

Brücke soll Schranke an B 5 ersetzen

In Wustermark gibt es Lärmschutzwände ab 59 Dezibel

Wustermark. Den neuesten Stand beim geplanten Ausbau der künftigen ICE-Strecke Berlin-Hannover im Bereich der Gemarkung Wustermark ließ sich der Amtsausschuß Wustermark während seiner jüngsten Sitzung erläutern. Änderungen zu den bisher bekannten Plänen gab es beim Kreuzungspunkt zwischen der B 5 und der Eisenbahnlinie', legte Heinrich Liebrecht von der zuständigen Planungsgesellschaft Schnellbahnbau (PGS) dar. Da wegen der bis zu 280 Kilometer pro Stunde schnellen ICE-Züge Bahnschranken künftig nicht mehr statthaft sind, wollten die Bahnplaner die heutige Schranke am Bahnhof Wustermark durch eine Straßenunterführung ersetzen. Dies hätte aber Kosten in Höhe von 33 Millionen Mark verursacht, die zu zwei Drittel vom Bund, da es sich um eine Bundesstraße handelt, und zu einem Drittel von der Bahn AG getragen worden wären. Nun entschied man sich für die um 20 Millionen Mark billigere Variante einer Straßenbrücke in acht bis zehn Meter Höhe über den Gleisen. Die Kosten für die Anlage eines Rad- und Fußweges auf der

Brücke müßte aber die Gemeinde Wustermark tragen. Ein Teil der B 5-Trasse werde künftig der Zufahrt zum Bahnhof Wustermark dienen.

Ein besonderes Augenmerk werde dem Lärmschutz gewidmet, führte Liebrecht ebenfalls aus. Die Schallschutzwände würden eine Höhe zwischen zwei und vier Metern haben, 'Grundlage hierfür sei ein jüngst erstelltes Lärmgutachten. Dort, wo zur Nachtzeit Schallemissionen von mehr als 59 Dezibel zu erwarten seien, würde als aktiver Lärmschutz eine Schutzwand errichtet, erläuterte der Bahnplaner. Bei Siedlungsbereichen, die dem Gutachten zufolge nicht in einem Areal liegen, wo der Wert 59 Dezibel übertroffen werde, wolle sich die Bahn mit passivem Lärmschutz, wie schallabsorbierenden Fenstern begnügen.

Keine Schutzwand für Dyrotz

Deshalb werde es in Dyrotz keine Lärmschutzwände geben, kündigte Liebrecht an, da dieser Bereich in einer Zone unter 59 Dezibel liege. Mit den betroffenen Bewoh-

nern werde sich die PGS zusammensetzen. Der zu erwartende Lärm der Eisenbahn wäre ohnehin geringer als am Anfang gedacht, da statt der für das Jahr 2010 prognostizierten täglichen 404 Zugfahrten nunmehr die Bahn mit 217 Zügen am Tag auf der Neubaustrecke rechnet. Aus diesem Grunde werde man neben den beiden neuen Hochgeschwindigkeitsgleisen nur ein Stammgleis, das dem Regionalbahnverkehr dienen sollte, erneuern, so Liebrecht. Damit umfasse die Trasse nach deren Fertigstellung drei Gleise. Der Bau eines vierten Gleises sei weiter möglich.

Mit den Bauarbeiten wolle die Bahn im Herbst beginnen. Deshalb müsse sich die Bevölkerung auf Erschwernisse einstellen, obwohl die meisten Material- und Baustellenfahrten auf der Schiene erfolgen werden. Nur wenige Baufahrten wolle man auf der Straße abwickeln, klärte Liebrecht auf.

Trotz der Probleme mit den Großtrappen bei Rathenow rechnete Liebrecht damit, daß es beim Termin 31. Mai 1997 für die Aufnahme des ICE-Verkehrs nach Hannover bleibt. **mkv.**