

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Heiko Melzer (CDU)

vom 22. Juli 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juli 2014) und **Antwort**

#### **Klarheit zur S-Bahnverlängerung in Spandau (V) – Lärmschutz für betroffene Anwohner?**

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: In welchen Bereichen entlang der Bahntrasse zwischen dem Bahnhof Spandau und der Landesgrenze sind an der Trasse der Hamburger Bahn zu welchem Zeitpunkt in der Vergangenheit Lärmschutzwände installiert worden?

Antwort zu 1: Die zweigleisige Strecke Hamburg-Berlin wurde im Planfeststellungsabschnitt Spandau (West) – Albrechtshof in den Jahren 1994/95 auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes vom 15.08.1994 ausgebaut und elektrifiziert. Gegenstand des Vorhabens war damals der Aufbau eines - für die Aufnahme von vier Gleisen geeigneten – Bahndamms mit zwei auf der Südseite des Damms trassierten Fernbahngleisen und Oberleitungen sowie die Aufhebung der niveaugleichen Bahnübergänge und deren Ersetzung durch Eisenbahnüberführungen. Über die aus diesem Anlass zu treffenden Lärmvorsorgemaßnahmen hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) durch den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vom 20.12.1996 entschieden. Dieser sieht im wesentlichen durchgehende Lärmschutzwände mit bis zu 2 m Höhe auf der Südseite der Trasse und nördlich der Trasse Lärmschutzwände nur im Bereich der neu gebauten Eisenbahnüberführungen vor. Wann genau diese Lärmschutzwände durch die Deutsche Bahn AG errichtet wurden, entzieht sich der Kenntnis des EBA.

Frage 2: Welche anderweitigen Lärmschutzmaßnahmen sind in welchen Bereichen entlang der Bahntrasse Hamburger Bahn zwischen dem Bahnhof Spandau und der Landesgrenze zu welchem Zeitpunkt in der Vergangenheit installiert worden?

Antwort zu 2: Der Planfeststellungsbeschluss vom 20.12.1996 sieht im gesamten Planfeststellungsabschnitt als weitere Lärmvorsorgemaßnahme das besonders überwachte Gleis vor. Für ein nördlich der Trasse gelegenes

Gebäude (Finkenkruger Weg 70) ist außerdem passiver Schallschutz angeordnet worden.

Frage 3: Welche rechtliche Voraussetzung war für diese Maßnahme gegeben und weshalb wurden nicht entlang der gesamten Bahntrasse Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt?

Antwort zu 3: Rechtsgrundlage für die im Beschluss vom 20.12.1996 getroffenen Lärmvorsorgemaßnahmen ist die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutz-Verordnung). Beim Ausbau einer vorhandenen zweigleisigen Strecke bestehen Ansprüche auf Schallschutz nur für diejenigen Immissionsorte, bei denen sich infolge des Vorhabens der Beurteilungspegel um grundsätzlich mindestens 3 dB(A) erhöht (vgl. § 1 Abs. 2 Satz 1 Ziffer 2 der 16. BImSchV). Dies war bei vielen Immissionsorten südlich der Trasse der Fall, weil die Trasse gegenüber ihrer bisherigen Lage um ca. 10 m nach Süden verschoben wurde. Bei den Immissionsorten nördlich der Trasse war in der Regel keine hinreichende Erhöhung des Beurteilungspegels in der Schalltechnischen Untersuchung ermittelt worden, weil die Trasse nach der Realisierung des Vorhabens von der Bebauung weiter entfernt verläuft. Lärmerhöhungen auf der Nordseite stellte die Schalltechnische Untersuchung jedoch auch bei solchen Immissionsorten nördlich der Trasse fest, die im Umfeld der neuen Eisenbahnüberführungen lagen, weil hier nunmehr der Brückenzuschlag von 3 dB(A) bei der Lärmberechnung zu berücksichtigen war. Mehrere Anwohnerinnen und Anwohner der Trassennordseite erhoben damals Klage gegen den Beschluss vom 20.12.1996 mit dem Ziel, ebenfalls Lärmvorsorgemaßnahmen zu erhalten. Die Klagen wurden durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.03.1999 (Az. BVerwG 11 A 9.97) abgewiesen.

Frage 4: An welchen Stellen entlang der Trasse der Hamburger Bahn werden verbindlich zusätzliche Lärmschutzwände fest installiert, für den Fall, dass die S-Bahn über den Bahnhof Spandau hinaus bis ins Falkenhagener

Feld (entlang der Seegefelder Straße und der Bötzowbahn) verlängert wird?

Frage 5: An welchen Stellen entlang der Trasse der Hamburger Bahn werden verbindlich andere Lärmschutzmaßnahmen (welche?) fest installiert, für den Fall, dass die S-Bahn über den Bahnhof Spandau ins Falkenhagener Feld verlängert wird?

Antwort zu 4 und 5: Eine verbindliche Aussage kann weder der Senat von Berlin noch das Eisenbahn-Bundesamt geben. Folgende Voraussetzungen müssen gegeben sein, um eine verbindliche Entscheidung über die zu treffenden Lärmvorsorgemaßnahmen im Fall einer Verlängerung der S-Bahn über Spandau hinaus zu erwirken:

- a) Erstellung einer technischen Planung mit einer Trassierung des oder der S-Bahngleise parallel zur Strecke Hamburg – Berlin (Strecke Nr. 6100) und/oder entlang der Bötzowbahn
- b) Erstellung einer schalltechnischen Untersuchung
- c) Erstellung von Planfeststellungsunterlagen für den Neubau des oder der S-Bahngleise
- d) Antrag der Deutschen Bahn Netz AG bzw. der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens
- e) Entscheidung durch einen Planfeststellungsbeschluss des EBA
- f) ggf. gerichtliche Klageverfahren.

Frage 6: Welche Rechtsgrundlagen und welche weiteren Voraussetzungen, wie z.B. Grenzwerte, wären für diese Maßnahmen bei Verlängerung der S-Bahn gegeben?

Antwort zu 6: Im Falle des Neubaus eines oder zweier S-Bahngleise würde der vorhandene Schienenweg um ein oder zwei zusätzliche Gleise erweitert. In solchen Fällen greift nach der 16. BImSchV eine andere Schallbetrachtung als in den Fällen des Ausbaus bestehender Strecken. Im Falle einer Erweiterung haben die Anwohner gemäß § 1 Abs. 2 Ziffer 1 der 16. BImSchV unmittelbar einen Anspruch auf Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. Dies dürfte zu zusätzlichen Lärmvorsorgeansprüchen führen. Aussagen dazu, welche konkreten Maßnahmen hieraus resultieren würden, wären aus heutiger Sicht rein spekulativ. Auf die Antwort zu 4 und 5 wird verwiesen.

Frage 7: Mit welchen Kosten wird für die Errichtung der Lärmschutzmaßnahmen gerechnet und wer trägt die Kosten für die Errichtung der Lärmschutzmaßnahmen?

Antwort zu 7: Die Höhe der Kosten für die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen kann erst nach Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens und den im Planfeststellungsbeschluss festgelegten zu treffenden Lärmschutzvorsorgemaßnahmen beziffert werden. Die Kosten trägt in der Regel der Vorhabensträger.

Frage 8: Werden anliegende Anwohner an den Kosten beteiligt, oder erfolgt in einer anderen monetären oder nicht-monetären Art eine Belastung der Anwohner?

Antwort zu 8: Nein.

Frage 9: Welche Erwartungshaltung an die Wirkung der Lärmschutzmaßnahmen bestehen und wie sind diese quantifizierbar?

Antwort zu 9: Lärmschutzmaßnahmen werden gemäß 16. BImSchV zum Schutz vom Verkehrslärm Betroffener entlang von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen bei Bau oder wesentlichen Änderungen angeordnet. Ziel ist die Einhaltung der in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte.

Berlin, den 30. Juli 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. August 2014)