

# ENTWURF 2006-09-27

Anneliese Anlieger  
Bischofsgrüner Weg 222  
12247 Berlin

2006-09-27

An die  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Zi. 213 R  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin

## **Einwendungen gegen die Änderungen der Planunterlagen zum Zwecke der Planfeststellung für das Bauvorhaben „Wiederaufbau und Elektrifizierung der Dresdener Bahn, Knoten Berlin, der Strecke Südkreuz (a) – Blankenfelde, Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1), nördlich AttilasträÙe bis S-Bahnhaltepunkt Schichauweg**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
gegen die o.g. Änderungen der Planunterlagen erhebe ich hiermit folgende Einwendungen:

### Allgemein:

- Die erneute Planauslegung erfolgt wegen geplanter Veränderungen im Planfeststellungsabschnitt, u.a. Wegfall einer Unterführung an der Buckower Chaussee, und beabsichtigten Änderungen der geplanten Lärm- und Erschütterungsmaßnahmen. Änderungen dürfen aber die betroffenen Bürger nicht schlechter stellen, als im Nachgang zur Erörterung früherer Einwendungen 1999 festgestellt und als Ergebnis in 2000 ausgelegt.
- Die Änderungen wurden angeblich nötig, weil die geschätzten Zugfrequenzen für das Jahr 2015 sich gegenüber früheren Annahmen für das Jahr 2010 geändert haben. Aus der Änderung der Planungszahlen von 1997 bis heute ist zu schließen, dass sich diese Zahlen bis zur Inbetriebnahme der Dresdener Bahn wiederum ändern werden, in Hinblick auf die geplante Privatisierung der Bahn sogar noch stärker, wenn mögliche Konkurrenzunternehmen auf die Gleise drängen. Der Betriebszeitraum der neuen Anlagen umfasst noch wesentlich längere Zeiträume ( bei der Kostenschätzung für lärmtechnische Maßnahmen werden z. B. bereits 25 Jahre berücksichtigt). Um eine halbwegs verlässliche Schätzung der benötigten Schutzmaßnahmen zu ermöglichen sollte daher vom Schätzwert zuzüglich der Unsicherheit der Schätzung ausgegangen werden. Damit kommt man auf höhere Zugfrequenzen als die jeweiligen Maximalwerte der o.g. Schätzungen, die ca. 10 Jahre auseinander liegen. Alle Schutzmaßnahmen müssen daher höher ausfallen als 2000 geplant und nicht niedriger.
- Wenn heute schon neuere technische Regeln zur Bewertung herangezogen werden, dann darf das nicht nur vereinzelt ( wie anhand der DIN 4150-2) geschehen, sondern muss auch beispielsweise auch Normen über die Kompetenz von Prüflaboratorien und Inspektionsstellen wie die europäische Normenserie DIN EN 17000 berücksichtigen (hier insbesondere die DIN EN 17025 und DIN EN 17020). Es gibt keine Information in den Unterlagen, ob die an den Messungen und deren Auswertung beteiligten Firmen diese Kompetenznormen erfüllen.

# ENTWURF 2006-09-27

Zum Erschütterungsgutachten:

- Der Gutachter benutzt für eine gegenüber 1997 geänderte Prognose offenbar noch die alten Messungen, wahrscheinlich aus den Jahren 1996/1997. Diesen Sachverhalt habe ich im Bericht nicht erwähnt gefunden obwohl er für die Bewertung der Messungen im Rahmen des neuen Gutachtens relevant ist. Es ist auch nicht untersucht worden, ob diese alten Messungen noch dem heutigen Stand der Technik entsprechen. Messungen und Auswertung sind somit in Frage zu stellen.
- Der Gutachter wendet den Abschnitt 6.5.3.4 c) der DIN 4150-2 für bestehende Schienenwege an, obwohl er selbst als sachdienlich empfindet, dass schall- und erschütterungstechnische Belange von gleiche Grundsätzen ausgehen sollten, nämlich von den Anforderungen an einen Neubau, der es wegen der erheblichen Veränderung der bestehenden Anlage ist. Dies ist in sich widersprüchlich und nicht akzeptabel. Selbst wenn man diesen Abschnitt der Norm heranzieht, ist zu berücksichtigen, dass der Abschnitt sich auf oberirdischen Schienenverkehr außer ÖPNV ( Öffentlicher Personen Nah Verkehr) bezieht, also auf den Fernverkehr. Dafür liegt im Sinne der Norm ein bestehender Schienenweg nicht vor, d.h. es gibt keine historische Entwicklung der Belastungssituation, der eingeführte Begriff „der Wiederinbetriebnahme“ ist für die schall- und erschütterungstechnische Beurteilung nicht anwendbar. Eine Gewöhnung der Anlieger an bestehenden Schienenfernverkehr, wie im zitierten Abschnitt vorausgesetzt, gab es und gibt es hier nicht, geschweige denn eine Überschreitung der Anhaltswerte, da selbst die ältesten Anlieger sich nicht erinnern können jemals einen Fernzug auf dieser Strecke gehört zu haben. Somit entfällt auch diese Voraussetzung für die Anwendung des Abschnitts der Norm. Eine höhere Belastbarkeit als bei einem Neubau ist nicht begründet, somit besteht für den Vorhabenträger die Verpflichtung zur Einhaltung des Standes der Technik beim Bau von neuen Gleisanlagen..
- Der Gutachter erhöht willkürlich die Anhaltswerte A aus der DIN 4150-2 für die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen um einen Faktor 1,5. Diesen Faktor entnimmt er dem Abschnitt 6.5.3.3 der Norm, der sich ausschließlich mit dem ÖPNV beschäftigt, und wendet ihn unzulässigerweise auf den Schienenfernverkehr an. Er ignoriert dabei die Erläuterung im Anhang D zu der Norm, der zu Abschnitt 6.5.3.3 den Faktor 1,5 gerade damit begründet, dass Erschütterungswirkungen, ausgehend vom Personennahverkehr, als deutlich weniger störend eingestuft werden als entsprechende Einwirkungen des Fernverkehrs. Hier ist zu fragen, ob der Gutachter diesen Zusammenhang bewusst unberücksichtigt läßt und somit seine Unabhängigkeit in Frage stellt. Da alle Prognosen mit falschen Anhaltswerten gerechnet sind, ist das Gutachten als Ganzes unbrauchbar.
- In Bezug auf tieffrequente Geräusche berufen sich die Gutachter auf „typische“ Immissionsspektren, die nur bis zu 18dB Pegeldifferenzen lieferten und deshalb die Anwendung der DIN 45680 ausschlossen, weil sie unter 20 dB lägen. Die DIN 45680 erwartet, dass tieffrequente Geräusche mindestens 0,5m von der nächsten Wand entfernt gemessen werden. Solche Messungen wurden im ersten Gutachten nicht erwähnt. Ich gehe daher davon aus, dass auch inzwischen keine Messungen im PFA 1 vorliegen. Irgendwelche woanders gemessenen Spektren sind für Aussagen bzgl. der betroffenen Gebäude irrelevant. Mangels vorliegender Messwerte gehe ich von einer Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 45680 aus und bitte dies bei der Gesamtbewertung zu berücksichtigen.

## ENTWURF 2006-09-27

- In Bezug auf sekundäre Schallimmission sind die Ausführungen des Gutachters völlig unverständlich. Er zieht statt der 16. BImSchV die 24. BImSchV zur Beurteilung heran, die der Bewertung von Schalldämm-Maßen dient. Schließlich nutzt er eine dort auftauchenden Abschlag von 3 dB um eigentlich niedrigere Immissionsrichtwerte auf die Werte früherer Rechtsprechung zu erhöhen. Er kritisiert einen seiner Meinung nach zu geringen Schienenbonus als rein politische Entscheidung des Gesetzgebers, um für den sekundären Luftschall schließlich einen zusätzlichen Schienenbonus von 5 dB zu begründen, der ja schon für den primären Luftschall gewährt wird. Es ist nicht akzeptabel, dem Gesetzgeber vorschreiben zu wollen, welchen Bonus er gewährt. Sämtliche Erhöhungen der in Normen und Richtlinien vorgegeben Richtwerte durch Rückgriffe auf nicht zutreffende Regeln, wie schon oben bei den Erschütterungen festgestellt, sind zurückzuweisen. Ein Schienenbonus darf nur zusätzlich zum normalen primären Lärmbonus gewährt werden, wenn klar ist, dass die verschiedenen Belästigungsarten unabhängig voneinander bewertet werden dürfen. Dies ist nach vorliegenden Untersuchungen aber nicht der Fall, wie unten ausgeführt.
- Bei der erschütterungstechnischen Prognose für die Häuser im PFA 1, die nicht vermessen wurden, geht der Gutachter von einem viel zu kleinen Prognosefehler aus, da er glaubt, das Abklingverhalten der Erschütterungen mit dem Abstand aus Messungen in völlig anderen Gegenden übernehmen zu können. Wie in einer unabhängigen Auswertung der Messwerte aus dem alten Gutachten im September 1998 gezeigt wurde, ist dies bei den hier vorliegenden Bodenstrukturen nicht möglich. Hier sind für eine verlässliche Prognose weitere Messungen nötig, für die inzwischen genug Zeit war, die aber wohl nicht gemacht wurden. Die Einlassung es handele sich hier um eine obere Abschätzung der zu erwartenden Belästigungen, weil die zur Messung ausgewählten Gebäude „nach dem äußeren Anschein“ besonders schwingungsempfindlich sein, ist unwissenschaftlich solange keine Messwerte vorliegen. Sie widerspricht auch der Aussage im ersten Gutachten ( S.28 unten), wo die Gebäude als repräsentativ für die an der Strecke befindlichen Gebäude dargestellt wurden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Erschütterungsgutachten zur detaillierten Bewertung unbrauchbar ist und dass um auf der sicheren Seite zu sein ein Einflusskorridor von ca. 150m nach beiden Seiten angemessen scheint, außerhalb dessen Überschreitungen der Erschütterungsrichtwerte nicht mehr zu erwarten sind ( Diese relativ große Breite ist durch die ungewöhnliche Bodenbeschaffenheit in unserem Abschnitt begründet). Eine Verringerung der aktiven Schutzmaßnahmen ist daher nicht angemessen. S-Bahn und Fernbahn sollten auf der gesamten Strecke erschütterungsdämpfend gelagert werden, wie im ersten Gutachten vorgesehen und u.a. im Erörterungstermin von der Bahn schon zugesagt.

Zur Änderung der Lärmdämpfenden Maßnahmen:

Die Bahn wählt neuerdings aus drei Optionen, die sie als etwa gleichwertig ansieht, nach Kostengesichtspunkten eine aus. Dabei glaubt sie auf die aktive Maßnahme „ besonders überwachtes Gleis“ verzichten zu können, weil die Kosten für das jährliche Schleifen der Gleise, summiert über 25 Jahre, ca. 2,5 Millionen Euro über den Kosten für den bloßen Einbau von zusätzlichen Schallschutzfenstern liegt und ca. 2 Millionen über den Kosten für die Erhöhung der Lärmschutzwand um einen weiteren Meter. Angesichts der Einschränkung der Lebensqualität durch zusätzlichen Lärm durch das Schlagen der Räder auf unebenen Gleisen rechtfertigt eine Ersparnis von ca. 100000 Euro pro Jahr nicht die Folge, dass die Anlieger zunehmend in geschlossene Räume hinter zwangsbelüftete Schallschutzfenster verbannt werden. Selbst bei Anwendung des besonders überwachten Gleises sind noch für viele Räume Schallschutzfenster erforderlich. Zieht man außerdem in Betracht, dass die

## ENTWURF 2006-09-27

Zugfrequenzprognose voraussichtlich nicht gehalten werden kann, ist eine Minimalauslegung der aktiven Schutzmaßnahmen erst recht nicht akzeptabel.

Zur kombinatorischen Wirkung von Erschütterung und Lärm:

Es gibt in der Literatur Untersuchungen aus dem Jahr 1998, die zeigen, dass bei gleichzeitigem Auftreten von Bahnlärm und – erschütterung, insbesondere bei relativ niedrigen Lärmpegeln um 50 dB, Erschütterungen der Stärke, wie sie für unseren Bereich prognostiziert werden, eine Steigerung des Schalläquivalenten Pegels um ca. 10 bis 15 dB bewirken, d.h. die Störungen werden so wahrgenommen als hatte man einen Lärmpegel von 60 dB bis 65 dB. Auf diese Untersuchungen wurde bereits in früheren Stellungnahmen hingewiesen, damals jedoch von der Bahn als zu neu ignoriert. Ich bitte nach nunmehr weiteren 7 Jahren diese Untersuchungsergebnisse in die Bewertung einfließen zu lassen.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die geplanten Änderungen zu unzulässigen Belästigungen der Bürger führen. Da die Möglichkeiten des aktiven Schutzes durch Baumaßnahmen begrenzt sind und die Ungenauigkeiten der Prognosen durch die spezielle Bodenbeschaffenheit im PFA1 sehr hoch sind, muss in der Planfeststellung festgelegt werden, dass die Zuggeschwindigkeit in Zukunft soweit reduziert wird, dass alle Immissionsrichtwerte in den Regeln der Technik eingehalten werden. Eine Reduzierung der aktiven Maßnahmen unter das Niveau des Jahres 2000 ist sicher nicht zulässig.

Diese Einwendungen beruhen zunächst auf einer wegen der kurzen Fristen vorläufigen Prüfung der verfügbaren Unterlagen, ich behalte mir vor diese Einwendungen zu einem späteren Zeitpunkt zu ergänzen.

Mit freundlichen Grüßen