

An die  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Zi. 422 R  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin

14. Dezember 2009

**Einwendungen und Stellungnahme zur 4. Planänderung 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,

Zu den o.g. Planänderungen möchte ich zunächst bemerken, dass ich geplante Verbesserungen wie den Einbau einer mittleren Schallschutzwand begrüÙe. Leider sind grundlegende Einwendungen gegen die früheren Planungen auch weiterhin nicht hinreichend beachtet worden, so dass ich diese aufrechterhalte. Folgende Ergänzungen bitte ich zu berücksichtigen:

**Allgemein:**

- Grundlagen für die Feststellung von Belastungen der Anwohner einer Schienenstrecke (Belastungen durch Lärm, Erschütterungen etc.) sind stets die Grunddaten für die Zugbelegung auf der Strecke, d. h. die Anzahl der Züge, die Verteilung der Züge auf die Tages- und Nachtzeit, Länge der Züge, Scheibenbremsanteile und sonstige relevante Eingangsdaten für die Prüfungen und Berechnungen. Diese müssen nachvollziehbar und plausibel ermittelt sein und diese Ermittlung muss in den Planfeststellungsunterlagen auch dargestellt sein. Der Erläuterungsbericht jedenfalls enthält keine irgendwie nachvollziehbare Ableitung von Zugzahlen, Zuglängen, Zuggeschwindigkeiten, Verteilung der Züge auf die Tages- und Nachtzeit. Der Erläuterungsbericht enthält vielmehr ausschließlich ein „Zahlengerüst“, wobei die Zugzahlen lediglich als Gesamtzahl (der Züge pro Tag je Zuggattung) angenommen sind (Anlage 1.1 S. 18). Woher diese Daten stammen ist nirgendwo erläutert. In der schalltechnischen Untersuchung ist lediglich aufgeführt, von welchen Grunddaten insoweit ausgegangen wurde. Dabei fällt auf, dass die Eingangsdaten der schalltechnischen Berechnung hinsichtlich der Zuglängen und der Scheibenbremsanteile von den Standardangaben der Tabelle B in Anlage 2 zur 16. BImSchV abweichen. Diese Abweichung ist nicht begründet. Es wird beantragt, dem Vorhabenträger aufzugeben eine plausible Ableitung aller Eingangsdaten der Belastungsberechnungen (Lärm, Erschütterungen) vorzulegen. Auch der Prognosehorizont ist nicht sachgerecht gewählt. Der Prognosehorizont liegt hier mit dem Jahr 2015 nur 5 Jahre nach dem derzeit frühest denkbaren Zeitpunkt einer Planfeststellung. Üblich sind in anderen Verkehrsinfrastrukturbereichen zumindest 10 Jahre Prognosehorizont. Bei der BundesfernstraÙenplanung wird als Prognosehorizont derzeit durchgängig das Jahr 2025 angesetzt. Es wird beantragt, dem Vorhabenträger aufzugeben, eine nachvollziehbar hergeleitete und plausibel dargestellte Prognose für die zu erwartenden Zugzahlen im Jahre 2025 vorzulegen.

Dies muss eine sachgerechte Ermittlung von Prognosezahlen durch Befragung aller derzeit und in absehbarer Zukunft im Raum Berlin tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (nicht nur der DBAG) beinhalten.

- Die den Untersuchungen zugrundegelegten Zugfrequenzen für das Jahr 2015 haben sich gegenüber früheren Annahmen für das Jahr 2010 vermindert. Obwohl in weiten Bereichen von Wissenschaft und Technik die Abschätzung von Prognoseunsicherheiten Stand der Technik ist, wird dies von der DBAG nicht diskutiert. Bereits während der letzten Erörterung sind von RA Sommer verschiedene Beispiele für erhebliche Abweichungen der Prognose von der Realität bei anderen Trassen genannt worden. Um eine halbwegs verlässliche Schätzung der benötigten Schutzmaßnahmen zu ermöglichen sollte vom Schätzwert zuzüglich einer zu ermittelnden Unsicherheit der Schätzung ausgegangen werden. Bei dieser Schätzung muss auch die Unsicherheit bezüglich der Prognose für einzelne Zugkategorien berücksichtigt werden. Damit kommt man auf höhere Zugfrequenzen als die jeweiligen Maximalwerte früherer Schätzungen. Dies ist auch bei einer längerfristigen Planung zu erwarten. Alle Schutzmaßnahmen müssen daher höher ausfallen als in der Vergangenheit geplant und nicht niedriger. Insgesamt ist festzustellen, dass für die Belastungsberechnungen insbesondere zum Lärm und zu den Erschütterungen mit vorliegenden Zugzahlen keine hinreichende Grundlage gegeben ist.
- Neben Verfahrensspezifischen Normen, wie z.B. die DIN 4150 sind auch Normen über die Kompetenz von Prüflaboratorien und Inspektionsstellen wie die europäische Normenserie DIN EN 17000 zu berücksichtigen (hier insbesondere die DIN EN 17025 und DIN EN 17020). Die Eisenbahn – Zertifizierungsstelle beim Eisenbahn-Bundesamt fordert z.B. auch die Einhaltung dieser Normen im Rahmen internationaler Abkommen, auf § 26 BImSchV wurde bereits in der letzten Erörterung verwiesen. Auch wenn die Einhaltung dieser Normen durch Messstellen in Planfeststellungsverfahren nicht gesetzlich gefordert ist, so gehören sie doch zum Stand der Technik. Neben technischen Anforderungen wie zum Beispiel Validierung von Messpunktdichte und –auswahl sowie von verwendeten Auswertungsverfahren verlangen diese Normen auch das Vorliegen geeigneter Qualitätsmanagement –Systeme. Gerade wenn Messungen vor 15 Jahren gemacht wurden, dann mit immer neuen Prognoseverfahren unter immer wieder veränderten Emissionsbedingungen ausgewertet werden, ist eine verlässliche und nachvollziehbare Steuerung von Daten und Unterlagen unverzichtbar. Solch ein Qualitätsmanagementsystem ist, wie bereits bei den vorangegangenen Einwendungen und in der letzten Erörterung von der Firma Fritz selbst festgestellt wurde, zumindest im Bereich der Erschütterungstechnischen Untersuchung nicht gegeben. Die ausgelegten Unterlagen bieten keine Möglichkeit, die gezogenen Schlussfolgerungen von der Messung bis zur Prognose nachzuvollziehen, geschweige denn nachzuprüfen. Hier ist Nachbesserung nötig.

#### **Zur Erschütterungstechnischen Untersuchung:**

- Die mit der Untersuchung beauftragte Messstelle benutzt für ihre Prognose Messungen aus dem Jahr 1994. Sie vergleicht zwar ihre Emissionsdaten mit neueren Messungen, nicht aber ihre 1994 gemessenen Daten für die Übertragung von Erschütterungen im Boden. Die Messungen aus dem Jahr 2007 wurden an der Anhalter Bahn oder im PFA2 der Dresdener Bahn durchgeführt. Für PFA1 werden keine Kontrollmessergebnisse vorgelegt, obwohl wir bereits seit 10 Jahren auf die besonderen Bodenverhältnisse in unserem Abschnitt und die starke Streuung der Ausbreitungsfunktionen im Erdreich hinweisen. Im Teil2 Kapitel 5 ihrer Untersuchung weist die Messstelle selbst darauf hin, dass aus ihren Messungen in 1994 nicht unmittelbar der Einwirkungsbereich der Bahnanlage abgeleitet werden kann, also der Bereich, in dem erhebliche belästigende Erschütterungsimmissionen nicht ausgeschlossen werden können. Hier liegt von vornherein eine mangelhafte Versuchsplanung zugrunde. Eine Übertragbarkeit der Messungen an der Anhalter

Bahn und am PFA2 auf unseren Bereich wird bestritten.

Ich verweise auf die erschütterungstechnische Untersuchung des Instituts Obermeyer zur Schienenanbindung (Ost) Flughafen BBI aus dem Jahr 2006. Dort werden die Einflüsse z.B. von Bodenschichtungen und Inhomogenitäten des Bodens auf die Ausbreitung von Erschütterungen betont. Die Ausbreitung der Erschütterung im Boden wurde von Obermeyer 2001 deshalb an 4 Messquerschnitten gemessen ( an einer Bahnstrecke von ca. 2,5 Km Länge) und die Übertragung auf Bauwerke an 25 exemplarisch ausgesuchten Gebäuden gemessen. Die Übertragungsfunktion im Boden wurde bis 129 m Abstand aus gemessenen Daten gemittelt, erst darüber hinaus mit theoretischen Daten fortgesetzt. So wurden Einwirkungsbereiche für Erschütterungen von bis zu 190 m ermittelt. 4 von 24 Gebäuden im Abstand von ca. 80 m zeigten immer noch Überschreitungen der Anhaltswerte. Lt. Tagesspiegel vom 17. 11. 09 wird die Bahn daraufhin die Trasse um 200 m verschieben.

Im PFA1 der Dresdener Bahn glaubt die Messstelle Fritz das Konfliktrisiko bei 88m auf 0% gedrückt zu haben, ohne in diesem Abschnitt über einen einzigen Messwert auch nur ungefähr in diesem Abstand zu verfügen. Dabei liegen im Boden des PFA1, wie aus Kapitel 3.1 und 6.1 des Erläuterungsberichts ( Teil II, Anlage 1.2 ) hervorgeht, solche Schichtungen und Inhomogenitäten vor, wie sie im Bericht Obermeyer erwähnt wurden. Zur Erschütterungsausbreitung im Boden verweist die erschütterungstechnische Untersuchung Teil1 der Messstelle Fritz im Kapitel 6.2.1 auf eine detaillierte Beschreibung der durchgeführten Messungen in Kapitel 6. Ich habe dort keine detaillierte Beschreibung der Messungen finden können und bitte diese nachzureichen und um Erläuterung, welche Messungen im PFA1 Eingang in die Prognose gefunden haben und wie.

- Der Vergleich der Tabelle auf Seite 2 des Anhangs 7 von Teil 1 der Erschütterungstechnischen Untersuchung 2009 mit der entsprechenden Tabelle der Anlage I.2 der Erschütterungstechnischen Untersuchung 2006 zeigt erhebliche Abweichungen, obwohl beide die Prognose für die Schwingstärke KBFTr für die 14 untersuchten Häuser ohne Schutzmaßnahme zeigen und sich an den Abständen nichts geändert hat. Für 10 der 14 Häuser ergibt die Prognose 2009 eine geringere Belastung als die Prognose 2006. Hier liegt die Vermutung nahe, dass die neue Mittelungsprozedur der verwendeten Emissions- und Übertragungsfunktionen sich so auswirkt, dass der Schutzbedarf sich verringert und das bei unveränderter Verkehrsprognose. Der Spielraum für die Variation der Belastungswerte scheint erheblich zu sein, wenn man Messungen aus den verschiedensten Gegenden geschickt miteinander mischt. So lässt sich die Zahl der Betroffenen reduzieren und der geschätzte Aufwand pro zu Schützendem steigern. Ich möchte zum Vergleich die Belastungswerte wissen, die zu erwarten sind, wenn man die Übertragungsfunktionen nur aus dem betroffenen Abschnitt nimmt und um die Streuung erhöht.
- Die Messstelle wendet weiterhin den Abschnitt 6.5.3.4 c) der DIN 4150-2 für bestehende Schienenwege an, obwohl 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. Die Messstelle erhöht willkürlich die Anhaltswerte A aus der DIN 4150-2 für die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen um einen Faktor 1,5. Diesen Faktor entnimmt sie dem Abschnitt 6.5.3.3 der Norm, der sich ausschließlich mit dem ÖPNV beschäftigt, und wendet ihn unzulässigerweise auf den Schienenfernverkehr an. Sie 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. Ich verweise hier auf die erschütterungstechnische Untersuchung des Instituts Obermeyer

zur Schienenanbindung (Ost) Flughafen BBI aus dem Jahr 2006. In dieser Untersuchung wurde für bestehende Schienenwege ( außer ÖPNV) nach geltender Rechtsprechung eine Erhöhung von Erschütterungswerten nur für zulässig erachtet, soweit sie nicht spürbar ist, z.B. von  $KBF_{max}$  um 25%.

- Die Messstelle verweist immer wieder darauf, dass sie mit oberen Abschätzungen arbeitet, also auf der sicheren Seite ist, weil sie Mittelwerte zuzüglich Standardabweichung für die Prognose verwendet. Außerhalb des so bestimmten Einwirkungsbereichs soll die Konfliktwahrscheinlichkeit auf 0% gesunken sein. Aus der Wahrscheinlichkeitsrechnung ist bekannt, dass außerhalb eines solchen Bereichs immer noch mit 10 – 20 % Wahrscheinlichkeit Konfliktfälle auftreten. Ich verweise auf die erschütterungstechnische Untersuchung des Instituts Obermeyer zur Schienenanbindung (Ost) Flughafen BBI aus dem Jahr 2006. Dort wird ehrlicherweise nur behauptet, „ mit hoher Wahrscheinlichkeit“ Konfliktfälle ausschließen zu können.
- Bei ihren Kostenabwägungen dividiert die Messstelle die Kosten je faktisch gelösten Konfliktfall um einen ominösen Betrag von 36% und erhöht so die Kosten. Sie beruft sich dabei auf frühere Untersuchungen im PFA1, die diese Zahl als Wahrscheinlichkeit ergeben, dass ein potentieller Konfliktfall zum realen Konfliktfall wird, obwohl diese Untersuchungen nicht den aktuellen Planungsstand beschreiben sollen. Da diese Zahl die Kostenschätzung erheblich beeinflusst, ist unverständlich, warum die Quelle nicht klar zitiert wird, ganz zu schweigen davon, dass bei der Auslegung diese Untersuchungen nicht zugänglich waren. Hier möchte ich genauere Informationen. Der Verkehrswert der betroffenen Objekte wird in Normwohnungen zu ca. 90 qm und 2.200€ pro qm auf ca. 200.000€ angesetzt, wobei jedes Objekt ca. 1,5 Normwohnungen enthält. Pro Objekt ergibt sich so ein Verkehrswert von ca. 300.000€. Dies ist aus meiner Sicht nicht für alle Abschnitte der Strecke in gleicher Weise anzusetzen, da z.B. die Grundflächenzahl an der Strecke unterschiedlich ist und die Grundstücke bei der Bewertung berücksichtigt werden müssen.
- Die Messstelle jongliert bei ihren Wahrscheinlichkeitsangaben mit Prozentzahlen unterschiedlichen Bezugs. So sollen ohne Schutzvorkehrungen 53% der untersuchten Räume Konfliktpotential haben (Teil 2§5.3.2) dann aber wieder jedes 2. Gebäude (Teil 2§5.3.3), obwohl bei 10 von 14 Gebäuden = 71% ein Konfliktfall erwartet wird. Die Darstellung der statistischen Auswertung ist ebenso intransparent wie die in den früheren Gutachten. Hier ist eine klarere Darstellung nötig.
- Die Fehlerabschätzung für die Prognose ist nicht nachvollziehbar und soweit ich das beurteilen kann, auch nicht vollständig. Wenn die Unsicherheit der Prognose, wie hier, in gleicher Größenordnung liegt wie die Prognose, sind ungenaue Fehlerabschätzungen unzulässig. Es ist nicht ausreichend, wenn in Kapitel 6.4 von Teil 1 der Erschütterungstechnischen Untersuchung darauf hingewiesen wird, dass keine statistisch abgesicherten Ergebnisse zur Prüfgenauigkeit von Erschütterungsprognosen vorliegen. Die DIN 17025 sagt hier eindeutig unter 5.4.6.3: Bei der Schätzung der Messunsicherheit müssen alle Unsicherheitskomponenten, die für den betreffenden Fall von Bedeutung sind, in Betracht gezogen werden, ..... Hier sind weitere Informationen nötig.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der Erschütterungstechnische Untersuchungsbericht auch weiterhin zur detaillierten Bewertung unbrauchbar ist. Es verstärken sich außerdem die schon bei der letzten Erörterung vorgebrachten Zweifel an der Unabhängigkeit der Messstelle im Sinne der DIN 17025. Um auf der sicheren Seite zu sein scheint ein Einflusskorridor von mindestens ca. 150m nach beiden Seiten angemessen, 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 gleichermaßen erschütterungsdämpfend gelagert werden, wie im ersten Gutachten vorgesehen und u.a. im ersten Erörterungstermin von der Bahn schon zugesagt. Außerdem ist zu prüfen, ob nicht

durch besohlte Schwellen zuzüglich zu BSO eine weitere Reduzierung der Immissionen zu erreichen ist. Da die Trasse hier nicht, wie bei der Schienenanbindung (Ost) Flughafen BBI verschoben werden kann, muss wenigstens der Stand der Technik zur Erschütterungs-dämpfung eingehalten werden, da nach Inbetriebnahme nicht nachgebessert werden kann.

Nach Inbetriebnahme müssen neben den bahnnahen Gebäuden auch alle Gebäude bis zum Abstand von mindestens ca. 150 m nachgemessen werden, deren Bewohner über spürbare Erschütterungen und/oder Sekundärschall klagen. Diese Messungen müssen auf Kosten der DBAG durch eine unabhängige Messstelle durchgeführt werden. Dies betrifft auch Sekundärschall.

Wenn durch passive Maßnahmen keine Besserung erzielbar ist, sind Entschädigungen vorzusehen, wie das auch im Bericht Obermeyer für Bohnsdorf gemäß §74 Abs. 2 VvwVfG vorgeschlagen wird.

#### **Zur kombinatorischen Wirkung von Erschütterung und Lärm:**

Ich verweise erneut auf 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 hätte man einen Lärmpegel von 60 dB bis 65 dB. Auf diese Untersuchungen wurde bereits in früheren Stellungnahmen hingewiesen. Ich bitte nach nunmehr weiteren 10 Jahren diese Untersuchungsergebnisse in die Bewertung einfließen zu lassen.

#### **Zu den Lärmdämpfenden Maßnahmen:**

Wie eingangs erwähnt begrüße ich die Einrichtung einer schalldämmende Mittelwand zwischen Fernbahn und S- Bahn. Es bleiben allerdings erhebliche Zweifel, ob die Lärmprognosen für mein Eigentum zutreffen. Zieht man in Betracht, dass die Zugfrequenzprognosen voraussichtlich nicht gehalten werden können, ist die geplante Auslegung der aktiven Schutzmaßnahmen nicht ausreichend. Die Prognosewerte liegen weiterhin knapp unterhalb der zulässigen Werte, so dass Fehler in der Betriebsprognose ausreichen um den Konfliktfall herbeizuführen. Selbst wenn ich nach den Prognosen nun anscheinend nicht mehr direkt von überhöhten Schallpegeln betroffen sein sollte, sinkt für unser Eigentum der Verkehrswert, wenn in unserem Abschnitt einige Bereiche unnötig stark belastet werden und sich die Sozialstruktur ändert.

Nicht zu begrüßen ist daher, dass das Lärmschutzkonzept nach den Ausführungen im Erläuterungsbericht darauf abgestellt ist, dass Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes die Taggrenzwerte einzuhalten und nachts keine höheren Belastungen als 60 dB(A) zu belassen. Ein Lärmschutzkonzept muss nach höchstrichterlicher Rechtssprechung zunächst darauf ausgerichtet sein einen sogenannten Vollschutz, also die volle Einhaltung der Lärmgrenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, sicherzustellen. In der schalltechnischen Untersuchung wird das auch zutreffend dargestellt.

Die schalltechnische Untersuchung leidet unter den oben zur Prognose angeführten Mängeln bei den Eingangsdaten. Sie sind deutlich zu niedrig angesetzt. Damit sind auch eine Vielzahl von Grenzwertüberschreitungen und damit Anspruchsberechtigungen nicht erkannt und in die Prüfung einbezogen worden. Die Kosten-Nutzen-Betrachtung ist schon wegen der daraus folgenden deutlichen Unterbewertung des Nutzens fehlerhaft.

Auch weitere Eingangsdaten der schalltechnischen Untersuchung sind nicht hinreichend nachvollziehbar.

So bleibt unklar, aus welchen Jahren die Ausgangsdaten für die Erfassung der Bebauung im Umfeld stammen (S.12). Für Einwender ist damit auch nicht erkennbar, ob Anlass besteht, die Angaben zur Bebauung etwa schon deswegen intensiv zu prüfen, weil sie veraltet sind. Da sich aber die Anzahl von Häusern und Wohnungen maßgeblich auf die Nutzen-Kosten-Betrachtung auswirkt, hat die unvollständige Erfassung unmittelbare Auswirkungen auf das Ergebnis. Es wird bezweifelt, dass die Bebauung vollständig erfasst ist.

Nicht nachvollziehbar sind aber nicht nur die Eingangsdaten auf der Nutzen-Seite, sondern auch die Eingangsdaten auf der Kostenseite. So werden auf S.23, 24 keine Quellen für die Annahmen der Kosten aktiver Lärmschutzmaßnahmen genannt. Es wird nicht einmal erwähnt, wann die dort angeführten Kosten ermittelt wurden.

Die Kostenschätzung für das besonders überwachte Gleis ist weiterhin nicht nachvollziehbar. Hier ist eine detaillierte Beschreibung nötig, welche Strecken betrachtet werden und welche Kosten wie dabei entstehen. Die Kosten/Nutzen- Abschätzung ist somit grundsätzlich zu bezweifeln.

In der Kostendarstellung für das besonders überwachte Gleis ist außerdem nicht plausibel, warum eine Sperrzeit von 6 Std. angenommen wird. Das ist länger als eine nächtliche Betriebspause etwa der S-Bahn. Wenn aber ohnehin der Verkehr zeitweise unterbrochen werden muss, können auch 8 oder mehr Stunden als Schicht gefahren werden. Dass nur 60 % Schichtleistungen möglich sein sollen, ist nicht plausibel. 17 % Pegelüberschreitungen je Messfahrt sind nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt für die anderen Eingangsdaten.

Nicht nachvollziehbar ist auch, warum mit einem von Anbeginn der Maßnahme an bereit zu haltenden und zu verzinsenden Kapital gerechnet wird. Es gibt nach hiesigem Wissen in keinem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschluss, in dem das besonders überwachte Gleis beauftragt wurde, eine Auflage, nach der das gesamte Kapital für die Schleifarbeiten für einen – hier noch nicht einmal näher bezeichneten – Zeitraum stets so bereit gehalten werden müsste, dass es noch nicht einmal zinsbringend angelegt werden könnte. Wirtschaftlich vernünftig und nachvollziehbar ist es allein, davon auszugehen, dass das Kapital jeweils für die einzelnen Schleifvorgänge in der Zukunft vorgehalten werden muss, wenn es tatsächlich benötigt wird. Bis dahin aber steht das Geld dem Vorhabenträger in vollem Umfang zur freien Verfügung. Er kann es demnach auch verzinsen, so dass die Zinsen jeweils bis zum Zeitpunkt der Verwendung des Geldes vom benötigten Kapital abgezogen, nicht aber hinzuaddiert werden müssen.

Eine sachgerechte Abwägung müsste drüber hinaus auch berücksichtigen, dass das besonders überwachte Gleis tatsächlich auch erschütterungsmindernd wirkt und insofern über den reinen Lärmschutz hinausgehende Vorteile bietet. Zudem müsste in der Abwägung berücksichtigt werden, dass das besonders überwachte Gleis auch in Bereichen zur erheblichen Schallminderung führt, in denen eine vergleichbare Schallminderung durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht mehr erreicht wird und in denen eine Belastung verbleibt, die möglicherweise nicht mehr grenzwertüberschreitend ist, aber unterhalb der sogenannten Zumutbarkeitsgrenze jedenfalls noch abwägungserheblich für die fachplanerische Zulassungsentscheidung ist.

Es fehlt außerdem eine Abschätzung der Kosten und Nutzen für den Fall, dass nur die Fernbahn- und nicht die S – Bahn- Gleise gepflegt werden. Hier bitte ich um Nachbesserung.

Überhaupt nicht mehr nachvollziehbar ist dann, aufgrund welcher Überlegungen die sogen. Vorzugsvariante aktiven Lärmschutzes ausgewählt wurde. Sachliche Kriterien werden für keinen der einzelnen Abschnitte genannt. Der Text beschränkt sich die reine Beschreibung, welcher Aufwand insgesamt und jeweils pro Schutzfall für einen sogen. Vollschutz und für die sogen. Vorzugsvariante zu leisten wäre.

Die einzig erkennbare durchgängig eingehaltene hinter der Auswahl stehende „Argumentationslinie“ scheint das Vermeiden eines besonders überwachten Gleises zu sein. Das aber ist aus mehreren Gründen offenkundig fehlerhaft: Bereits die Motivation ist dem Vernehmen nach unsachlich, da das bÜG von der Bahn zu finanzieren wäre, während Schallschutzwände als Investition vom Bund bezahlt werden. In den Berechnungen ist erkennbar, dass das bÜG keine sogen. „Sprungkosten“ verursacht, also nicht zu einem erheblichen Kostensprung führt. Es sind danach vielmehr Vollschutz-Varianten mit bÜG teilweise mit deutlich niedrigeren Kosten pro Schutzfall verbunden, als die Vorzugsvarianten anderer Bereiche. Zudem ist eine Berücksichtigung des Gleichheitsgrundsatzes nicht ansatzweise erkennbar. Während in einzelnen Abschnitten mit Kosten pro Schutzfall von über

20.000 € für die Vorzugsvariante gerechnet wird, werden die Schutzinteressen anderer Betroffener schon bei Kosten je Schutzfall von unter 5.000 € zurück gestellt, obgleich ein Vollschutz hier gerade etwa ein Viertel der Kosten verursachen würde, die an anderer Stelle hingenommen werden. Dafür fehlt jede Begründung.

Da es an jeder nachvollziehbaren Begründung für Eingangsdaten wie auch für die Nutzen-Kosten-Erwägungen fehlt, kann auch keine vertiefte Auseinandersetzung damit erfolgen, sondern lediglich beantragt werden, dem Vorhabenträger aufzugeben, eine neue, vollständig nachvollziehbare und unter Benennung aller maßgeblichen Quellen erarbeitete schalltechnische Untersuchung vorzulegen.

Nach den jetzt vorliegenden Unterlagen ist jedenfalls zusätzlich zu den angebotenen Schutzmaßnahmen das besonders überwachte Gleis anzuordnen, damit die Zahl der bleibenden Schutzfälle weiter gedrückt wird und ein Sicherheitspolster für Prognosedefizite und für o.g. kombinatorische Wirkung verbleibt.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die vorgelegten Planungen zu unzulässigen Belästigungen der Bürger führen. Da die Möglichkeiten des aktiven Schutzes durch Baumaßnahmen begrenzt sind und die Ungenauigkeiten der Prognosen sowohl wegen der ungewissen Betriebsplanung als auch 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 nach den Regeln der Technik eingehalten werden. Eine Reduzierung der aktiven Maßnahmen unter das Niveau des Jahres 2000 ist sicher nicht zulässig.

Zur Umweltverträglichkeitsstudie:

Die Umweltverträglichkeitsstudie ist mangelhaft.

So lassen weder der Erläuterungsbericht noch die Umweltverträglichkeitsstudie nachvollziehbar erkennen, mit welchen bauzeitlichen Belastungen durch Lärm, Erschütterungen, Staub etc. in einzelnen Bereichen zu rechnen ist. Intensität und Dauer der Belastung sind den Unterlagen nicht zu entnehmen. Zu begrüßen ist, dass mit der Planfeststellung ausweislich der Ausführungen im Erläuterungsbericht (Seite 54) Nachtbauarbeiten nicht beantragt werden, sondern diese gesondert bei der dafür zuständigen Landesbehörde beantragt werden. Dennoch muss in einer Umweltverträglichkeitsstudie dargestellt werden, mit welchen Belastungen durch Nachtbauarbeiten - die hier nach den Ausführungen im Erläuterungsbericht durchaus vorgesehen sind – zu rechnen ist, damit dies der Abwägung zugeführt werden kann.

Fehlen Aussagen über Intensität und Dauer der zu erwartenden Lärmbelastungen, so muss jedenfalls die Zumutbarkeit auf anderem Wege sichergestellt werden. So muss die Einhaltung der sogenannten AVV Baulärm, von der auch der Vorhabenträger nach den Ausführungen im Erläuterungsbericht ausgeht, verbindlich durch Nebenbestimmung zum Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden. Ergänzend muss festgeschrieben werden, dass und wie die Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm überprüft wird, damit die Überprüfung nicht zu Lasten der Betroffenen geht, für die dies eine nicht mehr zumutbare Belastung wäre.

Der Vorhabenträger rechnet offenbar mit erheblichen Erschütterungsbelastungen, wobei insbesondere die bauzeitlichen Erschütterungsbelastungen auch durchaus zu Bauschäden führen können. Eine Kontrolle möglicherweise erschütterungsgefährdeter Bauwerke ist im Erläuterungsbericht genannt. Dies muss im Rahmen der Planfeststellung näher ausgestaltet werden. Es muss klar werden, zu welchem Zeitpunkt welche Betroffenen gegenüber dem Vorhabenträger den Anspruch geltend machen können, dass dieser ein sogenanntes Beweissicherungsgutachten anfertigen lässt. Jedenfalls für die Eigentümer der Häuser in den ersten Reihen neben der Bahnstrecke muss aus dem Planfeststellungsbeschluss der

Anspruch auf Anfertigung eines Beweissicherungsgutachtens auf Kosten des Vorhabenträgers folgen.

Auch die im Erläuterungsbericht erwähnten Maßnahmen zur Minderung der Belastungen während der Bauzeit müssen auf geeignete und vollziehbare Weise im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden. Der Erläuterungsbericht gibt insoweit ebenso wenig eine geeignete Grundlage, wie die Umweltverträglichkeitsstudie, da es an einer hinreichend nachvollziehbaren und genauen Darstellung der zu erwartenden Belastungen und ihrer Intensität und Dauer fehlt.

Die Planfeststellungsunterlagen geben zudem keine hinreichende Grundlage für die Abwägung von Lärm- und Erschütterungsbelastungen, die die Zumutbarkeitsschwellen nicht überschreiten. In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist geklärt, dass auch Belastungen unterhalb der Zumutbarkeitswerte jedenfalls Belastungen sind, die einer Abwägung zugeführt werden müssen. Um Belastungen abwägen zu können, bedarf es einer geeigneten Grundlage. Dafür genügen die Darstellungen in der Umweltverträglichkeitsstudie wie auch in der schalltechnischen Untersuchung nicht.

Höchstrichterlicher Rechtsprechung entspricht es auch, dass die Wertminderungen von Grundstücken in Folge der Schaffung neuer bzw. der Änderung bestehender Verkehrsinfrastruktur in die fachplanerische Abwägung einzustellen ist. Auch hierfür bedarf es einer hinreichenden Grundlage, die in den Planfeststellungsunterlagen, insbesondere in der Umweltverträglichkeitsstudie nicht gelegt wird.

Diese Einwendungen beruhen zunächst auf einer vorläufigen Prüfung der verfügbaren Unterlagen. Die Unterlagen enthalten, wie erwähnt, nicht alle Informationen, die für eine umfassende Prüfung nötig sind. Daher behalte mir vor diese Einwendungen zu einem späteren Zeitpunkt zu ergänzen.

Mit freundlichen Grüßen