

Erörterungstermin zum Planfeststellungsabschnitt I der Dresdener Bahn vom 11.01.-12.01.1999

Teilnehmer:

Vorhabenträger (Deutsche Bahn AG) :

Vertreten durch „Projekt Knoten Berlin“

Fr. Eckl (Leiterin der Rechtsabteilung), Herr Wiemer (Teilprojektleiter Dresdener Bahn), Hr. Krüger, Fr. Golde, Hr. Allrich (GWB), Hr. Holertz (VEPRO), Hr. Pieler, Hr. Fislake (Rechtsanwalt), Hr. Giese (Ingenieurbüro Haas), Hr. Fischer (DB AG), Hr. Wagner, Hr. Fritz (Gutachter Erschütterung), Fr. Ludwig (Gutachterin Lärm), Fr. Kirchner (DB AG, Schallschutz), u.a.

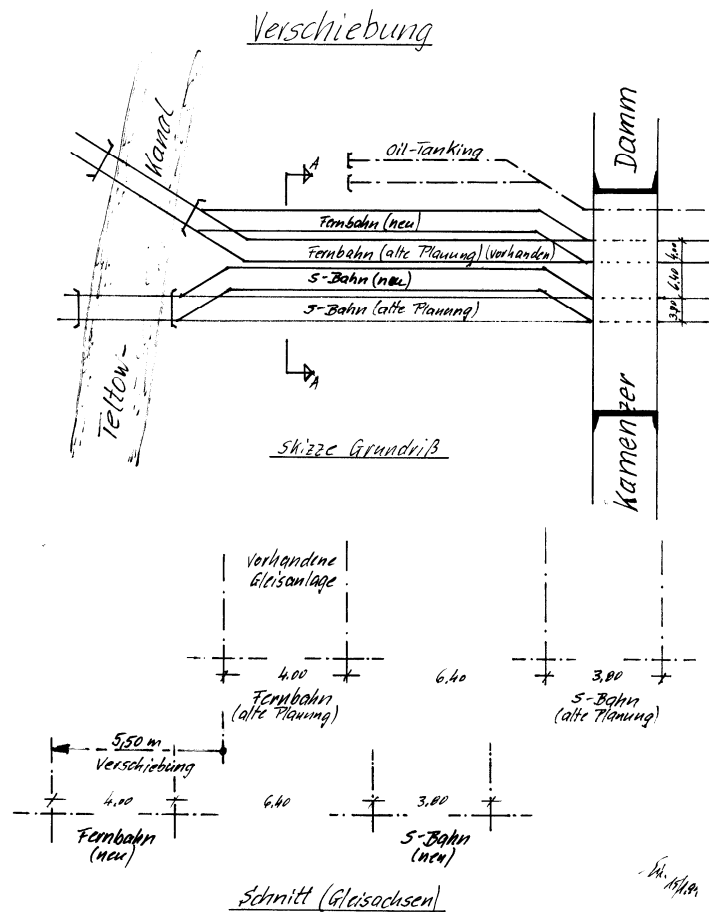
Anhörungsbehörde (Sen BauWohnVerkehr-IX C) :

Hr. Linsenmair (Leiter der Anhörungsbehörde), Hr. Hötzel, Hr. Herke

zu 0) Allgemeiner Verfahrensgang

Hr. Linsenmair teilte mit, daß nach vorliegender Tagesordnung verfahren werden soll (s. Anlage).

- Der Planfeststellungsabschnitt I umfaßt das Gebiet von Kilometer 6,062 bis 12,300.
- Planfeststellungsantrag der Deutschen Bahn AG wurde vom Eisenbahnbundesamt (Planfeststellungsbehörde) an die Anhörungsbehörde am 28.10.1997 weiter gereicht.



An diesem Punkt wurde von Herrn Wiemer die veränderte Planung der Trassierung vorgestellt:

- Trassierung verändert sich zwischen dem Kilometer 6,9 (Teltow-Kanalbrücke) bis Kilometer 7,8 (Kamenzer Damm)
- Fern- und S-Bahngleise werden gegenüber der ausgelegten Planung um 5,50 m nach Osten verschoben.

- Flächeninanspruchnahme:

Kein Flächenerwerb mehr im Freimüllerweg

Flächeninanspruchnahme im Hohenbrunner Weg und Bernecker Weg nur für die Bauzeit.

Im Bischofsgrüner Weg wird noch das Eigentum von folgenden Grundstücken um ca. 1m in Anspruch genommen: 87-91, 93, 95-97, 101-113

Fr. Eckl: Die Änderungen fließen in die Planung ein.

zu 1) Verfahrensfragen

- Grundstückserwerb soll über eine Immobilienfirma erfolgen.

Hr. Hötzel: Aussagefähige Unterlagen konnte die Bahn der Anhörungsbehörde vor dem Erörterungstermin nicht vorlegen.

zu 2) Bedarf, Notwendigkeit, Prognose

- Planung beruht auf einer Prognose für das Jahr 2010.

Hr. Giese: Prognostizierte Zahlen stellen das Maximum aufgrund der Prognose dar. Es ist nicht das Maximum an Zügen aufgrund der zur Verfügung stehenden Gleise damit gemeint. Anbindung des GVZ Großbeeren über Anhalter Bahn.

Fr. Eckl: Keine Güterzüge auf der Anhalter Bahn ist eine vorläufige Annahme.

Hr. Wiemer: Es verkehren im Abschnitt I 30 Güterzüge (26 Tag, 4 Nacht).

Hr. Giese: Personenfernverkehr von Skandinavien zum Bosphorus wird über die Dresdener Bahn geführt. Der entsprechende Güterverkehr erfolgt über den Außenring.

Hr. Wiemer: Haltepunkte für den Flughafen-Shuttle: Lehrter Bhf., Potsdamer Platz, Papestr., Schönefeld

Fr. Eckl: Wesentliche Änderungen bewirken ein neues Verfahren

zu 3) Trassenalternativen

Flughafenanbindung kann über 3 Wege erfolgen, dabei ist die Lösung Dresdener Bahn die Günstigste (10-12 Minuten Lehrter Bhf. - Schönefeld).

Fr. Eckl: Vorgabe für die Fahrzeit Berlin-Dresden von 1 Std. (polit. Forderung).

zu 4) Verlegung der Gleise nach Osten

- Verlegung der Trasse nach Osten ermöglicht es der Bahn auf eigenem Gelände zu bleiben. Oil-Tanking ist von der Verlegung nicht betroffen.

- Verlegung verringert die Höhen der Stützwände erheblich (Bsp.: Hohenbrunner Weg/ Bernecker Weg: Von 8,5 m auf 1,5 m)

- Standfestigkeit der Lärmschutzwände verbessert sich ebenfalls.

- Höhe der Lärmschutzwand von Gleisoberkante beträgt 3,80 m.

zu 5) entfällt

zu 6) Städtebauliche Aspekte

zu 7) Eingriffe in Nachbargrundstücke

Hr. Schwarz (Oil-Tanking) zieht den Widerspruch aufgrund der geänderten Planung zurück. Verlagerung der Entladeeinrichtung auf GASAG-Gelände wäre nur bei Kostenneutralität möglich. Der Erwerb von GASAG-Gelände ist im Moment nicht möglich. Bau- und Genehmigungsverfahren würden einen Zeitraum von ca. 2 1/2 Jahren erfordern. Oil-Tanking besitzt nur Nutzungsrechte. Grund und Boden gehören der Bahn.

zu 8) Belange des Lärmschutz

zu 8a) Anwendung der 16. BImSchV; Neubau oder Wiederaufbau

Es existieren mehrere (3) Kilometrierungen auf den Plänen: Eine Historische-K., eine S-Bahn-K. und eine Fernbahn-K.. Die Differenz beträgt ca. 138 m.

Für den Bereich zwischen Teltow-Kanal und Kamenzer Damm ist es egal, ob es sich um einen Neu- oder Wiederaufbau handelt, da infolge wesentlicher Änderungen in jedem Fall die 16. BImSchV zur Anwendung kommt.

Für die nördlich des Teltow-Kanals gelegenen Bereiche gilt die wesentliche Änderung nicht, da bereits 4 Gleise vorhanden waren.

zu 8b) Kritik am Lärmgutachten

Fr. Ludwig: Anstieg der Lautstärke erfolgt logarithmisch mit der Geschwindigkeitzunahme.

- Es wird zugunsten der Lärmgeschädigten gerechnet. Aussage des Vorhabenträgers zu den Einsprüchen bezüglich des Lärmschutzes.
- Die 16. BImSchV berücksichtigt Frequenzen nicht.
- Die Lärmpegel werden nur in einem Rechenverfahren ermittelt. Es erfolgt auch keine Nachmessung der gerechneten Werte.
- Es verkehren keine ICE-Züge auf dieser Strecke.

Fr. Ludwig: Bei Nachweis von falsch ermittelten Werten auf Grundlage der 16. BImSchV bessert die DB kostenlos nach. Dies bezieht sich auch auf das dann erforderliche Gutachten.

zu 8c) Besonders überwacht Gleis

- Am 16.03.1998 ist vom Eisenbahnbundesamt (EBA) eine Lärminderung um 3 dB(A) für das überwachte Gleis anerkannt worden, auf der Dresdener Bahn werden nur 2 dB(A) angesetzt.
- Alle 6 Monate findet eine Meßfahrt statt. Das Protokoll muß dem EBA vorgelegt werden. Bei Abweichungen von den normalen Werten, muß ein unverzügliches Schleifen der Schienen erfolgen.

zu 8d) Reduzierung der Geschwindigkeit

- Geschwindigkeit von 160 km/h beruht auf Bundesverkehrswegeplan.

Fr. Eckl: Verringerung darf nicht stattfinden, da sonst andere Bereiche ebenfalls die Möglichkeit verlangen könnten.

Fr. Ludwig: Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 160 km/h auf 120 km/h brächte eine Minderung des Lärmpegels um 1 dB(A). Dabei wurden alle Züge die 160 km/h fahren mit 120 km/h angesetzt.

zu 8e) Tieferlegung der Trasse

- Die Tieferlegung der Fernbahntrasse wird von der DB AG abgelehnt.
- Erhöhte Kosten von ca. 2,5 - 3 Mio. DM.

Fr. Ludwig: Die Tieferlegung der Fernbahn-Trasse um 0,8 m würde den Lärmpegel um 1 dB(A) senken.

- Tieferlegung um mehr als 0,8 m aus bautechnischen Gründen nicht möglich (Fluchtweg, umfangreiche Leitungsverlegung am alten Bahnübergang notwendig, etc.). Zusätzliche Inanspruchnahme von Privatgrund wäre die Folge.

zu 8f) Allgemein Vorrang aktiver vor passiver Lärmschutz

- Lärmschutzwände werden maximal 4m hoch geplant (ohne Ausnahme). Dies bedeutet 3,80 m ab Schienenoberkante. Die Wand wird aus dem Werkstoff Holz gebaut. In nördlicher Richtung vom Haus Hohenbrunner Weg 8 a-c (Kilometer 7,155) ist eine Lärmschutzwandhöhe von 3 m vorgesehen.

Fr. Eckl: Es existieren unterschiedliche Bewertungen für verschiedene Schienenoberbauarten. Eine Einzelfallbetrachtung fand jedoch nicht statt, denn es ist das System "Grötz" vorgesehen, und deshalb auch nur dieses betrachtet worden.

- Überführungsfahrten werden weiterhin mit Diesellokomotiven durchgeführt.
- Es verkehren 20 Flughafen-Shuttle in den Nachtstunden.
- Passive Maßnahmen beziehen sich auf Schlaf- und Kinderzimmer. Bei ausreichendem Schallschutz der vorhandenen Fenster besteht nur ein Anspruch auf eine schallgeminderte Außenbelüftung der Räume.

zu 8g) Bauzeitliche Beeinträchtigungen

- Inbetriebnahmetermin der Dresdener Bahn erfordert gleichzeitiges Bauen an mehreren Stellen.
- Baulogistikbereiche sollen am Bahnhof Attilastr. und Marienfelde eingerichtet werden.
- Die Bauarbeiten sollen hauptsächlich vom Gleiskörper aus erfolgen.
- Massenbaustoffe sollen über die Gleise herangeführt werden.
- Einrichtung des Baustellenbereichs Hohenbrunner Weg/Bernecker Weg ist möglicherweise nicht notwendig. Die vorgesehenen Arbeiten zur Erstellung der Stützwand können eventuell vom Gleiskörper aus durchgeführt werden, da sich die Höhe der Wand von 8,5 m auf 1,5 m reduziert. Dies wird auch zu einer Halbierung der vorgesehenen Bauzeit von 9 Monaten führen.
- Zur Vermeidung kritischer Verfahren wie Rammen, sollen statt dessen Verfahren wie Einschlämmen oder Rütteln zur Anwendung kommen.

- Bei kritischen Verfahren (z.B: Rammen, Verdichten) ist eine Beweissicherung von dem Bauträger durchzuführen. Über das Einzugsgebiet hat der Bauträger zu entscheiden. Erfolgt keine vorhergehende Beweissicherung der Gebäudezustände, ist beim Auftreten von Bauschäden der Bauträger unverzüglich zu informieren. Reagiert der Bauträger nicht, muß der Betroffene selbständig handeln.
- Die Bauunternehmen sind für geringe Belastungen verantwortlich.
- Nach AV Baulärm sind folgende Werte einzuhalten: 55 dB(A) (Tag), 40 dB(A) (Nacht)

zu 9) Lärmschutz grundstücksbezogen

- Nach Inkrafttreten des Planfeststellungsbeschlusses soll der Einbau des passiven Lärmschutz bis Baubeginn erfolgt sein. Dies ist mit der Bahn abzustimmen.

Fr. Eckl: Die Bahn schreibt die Betroffenen an. Dann gibt es zwei Möglichkeiten der Baudurchführung.

- 1) Die Bahn schlägt eine Firma vor, die die Arbeiten durchführt.
- 2) Der Betroffene beauftragt eine eigene Firma zur Durchführung der Arbeiten und die Bahn erstattet die Kosten.

- Durch die Trassenverschiebung vermindert sich der Lärm um bis zu 2 dB(A).

zu 10) Erschütterungsschutz -Allgemeine Problematisierung

Hr. Fritz: Die Behandlung des Abschnitts Teltow-Kanal bis Kamenzer Damm erfolgt vom Vorhabenträger wie ein Neubau. Es gilt die DIN 4150/2, deren Werte aber keine Gesetzeskraft haben.

Hr. Fritz: Vergleichsmessungen, um die Prognose an anderen als den gemessenen Gebäuden zu bestätigen, sind nicht durchgeführt worden. Es sind aber außerhalb der gemessenen Gebäude zusätzliche Querschnitte (nur mit Erdspeissen), bezüglich des Übertragungsfaktors im Erdreich, untersucht worden. Diese Bodenmessungen erfolgten auch in einem größeren Abstand als 49 m. Die Ergebnisse sind aber nicht veröffentlicht worden und werden auch nicht zur Verfügung gestellt.

Hr. Fritz: Nach Inbetriebnahme erfolgen Messungen in allen Häusern, die in der Prognose eine Erhöhung der Belastung um mehr als 0% aufweisen. Diese Messungen erfolgen erst nach voller Inbetriebnahme (ca. 1 Jahr) der Bahnstrecke.

Hr. Fritz: Es sind Effekte durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 160 km/h auf 120 km/h zu erreichen. Hierbei reduzieren sich die Emissionen über alle Frequenzen. Durch die Verschiebung der maximalen Spektren zu tieferen Frequenzen kann es jedoch eventuell auch in Einzelfällen zu stärkeren Belastungen kommen (Resonanz von Geschosßdecken).

Hr. Fritz: Es wird zu spürbar bis deutlich spürbaren Immissionen kommen. Gesundheitliche Schäden durch Erschütterungsimmissionen werden beim Projekt Dresdener Bahn aber ausgeschlossen. Auch Erschütterungen bis $KB=1,2$ sind zumutbar. Ergeben die Nachmessungen erhöhte Werte, so sollen passive Maßnahmen erfolgen oder entschädigt werden. Als passive Maßnahme könnte eine Stütze unter der Zimmerdecke in Betracht kommen, insgesamt sind die Möglichkeiten der passiven Maßnahmen sehr gering.

- In welcher Art und Höhe diese Entschädigung ausfallen würde, blieb unbeantwortet.

Hr. Fritz: Eine allgemeine Befolgung der LAI-Richtlinie wird abgelehnt.

Hr. Wiemer: System "Grötz" wird in alle Fernbahngleise eingebaut. System "Grötz" wird im Verschiebungsbereich (5,50 m) nicht auf den S-Bahngleisen angewandt. Hier ist nur ein Schotterbett vorgesehen. Ursache ist hierfür der Bauablauf bei durchgängigem 2-gleisigen S-Bahnverkehr.

- Aus dem Kreis der Betroffenen ist angeregt worden, den S-Bahnverkehr vorübergehend eingleisig durchzuführen. Ein weiterer Vorschlag war, den S-Bahnverkehr auf die neue Fernbahntrasse vorübergehend zu verlegen, um den Einbau des Systems "Grötz" für alle Bereiche vorsehen zu können.

Fr. Eckl: In der Bauplanung sollen alternative Bauabläufe geprüft werden.

- Es kann sein, daß das EBA eine Optimierung des Trassenaufbaus unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit anordnet.

zu 11) Erschütterungsschutz grundstücksbezogen

- Der Vorhabenträger ist auch nach Jahren noch für bauliche Schäden verantwortlich. Beweispflichtig ist zuerst der Geschädigte. Danach tritt der Vorhabenträger in die Beweissicherung ein.

zu 12) Eingriff in Natur und Landschaft

- Es ist eine durchgehende Begrünung der Lärmschutzwand vorgesehen (Wein, Hopfen und Ähnliches)

zu 13) Einzelne Baulichkeiten

zu 13a) S-Bahnhof Kamenzer Damm

- Trassierung ermöglicht den Bau des S-Bahnhofs auch weiterhin. Da jedoch keine Bestellung von Seiten des Landes Berlin zur Errichtung des Bahnhofs oder Haltepunkts vorliegt, ist eine weitere Einbeziehung in die Planung nicht erfolgt.

zu14) Elektromog

- Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden.

Januar 1999