

Antwort der DB – AG auf ein Einspruchschreiben

Ein typisches Antwortschreiben von Februar 2007 der Deutsche Bahn AG auf einen Einspruch ist hier auszugsweise wiedergegeben:

bezüglich Ihrer Einwendung zur Änderung der Planfeststellungsunterlagen im PFA I im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Dresdener Bahn gibt der Vorhabensträger folgende Erwiderung ab.

Die Planänderungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Planung der SÜ Buckower Chaussee, die Ergänzung der Fluchttüren in den Lärmschutzwänden, die Aktualisierung der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen bezüglich des Betriebsprogramms 2015 sowie der Aktualisierung des LBP. Andere ggf. in Ihrer Einwendung aufgeführten Punkte beziehen sich nicht auf das Planänderungsverfahren. Eine Erwiderung des Vorhabensträgers dazu entfällt daher.

Allgemeines

- **Verkehrsprognose**
Für die Abschätzung der zukünftigen Verkehrsnachfrage werden koordinierende Gesamtverkehrsprognosen verwendet (Quelle INTRAPLAN). Hierzu wurden Prognosen der soziodemografischen Entwicklung in Deutschland und den benachbarten Staaten (Strukturdatenprognose) sowie auf der Basis des Integrations szenarios in regionaler Differenzierung erarbeitet. Sie wurden im Zusammenhang mit der Bewertung von Investitionsvorhaben weiter detailliert und auf einzelne Streckenabschnitte der jeweiligen Verkehrsnetze umgelegt.

Aus dem Prognoseansatz im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 werden über Umrechnungsmodelle Zugzahlen für den Prognosehorizont 2015 generiert. Die Verkehrsprognose für 2010 ergab sich aus dem Bundesverkehrswegeplan 1992.

- Es ist nicht erkennbar, inwieweit der Vortrag zur DIN EN ISO/IEC 17025 einen Bezug zur Planänderungsunterlage enthält. Eine Erwiderung des Vorhabenträgers entfällt damit.

Zum Erschütterungsgutachten

- Die Vorgehensweise bei der Prognostizierung der Erschütterungsimmissionen im Wirkungsbereich der Dresdener Bahn ist im erschütterungstechnischen Gutachten in Kapitel 4 („Arbeitsgrundsätze und Vorgehensweise“) erläutert. Es ist zutreffend, dass die Erschütterungsprognose auf Messungen aus den Jahren 1994 und 1995 beruht. Ziel der Messungen war es, für repräsentative Gebäude, für die eine Erschütterungsprognose zu erstellen ist, die maßgeblichen Transferfunktionen (Ausbreitungsfunktionen) zu ermitteln. In Anbetracht des Sachverhaltes, dass das Schwingungsverhalten eines Gebäudes im Wesentlichen von seiner Konstruktion und nicht vom Zeitpunkt der Messdurchführung abhängt, ist es nicht erforderlich, die Messungen im Zusammenhang mit der Überarbeitung der erschütterungstechnischen Gutachten erneut durchzuführen. Die Messergebnisse beschreiben das dynamische Verhalten von Bauwerken bzw. vom Untergrund im Umfeld eines Bauwerkes und sind somit auch gegenwärtig aktuell. Die ehemals praktizierte Durchführung der Messungen und die Systematik nach der die Erschütterungsprognose erstellt wurde, entsprechen nach wie vor dem Stand der Technik.
- Es ist zutreffend, dass die schalltechnische Betrachtung des Planvorhabens nach den Grundsätzen der Verkehrslärmschutzverordnung (**16. BImSchV**) Definitionen für den Sachverhalt einer „**wesentlichen Änderung**“ enthält. Demzufolge ist die Änderung eines Verkehrsweges „wesentlich“, wenn ein vorhandener Schienenverkehrsweg um ein durchgehendes Gleis erweitert wird. Dies ist im vorliegenden Fall gegeben. Daher wird die zukünftige Schienenverkehrsanlage aus Sicht des Schallimmissionsschutzes wie der Neubau einer Anlage behandelt.

Antwort der DB – AG auf ein Einspruchsschreiben

Eine vergleichbare gesetzliche Regelung zum Erschütterungsschutz gibt es nicht. Die aktuelle Fassung der DIN 4150-2 legt in Abschnitt 6.5.3.4c fest, dass an bestehenden Schienenverkehrswegen – wie im vorliegenden Fall – die Grenze der Zumutbarkeit im Einzelfall festzustellen ist. In diesem Zusammenhang wird auf die historische Entwicklung der Belastungssituation, die Höhe und die Häufigkeit der Anhaltswertüberschreitungen sowie die Vermeidbarkeit von Anhaltswertüberschreitungen hingewiesen. Des Weiteren wird ein Hinweis auf die Duldungspflicht nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme gegeben.

Mit Hinweis auf diese Ausführungen in der DIN, der Abwägung der Belange des Immissions-schutzes und der Berücksichtigung der verfügbaren technischen Maßnahmen zur Begrenzung von Erschütterungsimmissionen ergibt sich die Empfehlung, die Anhaltswerte A_u und A_r gemäß DIN 4150-2, Tabelle 1, um den Faktor 1,5 anzuheben. Hiermit wird ein angemessener, das heißt die berechtigten Belangen der Anlieger und die Vorbelastungssituation berücksichtigenden, Immissionsschutzes gesehen.

Der Hinweis, es liege

„im Sinne der Norm ein bestehender Schienenweg nicht vor, ...“

ist ebenfalls nicht zielführend. Wenn auf der einen Seite eine zum Schallschutz analoge Handhabung des Erschütterungsschutzes gefordert wird, ist nicht nachzuvollziehen, warum in der Frage, ob S-Bahn und Fernbahn eine Verkehrsanlage darstellen, eine unterschiedliche Behandlung für diese beiden Sachgebiete gefordert wird. Bei der Prüfung des erforderlichen Schallschutzes auf Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung wird selbstverständlich davon ausgegangen, dass eine vorhandene Verkehrsanlage um ein durchgehendes Gleis erweitert wird. Hieraus ergibt sich der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung. Das heißt, es wird von der Existenz **einer Verkehrsanlage** ausgegangen. Dies ist auch für die Klärung der Belange des Erschütterungsschutzes zutreffend.

Zutreffend ist ferner der Hinweis, dass der Vorhabenträger unabhängig von seinen immissionsschutztechnischen und immissionsschutzrechtlichen Abwägungen verpflichtet ist, seine Anlage nach dem aktuellen Stand der Technik auszuführen. Dies steht in keinem Widerspruch zu den obigen Ausführungen.

- Es ist nicht zutreffend, dass der Gutachter willkürlich die Anhaltswerte erhöht hat. Es besteht im vorliegenden Fall einer gegebenen Vorbelastung durch einen vorhandenen Schienenverkehrsweg die Notwendigkeit die Vorbelastungssituation angemessen zu berücksichtigen. Die Angemessenheit muss hierbei den Belangen des Immissionsschutzes und dem Gebot der gegenseitigen Rücksicht Rechnung tragen. Dies ist nach hiesiger Auffassung durch die Anhebung der Anhaltswerte um den Faktor 1,5 erfolgt.

Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass dieser Faktor 1,5 auch zur schalltechnischen Quantifizierung einer „wesentlichen Änderung“ näherungsweise kompatibel ist. Nach der Verkehrslärmschutzverordnung ist unter anderem dann der Sachverhalt einer „wesentlichen Änderung“ gegeben, wenn die durch einen erheblichen baulichen Eingriff verursachte Verkehrslärmerhöhung mindestens 3 dB(A) beträgt. Dies entspricht einer Verkehrslärmerhöhung, die sich aus der Verdoppelung des Verkehrsaufkommens ergäbe. Eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens würde erschütterungstechnisch eine um den Faktor 1,41 höhere Beurteilungsschwingstärke bewirken. Rundet man diesen Wert auf eine Stelle hinter dem Komma auf, so ergibt sich auch aus dieser Betrachtung der angewendete Faktor 1,5.

- Die in Anlehnung an die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (**24. BImSchV**) entwickelte Beurteilung sekundärer Luftschallimmissionen ist plausibel und darüber hinaus konform mit der aktuellen Rechtsprechung. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat sich in einer Klage gegen das DB-Projekt „Stuttgart 21“ (Aktenzeichen 5 S 847/05) eingehend mit der Beurteilung sekundärer Luftschallimmissionen auseinandergesetzt. Das Gericht kommt zu dem Ergebnis, dass der für Schlafräume herangezogene Anforderungswert an den

Antwort der DB – AG auf ein Einspruchsschreiben

Beurteilungspegel von 30 dB(A) für die Beurteilung sekundärer Luftschallimmissionen nicht zu beanstanden ist. Es wird des Weiteren darauf hingewiesen:

„Die für die Beurteilung von sekundärem Luftschall in Gebäuden maßgeblichen niedrigeren Richtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) eignen sich als Orientierungswerte letztlich nicht, weil sie Gewerbelärm betreffen und deshalb das für die Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle beachtliche öffentliche Interesse an einem Ausbau und einer Modernisierung des Schienenverkehrs nicht berücksichtigen...“

Da sich der Hinweis auf die DIN 45680 aus der Anwendung der TA-Lärm ergibt, besteht daher aus Sicht des Vorhabenträgers weder eine technische noch eine rechtliche Notwendigkeit eine Beurteilung der sekundären Luftschallimmissionen auf Grundlage der DIN 45680 durchzuführen. Dies insbesondere deshalb, da sich die DIN 45680 mit Einwirkungen aus Anlagen allgemein und nicht aus Verkehrsanlagen befasst.

Darüber hinaus wird in der DIN 45680 explizit darauf hingewiesen, dass deren Anwendung für kurzzeitige Geräuscheignisse nicht zulässig ist. Es ist offensichtlich, dass die Einwirkungen aus vorbeifahrenden Zügen ebenfalls kurzzeitige Geräuscheinwirkungen darstellen.

- Es ist nicht zutreffend, dass das erschütterungstechnische Gutachten statt der 16. BImSchV die 24. BImSchV zur Beurteilung heranzieht. Die 16. BImSchV befasst sich mit Geräuscheinwirkungen die von außen auf schutzwürdige Nutzungen einwirken. Die 24. BImSchV („Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung“) nimmt Bezug auf zulässige bzw. zumutbare Innenraumpegel aus Verkehrsgläuschen. Daher wird dieses Regelwerk zur Ableitung von Anforderungen an sekundäre Luftschallimmissionen herangezogen. Die 24. BImSchV bezieht sich auf zulässige Beurteilungspegel in Wohnräumen von 40 dB(A) und in Schlafräumen von 30 dB(A). Hierbei stützt sich der Gesetzgeber auf die ständige Rechtsprechung zur Zumutbarkeit von Verkehrslärmeinwirkungen in geschlossenen Räumen. Ein weiterer Abschlag von 3 dB wird auf diese Werte nicht angewendet.

Die Beurteilung der sekundären Luftschallimmissionen erfolgt in Analogie zur 24. BImSchV. Daher – eine detaillierte Darstellung der Gründe findet sich im erschütterungstechnischen Gutachten – wird auch der so genannten Schienenbonus angewendet.

- Es ist zutreffend, dass nicht an allen im Einwirkungsbereich des Planvorhabens gelegenen schutzwürdigen Gebäuden Messungen durchgeführt wurden. Es ist daher unerlässlich, den gesamten Umfang möglicher Einwirkungen durch eine Extrapolation der Ergebnisse für exemplarische Gebäude vorzunehmen. Dies erfolgte konsequent nach dem Grundsatz der oberen Abschätzung, so dass mit Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass der faktische Einwirkungsbereich geringer als der im erschütterungstechnischen Gutachten ausgewiesene sein wird.
- Der Vorhabenträger ist im Rahmen der von ihm geplanten Maßnahme zur Konfliktbewältigung verpflichtet, soweit ihm dies nach dem aktuellen Stand der Technik möglich und zumutbar ist. Die Untersuchungen zu Schutzmaßnahmen haben ergeben, dass durch den Einbau eines „optimierten Schotteroberbau“ an den S-Bahngleisen keine signifikante Minderung der Erschütterungsimmissionen erreicht werden kann, da der Beitrag der relativ leichten S-Bahnfahrzeuge an der insgesamt auftretenden Erschütterungsimmission vergleichsweise gering ist. Daher ist der Vorhabenträger nach Abwägung der Kosten im Verhältnis zum erreichbaren Schutzzwecke zu dem Ergebnis gekommen, dass solche Schutzmaßnahmen nicht einzusetzen sind.

Zur Änderung der lärm-dämpfenden Maßnahmen

Im PFA I wurde der Einsatz des bÜG als Ergänzung zu den aktiven Schallschutzmaßnahmen untersucht. Aus dem Kostenvergleich ergibt sich, dass sowohl die Kosten je geschützter Etagenseite als auch die Gesamtkosten in der Variante mit 4 m hohen Schallschutzwänden am geringsten sind. Daher wird dieser Variante der Vorzug gegeben. Im Gegensatz dazu verursacht die Variante mit dem be-

Antwort der DB – AG auf ein Einspruchschreiben

sonders überwachten Gleis die höchsten Kosten. Gemäß § 41 Abs. 2 des BImSchG können einzelne aktive Schallschutzmaßnahmen unterbleiben, wenn die Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Dies ist hier der Fall; deshalb ist zusätzlicher Schallschutz neben den aktiven Schallschutzmaßnahmen durch geeignete passive Maßnahmen zu gewährleisten. Dadurch wird dem Anspruch auf Schallschutz Rechnung getragen.

Geschwindigkeitsreduzierung als Schallschutzmaßnahme

Geschwindigkeitsreduzierungen stellen keine aktiven Schallschutzmaßnahmen im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG dar.

Gegen die Einbeziehung von verkehrslenkenden bzw. betriebsregelnden Maßnahmen in den Anwendungsbereich des § 41 BImSchG spricht neben dem auf bauliche Maßnahmen bezogenen Wortlaut ("bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung") die Gesetzessystematik. Der Gesetzgeber hat die Verkehrslenkung in den verkehrsrechtlichen Vorschriften geregelt (vgl. § 70 BImSchG). § 41 BImSchG erfasst nur die aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Verkehrswegen. Als solche kommen z. B. Wälle oder Wände in Betracht.

Dass bei der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung Geschwindigkeitsreduzierungen nicht Gegenstand der Planfeststellung sind, bestätigt das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), das die Planfeststellung ausdrücklich auf den Bau und die Änderung von Eisenbahnstrecken beschränkt. Betriebsregelungen - insbesondere Betriebsbeschränkungen - sind daher nicht Gegenstand einer eisenbahnrechtlichen Planfeststellung. Folglich müssen sie auch nicht als mögliche Maßnahmen aktiven Schallschutzes in den Unterlagen erörtert werden.

Zur kombinatorischen Wirkung von Erschütterung und Lärm

Es ist zutreffend, dass es in der Literatur Untersuchungen aus dem Jahr 1998 gibt, die sich mit der kombinatorischen Wirkung von Lärm und Erschütterungen befassen. Derzeit existiert jedoch noch keine wissenschaftlich anerkannte Auffassung, ob und wenn ja in welchem Umfang eine solche kombinatorische Wirkung in die Beurteilung von Lärm und Erschütterungen einzubeziehen ist. Darüber hinaus ist festzustellen, dass der Gesetzgeber keine Verpflichtung des Vorhabenträgers zur kombinierten Bewertung von Schall und Erschütterungen vorgesehen hat. Mangels gesetzlicher Verpflichtung lehnt der Vorhabenträger daher eine solche Forderung ab.

Dass die Bahn auf wesentliche Punkte der Einsprüche nicht eingeht, zeigt, dass es hier Schwachstellen gibt. So wird z. B.

- die Ungenauigkeit der Verkehrsprognose nicht behandelt
- die Erfüllung der DIN 17025 „Allgemeine Anforderungen an die Kompetenz von Prüf- und Kalibrierlaboratorien“ durch die beteiligten Messstellen nicht bestätigt, obwohl diese heute zum Stand der Technik gehört
- stur auf einer angeblichen „Vorbelastung“ der Anlieger beharrt, obwohl diese beim Fernverkehr nicht vorliegt
- die Begründung des Faktors 1,5 für Erschütterungen in der Norm DIN 4150-2 nicht zur Kenntnis genommen, obwohl oder weil diese genau der Anwendung für den Fernverkehr widerspricht
- auf den Widerspruch bei der Behandlung des S-Bahn Verkehrs als Vorbelastung, wenn es um Erhöhung der Sollwerte geht, und als vernachlässigbar, wenn es um Schutzmassnahmen wie Unterschottermatten geht, nicht eingegangen
- auf die Ungereimtheiten bei der Kalkulation des überwachten Gleises nicht geantwortet
- für den Sekundärschall ein ominöser Schienenbonus eingeführt, für den es keine wissenschaftliche oder gesetzliche Begründung gibt, die kombinatorische Wirkung aber als nicht begründet abgelehnt trotz wissenschaftlicher Begründung.

Es lohnt sich also schon bei der Erörterung am 22. 3 2007 nachzufragen, die am 9.3.2007 in Tagesspiegel, Morgenpost und Berliner Zeitung angekündigt wird.

B. Steffen, Februar 2007