(Auszug aus den)

Beschlüssen Nr. 247 - 259

der 12. ordentlichen, öffentlichen Sitzung
der Bezirksverordnetenversammlung Steglitz-Zehlendorf von Berlin

am 15.01.2003

Drucksache Nr. 543/II (neu)

Antrag der FDP-Fraktion
Lärmschutz an der Anhalter Bahn!

Beschluss Nr. 258

Die BVV hat beschlossen:

Das Bezirksamt wird ersucht, sich bei den zuständigen Stellen nachdrücklich dafür einzusetzen, daß beim als "Wiederaufbau" bezeichneten Bau der Anhalter Bahn im Bezirk Steglitz-Zehlendorf die für Neubauten geforderten Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden, insbesondere sichergestellt wird, daß beim Bahnbetrieb die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung entsprechend angewandt werden. Hierfür sollten Mittel des bereits bestehenden "Programms zur Lärmsanierung an Schienenwegen" des Bundes, das die rot-grüne Koalition fortentwickeln will, eingesetzt werden.

stellv. Bezirksverordnetenvorsteherin

15.01.2003

Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin
Abt. Bauen, Stadtplanung und Naturschutz
Bauordnungsamt FB Stadtplanung
Stapl 22

-7728

März 2004

Vorlage
zur Kenntnisnahme für die Bezirksverordnetenversammlung

1. Gegenstand der Vorlage: BVV-Beschluss Nr. 258 vom 15.01.2003
   Lärmschutz an der Anhalter Bahn
2. Berichterstatter: **Bezirksstadtrat Stäglin**
3. Die Bezirksverordnetenversammlung wird gebeten, von Nachstehendem Kenntnis zu nehmen:

Mit Beschluss Nr. 258 vom 15.01.2003 hat die BVV beschlossen, dass das Bezirksamt ersucht wird, sich bei den zuständigen Stellen nachdrücklich dafür einzusetzen, dass beim als „Wiederaufbau" bezeichneten Bau der Anhalter Bahn im Bezirk Steglitz-Zehlendorf die für Neubauten geforderten Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden, insbesondere sichergestellt wird, dass beim Bahnbetrieb die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung entsprechend angewandt werden. Hierfür sollten Mittel des bereits bestehenden „Programms für Lärmsanierung an Schienenwegen" des Bundes, das die rot-grüne Koalition fortentwickeln will, eingesetzt werden.

Dazu wird folgendes berichtet:

Die Planfeststellungsbeschlüsse zum „Wiederaufbau und Elektrifizierung der Anhalter Bahn" für die Planfeststellungsabschnitte 1 und 2

- „nördlich Prellerweg bis Haltepunkt Lichterfelde-Ost, Km 5,249 bis Km 9,000 - PFS1"

  und

- „Haltepunkt Lichterfelde-Ost bis Landesgrenze Berlin/Brandenburg, Km 9,000 bis Km 12,365 - PFS2"

liegen seit dem 12.08.2002 bzw. dem 21.06.2001 vor.

Möglichkeiten für das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf sich im Sinne des Antrages bei den zuständigen Stellen nachdrücklich dafür einzusetzen, dass bei dem als „Wiederaufbau" bezeichneten Bau der Anhalter Bahn die für Neubauten geforderten Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden, bestanden daher aus rechtlicher Sicht nicht.

Im Mai 1998 hat die Anhörungsbehörde die Planfeststellungsunterlagen für das Bauvorhaben „Wiederaufbau und Elektrifizierung der Anhalter Bahn" PFS1 und PFS2 dem damaligen Bezirksamt Steglitz im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme übergeben.

Im Rahmen dieser zwei Planfeststellungsverfahren hat das damalige Bezirksamt Steglitz seine fachlich und rechtlich begründeten Anregungen fristgemäß bei der Anhörungsbehörde eingereicht und in den anschließenden Anhörungsverfahren vorgetragen.

Anders als im Falle der Dresdener Bahn, bei der es sich um einen Neubau bzw. Erweiterungsbau einer bis heute nur zweigleisigen Bahntrasse handelt, geht es beim Vorhaben Anhalter Bahn um den Wiederaufbau eines Gleispaares der seit 1901 viergleisigen Bahntrasse. Durch die 1901 erfolgte Trennung zwischen Vorortbahn –aus der sich die S-Bahn entwickelt hat- und Fernbahn besteht die Anhalter Bahn als viergleisige Strecke. Die Anhalter Bahn ist daher eine Bestandsstrecke, auch wenn das Erscheinungsbild der Trasse vor Baubeginn diesen Schluss nicht ohne weiteres zuließ. (Die Tatsache, dass es sich somit um einen Wiederaufbau handelt, hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) zweifelsfrei nachgewiesen).

Auf Grund der Tatsache, dass es sich somit um einen Wiederaufbau handelt, werden von der 16.BImSchV Grenzwerte von 60 dB(A) für den Nachtwert und von 70 dB(A) für den Tageswert bzw. ein Anstieg von + 3 dB(A) als das Maß der rechnerisch ermittelten Erheblichkeit des Eingriffs im Rahmen des Schalltechnischen Gutachtens im Planfeststellungsverfahrens zur Ermittelung der Notwendigkeit des Einsatzes lärmmindernder Maßnahmen zu Grunde gelegt.

Als Berechnungsgrundlage der Immissionswerte im Bestand wird das Betriebskonzept 2010 herangezogen. Nach Auffassung der DB AG, die im Planfeststellungsbeschluss vom EBA bestätigt ist, wäre die in diesem Betriebskonzept vorgesehene Zugverkehrsdichte ohne die politisch bedingte zeitweilige Betriebsruhe bereits heute realisiert. Der Wiederaufbau wäre somit einer umfassenden Trassensanierung gleichzusetzen, bei der die Elektrifizierung den planfeststellungsrelevanten Sachverhalt darstellte. Auf Grund der rechnerisch bestehenden hohen Lärmvorbelastung wird die Erheblichkeit des Eingriffs nicht durchgängig erreicht, so dass auch auf längeren Trassenabschnitten keine Schallschutzmaßnahmen vorzusehen sind. Damit fällt der Lärmschutz gegenüber einem Neubau entsprechend geringer aus. In den Trassenabschnitten, die jedoch mit einer Lärmschutzwand versehen werden, ist von einer überschlägigen Pegelreduzierung von bis zu 10 dB(A) auszugehen. Hier können sogar punktuell die für Neubauvorhaben festgelegten strengeren Grenzwerte eingehalten werden.

Das ehemalige Bezirksamt Steglitz hat sich in seiner Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange für umfassenden Lärmschutz eingesetzt.

Die Annahme des Betriebskonzeptes 2010 als Berechnungsgrundlage wurde als nicht realistisch bezeichnet, da die hohe Zugfrequenz erst durch den Bau des Nord-Süd-Tunnels ermöglicht wird. Es ist nach Auffassung des Bezirks nicht nachvollziehbar, Streckenabschnitte isoliert ohne Zusammenhänge im Gesamtnetz einer Region derart planungsrechtlich zu behandeln. Die Argumentation des Bezirks fand jedoch in der Abwägung zur Planfeststellung seitens des EBA keine Berücksichtigung.

Ein über die o.g. Grenzwerte hinausgehender Anspruch auf Lärmschutz wird vom Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf als wünschenswert bezeichnet und entsprechend der Beschlusslage in der BVV gefordert. Entsprechend höhere und zusätzliche Lärmschutzwände müsste jedoch das Land Berlin bestellen und finanzieren. Derartige Überlegungen bestehen derzeit nicht.

Die Bundesregierung hat ein Programm zur Lärmsanierung an Schienenwegen aufgelegt. Dieses wird an Streckenabschnitten eingesetzt, deren Lärmbelastung noch deutlich über den Werten der Anhalter Bahn liegt. Nach Aussage des Umweltbundesamtes ist seitens des Bundesministeriums für Verkehr vorgesehen, diese im Haushalt des Bundes festgelegten Mittel für Strecken mit Belastungen über 70 dB(A) einzusetzen (Dieser Wert wird im Zuge der Anhalter Bahn nur einmal punktuell knapp erreicht, ohne dass dadurch eine wesentliche Änderung nachweisbar ist).

Um mit den knappen Finanzmitteln des Lärmsanierungsprogramms möglichst große Effekte zu erzielen, werden Lärmschutzwände nur an ausgewählten Trassenabschnitten geplant. Auf den überwiegenden zur Sanierung vorgesehenen Streckenabschnitten kommt das sog. besonders überwachte Gleis (Büg) zum Einsatz. Vom Büg verspricht sich die Bahn nach Genehmigung durch das EBA eine Lärmreduzierung um –3 dB(A).

Da im Zuge der Anhalter Bahn das Büg durchgängig zum Einsatz gelangen soll, wird auch der o.g. 70 dB(A) Bereich, schalltechnisch unter dem theoretischen Bestandswert liegen.

Das Bezirksamt Steglitz richtete bereits im November 1990 Schreiben an den Regierenden Bürgermeister, den Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz sowie die Fraktionsvorsitzenden der damaligen Koalition mit der Bitte um Unterstützung der bezirklichen Forderungen nach umfassenderem Lärmschutz. Aufgrund der besonderen räumlichen Situation des „alten West-Berlin" sind Bebauungspläne festgesetzt (Thermometersiedlung), die eine mögliche Wiederinbetriebnahme der po-

litisch bedingt stillgelegten Bahntrassen nicht ausreichend berücksichtigt haben. Das Land Berlin sollte daher eine Verpflichtung erkennen, sich an den finanziellen Mehraufwendungen für einen Lärmschutz im Sinne einer Neubaumaßnahme zu beteiligen.

Der Regierende Bürgermeister verweist in seinem Antwortschreiben auf die Koalitionsvereinbarung, „in der es heißt, dass beim Wiederaufbau der Anhalter Bahn der Lärmschutz nach heutigem Standard, unabhängig von Bestansschutzregelungen, umgesetzt werden muss".

Der Senator für Stadtentwicklung erklärt seine Bemühung unabhängig vom Planfeststellungsverfahren, sich beim Bundesminister für Verkehr für Finanzmittel zur Lärmsanierung an bestehenden Bahntrassen, zu der nach Rechtsauffassung auch die Anhalter Bahn zählt, einzusetzen.

In der Senatsvorlage Nr. 183/00 vom 04.04.2000 über Lärmschutz an der Anhalter Bahn und Dresdener Bahn heißt es dazu: „Der Senat von Berlin wird sich dafür einsetzen und prüfen, ob bzw. diese Finanzmittel für erweiterten Lärmschutz beim Wiederaufbau der Anhalter Bahn verwendet und in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht werden können."

Da eine bauliche Änderung des aktiven Lärmschutzes im Sinne der Aufstockung bereits planfestgestellter Lärmschutzwände bzw. der Ergänzung fehlender Lärmschutzwände planfeststellungsrelevant sind, müsste eine Änderung der Planfeststellungsunterlagen mit entsprechendem Verfahren erfolgen. Dies ist bislang nicht geschehen.

Aufgrund eines Interviews in der von der DB AG publizierten Kundeninformationsschrift „Punkt 3" vom 04.12.2003 mit dem Projektleiter der DB Projekt Bau GmbH Herrn Kleemann über den Bau einer zusätzlichen Verbindungskurve von der Anhalter Bahn zum Eisenbahnaußenring, die Verkehrsbeziehungen von Nord nach Ost ermöglicht, hat das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf um weitere Informationen gebeten, da diese Netzoptimierungen möglicherweise mit erheblichen Nachteilen an anderen Streckenabschnitten verbunden sein kann.

Der Bau dieses Kreuzungsbauwerk „Genshagener Heide neu" von der Anhalter Bahn zum östlichen Berliner Außenring lässt die Vermutung zu, langfristig auf den Neubau einer Fernverkehrsstrecke auf der Trasse der Dresdener Bahn verzichten zu können, und die Züge der Dresdener Bahn auf die Trasse der Anhalter Bahn umzuleiten. Eine erhebliche Zunahme des Zugverkehrs auf der Anhalter Bahn wäre zumindest für längere Zeit die zu erwartende Folge.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Wiederaufbau der Anhalter Bahn wurde diese Problematik angesprochen. Seitens der DB AG wurde die Möglichkeit des Baus einer Überführung von der Anhalter Bahn zum Berliner Ring aus räumlichen Gründen ausgeschlossen.

Durch die künftige Nutzung der Nordwestkurve für Fahrten Richtung Ostring ist die Möglichkeit eröffnet, die für die Dresdener Bahn vorgesehenen Zugverbindungen ebenfalls über die Anhalter Bahn zu führen.

Da sich der Neubau der Dresdener Bahn, insbesondere wegen der ungeklärten Finanzierung einer Trassentieflage in Lichtenrade, offensichtlich auf unabsehbare Zeit zu verzögern scheint, wäre damit die dem Betriebskonzept der Anhalter Bahn zu Grunde liegende Prognose nicht mehr haltbar. Die zusätzlichen Zuggruppen wären daher in einer erweiterten schalltechnischen Untersuchung zu berücksichtigen.

Ein Scheitern der Prognose im Sinne der Planfeststellung ist jedoch entsprechend des hier bestehenden Kenntnisstandes erst bei Aufgabe der Dresdener Bahn aus dem Bundesverkehrswegeplan gegeben. Solange könnte die Trasse der Anhalter Bahn mit höheren Zugfrequenzen belegt werden, ohne dass ein geändertes schalltechnisches Gutachten erweiterten Lärmschutz erforderlich macht.

In ihrer Antwort vom 30.01.2004 beschreibt die DB AG die Kurve als erforderlich für den Güterverkehr vom GVZ Großbeeren zum Außenring nach der Verlagerung der Verkehre vom Hamburg-Lehrter-Güterbahnhof (HuL) nach Großbeeren.

Darüber hinaus ist vorgesehen, mit der Inbetriebnahme der Anhalter Bahn bis zur Betriebsaufnahme der Dresdener Bahn, temporäre Verkehre Richtung Dresden über die Anhalter Bahn zu führen. Das führt jedoch nicht zu einer Steigerung der Zugzahlen gegenüber dem für die Anhalter Bahn geplanten Betriebsprogramm. Es ist lediglich vorgesehen, aus dem für den im Betriebsprogramm der Anhalter Bahn in Richtung Jüterbog prognostizierten Regionalverkehr zeitweise Züge in Richtung Glasower Damm / Blankenfelde zu führen.

Durch die geplante Eingleisigkeit der Verbindungskurve und deren niveaugleichen Ein- und Ausbindung in die Anhalter Bahn bzw. den Berliner Außenring ist die Durchlassfähigkeit der Kurve allerdings sehr eingeschränkt.

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf wird die Entwicklung der Planungen für Anhalter Bahn und Dresdener Bahn weiterhin mit hoher Aufmerksamkeit verfolgen und wenn es die planungsrechtliche Situation zulässt, weiteren Lärmschutz einzufordern.

Es wird gebeten, den Antrag damit als erledigt anzusehen.

Weber
Bezirksbürgermeister

Stäglin
Bezirksstadtrat