt, brauchen nicht erwähnt zu werden. Es ist auch bekannt, dass keine zusätzliche S-Bahn verkehren wird, die Taktzeit der S-Bahn wird auch nicht erhöht, somit entfällt die Basis zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 des GVFG. Diese Maßnahme verstößt außerdem gegen § 3 Abs. 1 GVFG, da die Maßnahme weder nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist, noch unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist.
- d) Weiterhin war die Offenlegung, insbesondere der vom Lärm betroffenen Liegenschaften unvollständig und irreführend.

B e w e i s :

- 1. Der Ordner mit der schalltechnischen Untersuchung der Fritz GmbH, Bericht Nr. 97176/S2/3 vom 16.10.2001 war nicht in blauer Farbe ausgedruckt, welches für einsehende Personen nicht kenntlich machte, dass es sich hierbei um eine erstmalige Auslegung mit objektbezogenem Nachweis handelte.**
- 2. Die Straße Höllbergweg mit 15 Liegenschaften wurde aufgeführt, die es in Frankfurt überhaupt nicht gibt.**

3. U. a. fehlt die korrekte Aufführung von folgenden Liegenschaften, die bereits seit über Jahren bestehen.

Fuchshohl 97 4 geschossig- ausgewiesen 2-geschossig

Fuchshohl 119 4 geschossig- ausgewiesen 3-geschossig in der gesamten Planungszeit mehrgeschossig ,

desweiteren in der Woogstrasse

39, 47, 47a, 32a, 32b, 34 a,b,c,d,e,f , 36 a,b,c,d,e,f , 38 a,b,c, 40 a,b, .All diese Häuser fehlen und werden bewohnt von Familien mit kleinen Kindern.

Das Gutachten der Fritz GmbH weißt dies grösstenteils als ein Mischgebiet aus ,nur die Liegenschaft 30 und 36a als Wohngebiet . Laut Auskunft der Stadt Frankfurt am 6.2. 03 liegt für dieses Gebiet kein Bebauungsplan vor. Fakt ist es ist heute ein Wohngebiet. Dementsprechend müssten auch die Grenzwerte mit 59/49 bemessen werden.

Wir sehen hierin einen sachlichen und formellen Mangel, da es den Betroffenen nicht möglich war, sich in diesem Gutachten wiederzufinden und bezweifeln die Richtigkeit der gesamten Studie. Auch unter der Feststellung der Fritz GmbH Seite 7 Bericht 97176/S2/3

„ wurde bei Inaugenscheinnahme der betroffenen Gebäude vor Ort überprüft“

Das kann nicht stimmen !

B e w e i s :

Zeugen Klaus Pulina, Jürgen Kirchhoff und Gutachten Fritz

- e) Nach uns vorliegenden Informationen soll die Belastbarkeit der Schienen auf 20-22 Tonnen ausgebaut werden. Für S-Bahnen wäre jedoch eine Belastung von 15 Tonnen ausreichend. Ein weiterer Beweis, daß die Strecke für Güterzüge genutzt werden soll und kann.

5. Zum Thema „Finanzierung“

Die für den Personennahverkehr zweckgebundenen Steuergelder (GVFG) würden mißbräuchlich für den Güterverkehr verwendet.

Die Aussage, dass mehr Güterverkehr fließen wird, ist begründet in

A dem Gutachten der Fritz GmbH, Frankfurt am Main vom 29.05.1998, Bericht Nr. 9717/S2, Seite 11, Absatz 43.1 u.a., welche im Auftrag der Bahn erstellt wurden. Auf der gesamten Strecke werden nur mehr Güterzüge fahren, jedoch nicht eine S-Bahn zusätzlich;

B ist weiterhin begründet aus dem Auszug des Schreibens der DB Netz AG, Niederlassung Mitte vom 21.10.2002, Zeichen: N-MI-KSWS:

Aus folgenden Gründen ist es nicht beabsichtigt, den zukünftigen, auf der Main-Weser-Bahn prognostizierten Güterzugverkehr auf Alternativrouten zu verlagern. Um den Streckenabschnitt Bad Vilbel- Frankfurt-West vom Güterverkehr zu entlasten, wäre als Streckenalternative nur die Nutzungsstrecke Hanau – Friedberg sinnvoll. Dies scheidet aber als Entlastungsstrecke aus zwei wesentlichen Gründen aus. Durch den Knoten Hanau können aus kapazitiven Gründen kaum zusätzliche Güterzüge in bzw. aus Richtung Friedberg von und nach Frankfurt am Main gefahren werden. Wie der Knoten Hanau sind auch die nord- und südmainischen Strecken bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit durch Zugfahrten bereits heute belegt. Damit

wird deutlich, dass es zu erheblichen fahrbahntechnischen Problemen kommen wird, den prognostizierten Mehrverkehr der Strecke 3742 durch den Knoten und die genannten Strecken abzufahren. Weitere Belastungen in Form von Umleiterzügen von der Strecke 3900 sind dann überhaupt nicht mehr von der vorhandenen Infrastruktur zu verkraften.

Dia 7

Wir bezweifeln die von der DB Netz bekannt gegebene Informationen, da auf der Strecke Friedberg-Hanau an einem normalen Werktag je Richtung (jeweils ungefährender Mittelwert) folgende Zugzahlen eingesetzt sind:

Fernverkehrszüge	0
Nahverkehrszüge	25
S-Bahnen	0
Güterzüge	10 bis 30

(je nach Frachtaufkommen und Verkehrslage)

Darüber hinaus besteht auf dieser Strecke Samstag nachmittag bis Montagmorgen Betriebsruhe.

Also in der Zeitspanne in der sich die betroffenen Bürger sich in den Gärten, Kleingärten, Balkonen und Terrassen in der Zeit ab April bis Oktober aufhalten.

Hiermit wird eindeutig der Beweis angetreten, dass die Strecke für zusätzliche Güterzüge genutzt werden wird und deshalb auch als solche finanziert werden müsste.

Weiterhin gibt es zu bedenken, dass die Bahn an einer schnellen Realisierung interessiert ist. Dies spiegelt sich wider in folgender Tatsache.

Soweit uns bekannt ist, wird eine Neubau - Strecke des ÖPNV aufgrund des GVFG zu 60% vom Bund, 27,5% vom Land und zu 12,5% von den beteiligten Kommunen finanziert. Im Falle des 4-gleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt-

West und Bad Vilbel fällt jedoch auf, dass sich die Bahn mit 25 Mio. € beteiligt. Dies sind 15,6% der zur Zeit projektierten Kosten.

B e w e i s :

Presse-Information „Die Bahn DB“ unterzeichnet mit Gerd Fälzer, Pressesprecher für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland vom 21.01.2003

Dia 8

Die Realität der zweifelhaften Finanzierungspraxen wurde in dem Artikel „Zugzwang Subventionen die Regierung will beim Nahverkehr sparen – und hat dafür auch gute Argumente. Doch auf Druck der Provinzlobby muss sie Milliardenhilfen am Ende sogar noch aufstocken“ in der Zeitschrift Kapital 5/2002 Seite 20 ff. besprochen. Ohne auf den Artikel näher einzugehen, möchte ich folgendes zitieren:

„Fast alle Länder legen die Vorschriften, insbesondere den Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren, kreativ aus.

Hessen hat den 5 Mio. € teuren Neubau des ICE-Halts Limburg fast nur als Regionalisierungsmitteln bezahlt. Begründung: Wegen einiger Pendler sei das auch ein Nahverkehrsprojekt“.

Auf das Thema Wirtschaftlichkeit dieser Bahnverbindung während der verkehrsarmen Zeiten möchte ich nicht eingehen, aber nicht unerwähnt lassen, dass der Bund Regionalzüge mit 7,1 Milliarden € pro Jahr subventioniert. Somit bezahlen wir Bürger

alle nicht nur sinnlose Investitionen, sondern auch Züge bei denen kein Unternehmer auf die Idee käme, diese Strecke auf eigenes Risiko zu befahren.

Die Bahn erhält im Rahmen des geplanten Ausbaues umfangreiche Subventionen. Es muss geprüft werden, ob es sich hierbei nicht um unerlaubte Wirtschaftsförderung, einen Verstoß gegen das Wettbewerbs- und das EU-Recht handelt.

6. Zum Thema „Auskunftspflicht“

Trotz mehrfacher Bemühungen, telefonisch und auch schriftlich bei Herrn Dr. Kortenhaus (Ministerium Wiesbaden) und Herrn Staatsminister Posch wurde uns die Einsicht in die Kosten-Nutzen-Untersuchung (KNU) verweigert. Wir können uns das nur wie folgt erklären:

1. Die Kosten-Nutzen-Untersuchung ist veraltet – nach unseren Informationen ist sie über 8 Jahre alt – ;
2. eine neue Kosten-Nutzen-Untersuchung wird schwierig zu argumentieren sein, insbesondere in Anbetracht dessen, dass immer mehr Betriebe aus Frankfurt in den Speckgürtel abwandern und dadurch nicht genügend Nutzerzahlen für die S-Bahn parat stehen.
3. eine Schwierigkeit der Rechtfertigung gegeben sein wird.

Dies wäre ein weiterer Beweis dafür, dass die Strecke als Magistrale für den Güterfernverkehr bei weiterem Ausbau bis Friedberg geplant ist, was sich auch mit dem Landesverkehrsplan Hessen 2000 deckt, wie vorher bereits erwähnt. Damit wäre sie falsch ausgelegt.

7. Zum Thema „Zugzahlen“

Dia 9

Wie bekannt, ist der Lärmpegel abhängig von den Zugzahlen, Zuggattungen etc.

Wir wissen auch, daß die Güterzugzahlen variieren.

Im Rahmen der Anhörung im Sommer 2001 wurden von Herrn Schmitt DB Netz (siehe Protokoll der Sitzung Seite 2) eine Zahl von 52 Güterzügen pro Tag als Ist-Zustand genannt.

Zählungen der Bürgerinitiative am 11.01.2003 haben allerdings 68 Güterzüge ergeben.

Das Lärmgutachten der Fritz GmbH geht auf Seite 11 von projektierten Güterzugzahlen (Express Cargo, Inter Cargo-Zug, Interregio Cargo Zug, Regional Cargo Zug) von täglich 75 Zügen aus.

In dieser Aussage besteht ein formeller Mangel, welcher begründet wird:

1. in den Aussagen des Schreibens der Bahn, wobei es nur möglich ist, auf dieser Strecke zusätzlich Güterzüge fahren zu lassen, siehe Brief DB Netz AG 21.10.02
2. In den Prognosedaten, des BMVBW, wobei die Prognose des Zuwachses für das Jahr 2015, also 6 Jahre nach der voraussichtlichen Fertigstellung der Strecke, einen Zuwachs von 63% gegenüber heute projektiert. Wir halten diese Projektion für realistisch in Anbetracht der Liberalisierung des

Güterfernverkehrs, d.h. Einsatz von Privatgesellschaften für die Nutzung der Strecke.

Dies bedeutet jedoch, dass die wirklichen Güterzugzahlen im Jahre 2015 nicht 75 Züge sein werden, wie in den Lärmberechnungen von Herrn Fritz angenommen, sondern basierend auf der Aussage von der Netz AG von 52 Zügen der Zuwachs zu 85 Güterzügen im Jahre 2015 führen wird.

Basierend auf Zählungen der Bürgerinitiative von 68 Güterzügen wird die echte Zahl der Güterzüge 112 betragen.

Somit ist der Bericht und auch die Empfehlungen, was Schallschutz anbelangt, formell falsch.

8. Zum Thema „Schienenbonus“

Dia 10

Die Besonderheit des Schienenbonus von einer Minuskorrektur laut § 3 der Lärmschutzverordnung um 5 dbA basiert allein auf sozialwissenschaftlichen Begründungen, die physikalischen Begründungen wurden nicht beachtet. – Eisenbahnlärm ist sympathischer als anderer Lärm - Im Rahmen der eingeleiteten EU Gesetzgebung wird Lärm gleich Lärm behandelt, so dass die Anlieger an Schienenwegen nicht schlechter behandelt werden, als die Anlieger an Straßen.

9. Nutzung der Strecke

Dia 11

Nach der bestehenden Gesetzgebung ist die Bahn AG frei in der Nutzung der Strecke sowohl bei den Fernbahngleisen als auch bei den S-Bahngleisen (Schreiben des Bundesverkehrsministeriums aus dem hervorgeht, dass es auch keine Einschränkungen bei der Nutzung von S-Bahngleisen gibt, die aus dem GVFG finanziert sind).

Gemäß Rechtsprechung des VGH Kassel und des Bundesverwaltungsgerichts können Regelungen über die Nutzung nicht als Nebenbedingung (Auflagen) von Amts wegen ausgesprochen werden. Wohl aber kann der Vorhabensträger dies zur Bewältigung der Schallproblematik beantragen bzw. ihr zustimmen.

Ein solcher Antrag des Vorhabensträgers ist der Bürgerinitiative weder bekannt noch liegt er uns bekannten Behörden und politischen Parteien vor.

Weiterhin ist zu bemängeln, dass die Mehrzahl der Güterzüge nachts fährt, also ab 22.00 Uhr und dass ab Samstag bis Montagmorgen sämtliche Güterzüge auf der Nord-Süd-Verbindung durch Frankfurt geleitet werden, da die Strecke Friedberg – Hanau am Wochenende Betriebsruhe hat.

Es gibt keinen verbindlichen Prognoseplan des Vorhabensträgers über die Nutzung der Strecken mit den verschiedenen Zugarten. Zumindestens liegt er der Öffentlichkeit nicht vor.

Wir sehen hiermit einen formalen Mangel, da Nachbesserung bei Schallschutz etc. nicht gefordert werden könnte, da eine exakte, eindeutige Basis fehlt.

10. Landschaftszerstörung, Wassereinzugsgebiet, Zerstörung des Ortsbildes

Dia 12

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Thema Wassereinzugsgebiet, welches sich laut beigefügten Bildern für obiges Gebiet ergibt, nicht ausreichend gewürdigt worden. So ist es verboten, dass Lkw's mit Gefahrgut das Gebiet befahren, für die Eisenbahn wurden anscheinend Sonderrechte eingeräumt.

Der dauerhafte Schutz des Frankfurter Grüngürtels Dia 13, Dia 14 von den Frankfurter Stadtverordneten beschlossen und 1994 vom Land Hessen als Landschaftsschutzgebiet bestätigt wurde, wird durch den Bau der Strecke verletzt. Dies auch unter dem Aspekt, dass in der Region kein gleichwertiger Ersatz zu schaffen ist.

Laut Empfehlung aus verschiedenen Richtlinien sollte der Verwaltungsträger eine Vision der geplanten Maßnahme erarbeiten lassen. Da eine solche Vision von der Bahn AG nicht vorgelegt wurde, hat die BI dies erarbeiten lassen.

Herr Schmitt hat anlässlich der Anhörung in der Ziehenschule die Richtigkeit bestätigt.

Hier die Bilder, urteilen Sie selbst.

Dia 15, 16, 17, 18, 19, 20

11. Lärmschutz, Lärmwerte

Dia 21

Die Bürgerinitiative bezweifelt die Richtigkeit der von der Fritz GmbH durchgeführten Studien, da von falschen Zugzahlen, wie vorher bewiesen, ausgegangen wird (siehe hierzu Ausführungen über Zugzahlen). Die vorgeschlagenen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind nicht ausreichend, so gibt es keinen aktiven Schallschutz im Gleisbett.

Aktive Schallschutzmaßnahmen stehen unter dem Vorbehalt, dass die Kosten der Maßnahmen nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BimSchG). Dies bedeutet aber nicht, dass sie nur in Betracht kämen, wenn sie nicht wesentlich teurer als passiver Schallschutz sind.

Dia 22

Nach allgemeiner Rechtsauffassung rechtfertigt selbst eine Lärminderung von 1-2 dBA zusätzlich aktiven Lärmschutz. Außerdem hat der aktive Schallschutz auch bei den Nachtwerten Vorrang vor passiven Lärmschutz. Dieser Maßgabe ist in weiten Bereichen der geplanten Strecke, insbesondere zwischen Frankfurt-Eschersheim und Ginnheim nicht Rechnung getragen. Auch besteht ein Anspruch auf Schallschutz, nicht nur für Gebäude und deren Nutzung, sondern auch für sogenannte Außenwohnbereiche. Dazu gehören Balkone, Terrassen, Freisitze und Spielplätze für Kinder im Garten. Es kann den Folgerungen der Fritz GmbH nicht gefolgt werden, dass Emissionsquelle und Emissionsort zu weit von der Bahn entfernt liegen – insbesondere in den Bereichen, wo kein aktiver Schallschutz vorgesehen ist.

Dia 23, 24, 25, 26, 27, 28

Durch den nicht vorhandenen aktiven Lärmschutz verschlechtert sich in weiten Bereichen die Lage der Grundstücke im Sinne des Mietspiegels und der Grundstückswerte.

Es bleibt festzustellen, dass selbst bei Durchführung aller durch die Fritz GmbH vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionswerte in weiten Bereichen der Ausbaustrecke in keinsten Weise eingehalten werden.

Dia 29, 30

Nach Vornahme aller durch die Fritz GmbH vorgeschlagenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen, besteht Anspruch auf passiven Lärmschutz

bei 411 Liegenschaften am Frankfurter Berg

bei 441 Liegenschaften in Eschersheim

bei 323 Liegenschaften in Ginnheim

also 1175 Liegenschaften in insgesamt 3500 Stockwerken

Diese Zahlen sind zu korrigieren um die bis heute nicht richtig erfassten Liegenschaften bezüglich Geschosshöhe, Neubauten, Zuordnung ob Wohn- oder Mischgebiet.

Wir als BI fragen, wurden hier technisch alle aktiven Schallschutzmöglichkeiten wirklich genutzt?

Wir bezweifeln das, da obwohl möglich, eine Mittelschallschutzwand in weiten Bereichen nicht geplant ist.

Die Lärmbelastung durch andere Verkehrswege und Emissionsquellen ist besonders dann zu berücksichtigen, wenn die

Gesamtbelastung den Grad einer Gesundheitsgefährdung erreicht. Der Staat darf wegen der grundrechtlichen Schutzpflicht aus Artikel 2 Abs. 2 S. 1 GG/6/6 keine weiteren Belastungen zulassen, wenn diese im Ergebnis Leben oder Gesundheit beeinträchtigen.

Wir sehen einen formalen Mangel in dieser Form des geplanten aktiven Lärmschutzes.

Des Weiteren entsteht der Eindruck, dass die Bahn als Vorhabensträger versucht, das gesamte Projekt deshalb zu puschen, um die neu zu erwartenden Auflagen in der Lärmgesetzgebung der EU zu umgehen.

Laut Bundesverwaltungsgericht ist die Vorwirkung der Richtlinien der EU- auch wenn diese noch nicht in nationales Recht umgesetzt sind- zu berücksichtigen.

Ist das hier geschehen ?

Wir meinen nein.

Ein formeller Mangel.

Dia 31

Welche gesundheitlichen Auswirkungen man bewußt riskiert zeigt beispielhaft folgendes Chart mit der Aufwachwahrscheinlichkeit bei plötzlich anschwellendem Lärm.

12. Erschütterungen

Dia 32

Die erschütterungstechnische Untersuchung vom 29.05.1998 basiert auf DIN Normen aus den Jahren 1975, 1990 und 1992. Diese DIN Normen wurden zwischen den Jahren 1999 bis 2001 überarbeitet. Wir sehen in der vorliegenden Studie einen formalen Mangel, da die neuen Erschütterungs-DIN-Normen im Bauwesen keine Berücksichtigung finden.

Bis heute liegen von der Bahn keine eindeutigen Verkehrsprognosen vor. Es ist allgemeine Rechtauffassung, dass die Bahn eine planerische Prognose der jeweiligen Materie angemessen und in methodisch einwandfreier Weise erarbeitet. Ihr Ergebnis muss nachvollziehbar sein. Wir verweisen auf § 75 Abs. 2 (s. zweites VwVfG), welches besagt, dass ein Anspruch auf Nachbesserung gegeben ist, wenn die Prognose fehl schlägt.

Wir bemängeln keine erschütterungsminimierte Lagerung des Gleiskörpers.

13. Elektro-Emissionen

Durch den Betrieb der Bahn entstehen so genannte niederfrequente Felder, bedingt durch den Strom der Frequenz 16/2 Drittel Herz.

Wir sehen es als einen formalen Mangel an, dass in Anbetracht dessen, dass die Leitungen 5 m näher an die Häuser heranrücken, keine Studie über die elektromagnetische Verträglichkeit erstellt wurde. Wir verweisen hierbei auf Studien, wie „netzfrequente magnetische Felder, biologische Wirkungen, gesundheitliche Risiken, Grenzwerte und Expositionen vom Epolog Institut oder Paul Scherer Institut, Hannover, Villingen Dezember 1998.“

In diesen Studien ist, die Wirkungszunahme von Krebserkrankungen, Fortpflanzungs- und Entwicklungsstörungen, neurodegenerative Erkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, psychische Erkrankungen, etc. aufgeführt.

14. Zusammenfassung

Dia 33

Die Bürgerinitiative 2 statt 4 sieht in dem vorgelegten Verfahren gravierende Mängel.

1.
 - a) der Mangel der Abwägung von Alternativstrecken,
 - b) Abwägung ob die Strecke bei Einsatz moderner Signaltechnik ausreichend wäre.

2. Formelle Fehler
 - a) durch irreführende Auslegung und falsche farbliche Kennzeichnung

 - b) bei der Berechnung der zukünftigen Zugzahlen;

 - c) bei der Rechtfertigung des zu bauenden Schallschutzes;

 - d) bei der Berechnung des Erschütterungsschutzes;

 - e) durch das Fehlen einer Elektro Emmissionsstudie

3. Nichteinbeziehung der Richtlinie 2002 / 49 / EG vom 25.06.2002 über Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

4. Missbrauch von GVFG Mitteln

Wir bitten das Bundeseisenbahnamt in der Bewertung unserer Einwände offen zu sein und nicht die Blindheit der politischen Parteien anzuwenden.

Wir sind betroffene Bürger, keine Verwaltungsjuristen, keine Politiker vom grünen Tisch, wir benötigen die objektive Beurteilung der Umstände. Es muß in Deutschland doch möglich sein, auch ohne alle Entscheidungen auf Gerichte zu verlagern, zu angemessenen Maßnahmen zu kommen.

Ich danke Ihnen.