

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Rainer Steenblock und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/1949 –**

Ausbau der Bahnstrecke Hamburg–Büchen–Berlin

Ausreichender Schallschutz ist eine Voraussetzung für gesunde Lebensverhältnisse der Bevölkerung. Im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke Hamburg–Büchen–Berlin werden viele Bürgerinnen und Bürger im dichtbesiedelten Hamburger Umland von zusätzlichen Lärmemissionen betroffen. Es müssen daher alle Anstrengungen für einen aktiven Schallschutz unternommen werden.

Wir bitten um getrennte Beantwortung aller Fragen für den Abschnitt Va und den Abschnitt Vb des Planfeststellungsverfahrens.

Vorbemerkung

Nach der Herstellung der Einheit Deutschlands ist es zentrales Ziel der Bundespolitik, die wirtschaftliche und soziale Einheit zu stärken und die Lebensbedingungen in Ost und West einander anzugleichen. Eine entscheidende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufschwung – insbesondere in den neuen Bundesländern – ist die schnelle Wiederherstellung leistungsfähiger und umweltgerechter Verkehrswege. Hierzu ist im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahnstrecke Hamburg–Berlin vorgesehen, im Abschnitt Hamburg Hauptbahnhof–Aumühle zwei weitere Streckengleise zu bauen, um so den S-Bahn-Verkehr vom Fernbahnverkehr trennen zu können.

Die Deutsche Bahn AG ist als Träger des Vorhabens gehalten, beim Ausbau der Strecke sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel für den von der Eisenbahnstrecke ausgehenden Verkehrslärm die Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Die hierzu

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 21. Juli 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

notwendigen Lärmschutzmaßnahmen sind Bestandteil des Ausbauvorhabens, für das in dem jeweiligen Planfeststellungsverfahren alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Bau Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden. Die Entscheidung über die Ausführung des Lärmschutzes im einzelnen trifft das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde in ihrem Planfeststellungsbeschuß unter Abwägung und Ausgleichung der betroffenen öffentlichen und privaten Interessen.

Das Gesamtprojekt wurde wegen der Länge der Strecke und der unterschiedlichen Verhältnisse in mehrere Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt. Die Abschnitte wurden so gewählt, daß jede Maßnahme eines Abschnittes schadlos für die Öffentlichkeit und die Nachbarschaft für sich durchgeführt werden könnte und die jeweiligen Abschnitte einen bestimmten Betroffenenkreis zusammenfassen.

Das Bundesministerium für Verkehr ist nicht an Planfeststellungsverfahren für Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG beteiligt. Das Planfeststellungsverfahren hat dem Gebot fairer Verfahrensgestaltung zu genügen. Die Planfeststellungsbehörde darf deswegen in ihrer Verfahrensgestaltung von seiten des Bundesministeriums für Verkehr nicht einer Einflußnahme ausgesetzt werden, die ihr die Freiheit zu einer planerischen Gestaltung faktisch nimmt oder weitgehend einschränkt (so auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 5. Dezember 1986, Az.: 4 C 13/85, BVerwGE Bd. 75 S. 214 bis 262). Dies gilt insbesondere für den Abschnitt Vb (Wohltorf–Reinbek–Aumühle) von Bahnkilometer 259,00 bis Bahnkilometer 264,95, für den z. Z. im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Anhörung der privat Betroffenen durchgeführt wird.

Die Fragen 1 bis 9 der Kleinen Anfrage wurden im übrigen inhaltsgleich von der Planfeststellungsbehörde nach der Aussetzung der Anhörung für den Planfeststellungsabschnitt Vb durch die Anhörungsbehörde am 21. März 1995 mit Schreiben vom 27. März 1995 an die Deutsche Bahn AG gerichtet, die die Einzelfragen zunächst in einer Arbeitsgruppe erörtert, der außer Professor Dr.-Ing. Hettwer auch Vertreter der Gemeinden Aumühle und Wohltorf sowie der Stadt Reinbek angehören. Eine zusammenfassende Stellungnahme der Arbeitsgruppe ist voraussichtlich im September 1995 zu erwarten.

Soweit im folgenden Ausführungen zu den Einzelfragen gemacht werden, beziehen sich diese daher ausschließlich auf den Abschnitt Va (Reinbek–Wentorf) von Bahnkilometer 264,95 bis Bahnkilometer 268,63. Sie geben die Entscheidungen wieder, die das Eisenbahn-Bundesamt in seinem Planfeststellungsbeschuß vom 19. Mai 1995 getroffen hat.

Abschließend ist hervorzuheben, daß mit den Schallschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Streckenausbau die seit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke (Berlin–)Boizenburg–Büchen–Schwarzenbek–Bergedorf(–Hamburg) am 15. Dezember 1846 vorhandene Vorbelastung durch Lärm in jedem Einzelfall zugunsten der Betroffenen gemindert wird.

1. Wie werden die Möglichkeiten, den Schallschutz durch eine Mittelschallschutzwand zu verbessern, auf den Streckenabschnitten beurteilt?

Eine Mittelschallschutzwand kann nur dort eingebaut werden, wo ausreichender Platz zwischen dem S-Bahngleis Hamburg–Aumühle und dem Fernbahngleis Berlin–Hamburg vorhanden ist bzw. so geschaffen werden kann, daß die Gesamtbreite der Bahnanlagen nicht weiter vergrößert wird, als es die Nutzungsart des benachbarten Fremdgeländes zuläßt. Wegen der Vielfalt von Zwangspunkten in der Streckentrassierung (Bögen, Brücken usw.) und der teilweise nah an die Bahnanlagen heranreichenden Nachbarbebauung ist eine Mittelschallschutzwand nicht überall dort einsetzbar, wo dies gegebenenfalls schalltechnisch geboten wäre.

2. Welche konstruktiven Alternativen einer abgeschrägten Schallschutzwand sind vorhanden?

Die Einbeziehung von konstruktiven Alternativen in die Planung und Gestaltung der Lärmschutzwände im einzelnen ist Aufgabe der Deutschen Bahn AG als Träger des Ausbauvorhabens. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

3. Falls diese Möglichkeit (Nummer 1 oder 2 bzw. Kombination) besteht, wie würde sich diese Mittelschallschutzwand/abgeschrägte Schallschutzwand auf die Schallpegel bei den anliegenden Grundstücken auswirken?

Eine Mittelschallschutzwand schirmt vor allem die Emissionen der beiden mittleren der künftig vier nebeneinander liegenden Streckengleise ab. Wegen der nächtlichen Betriebsruhe auf den beiden nördlichen S-Bahn-Streckengleisen bewirkt sie im wesentlichen nur die Verringerung der Immissionspegel in den nordwärts an die Bahnanlagen grenzenden Grundstücken aus dem Fernbahnbetrieb auf den beiden südwardigen Streckengleisen. Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 wird im übrigen verwiesen.

4. Wie sieht eine Vergleichsberechnung unter Berücksichtigung von mehr Güterzügen auf dieser Strecke aus?

Eine Vergleichsberechnung wird nach demselben Rechenverfahren durchgeführt wie jene Berechnung, mit deren Ergebnis sie verglichen werden soll. Unter der Voraussetzung, daß die Anzahl der übrigen Züge nicht verändert wird, hat eine Erhöhung der Güterzugzahl die Erhöhung des Gesamtbeurteilungspegels $L_{r,ges}$ gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung, Anlage 2, Diagramm V zur Folge. Im übrigen wird auf die Antwort zur Frage 11 verwiesen.

5. Welche Ergebnisse hat eine 49 dB (A) Isohypse unter Berücksichtigung der unter Nummer 3 genannten Bedingungen für die beiden Abschnitte?

Eine Isophonen-Darstellung weist die Orte gleicher Schallpegel (hier: Beurteilungspegel bei Schienenwegen) unter Berücksichtigung der Ausbreitungsbedingungen aus. Diese Orte liegen näher an den Schallquellen, wenn der dazwischen angeordnete passive Schallschutz ein höheres Schalldämmmaß aufweist. Im übrigen wird auf die Antwort zur Frage 3 verwiesen.

6. Welche Aussagen über Erschütterungen (Geologie/Topographie) gibt es für beide Streckenabschnitte?

Die Auswirkungen von Erschütterungen in der Bauphase auf die Menschen werden als gering negativ bewertet. Sie sind innerhalb der Bauphase auf relativ kurze Zeitabschnitte begrenzt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Erschütterungsimmissionen in der Betriebsphase werden ebenfalls als unerheblich bewertet. Nach stichprobenartigen Messungen und Prognoseberechnungen ist eher mit einer Verbesserung im Vergleich zur heutigen Situation zu rechnen.

7. a) Besteht die Möglichkeit einer Gradientenänderung („Hettwer-Gutachten“)?
b) Welche Kosten würden dabei entstehen?

Die Prüfung der Möglichkeiten für eine Änderung der Höhenlage einschließlich der Kostenermittlung ist Aufgabe der Deutschen Bahn AG als Träger des Ausbauvorhabens. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

8. Welche Feststellungen über die schalltechnische Betroffenheit der Anliegerinnen und Anlieger in den beiden Abschnitten im Vergleich jetzt/zukünftig liegen vor?

Eine Gegenüberstellung von prognostizierten Beurteilungspegeln mit und ohne Ausbau zeigt, daß das Vorhaben deutliche Verringerungen der Beurteilungspegel zwischen 5 und 12 dB (A) bewirkt. Dies bedeutet, daß bei Realisierung des Vorhabens deutlich geringere Belastungen für die Betroffenen zu erwarten sind als bei einer Nicht-Realisierung.

9. Welche Konsequenzen sind aus den Hypothesen des „Hettwer-Gutachtens“ für die beiden Abschnitte zu ziehen?

Die gutachterliche Stellungnahme von Professor Dr.-Ing. Hettwer vom März 1995 wurde zu den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt Vb im Auftrag der Ge-

meinde Aumühle erstellt. Die Übertragbarkeit der darin dargestellten Folgerungen und Empfehlungen auf andere Planfeststellungsabschnitte war nicht Gegenstand der Aufgabenstellung und wurde daher vom Gutachter auch nicht geprüft. Soweit Konsequenzen aus dem Gutachten zu ziehen sind, entscheidet hierüber die Planfeststellungsbehörde.

10. a) Mit welchen Belastungen der Anliegerinnen und Anlieger (Erschütterungen, Lärm, Staub) ist während der Bauphase zu rechnen?
- b) Welche Maßnahmen sind getroffen, um diese Belastungen für die Betroffenen zu minimieren?

Die Auswirkungen auf die Menschen in der Bauphase durch gas- und staubförmige Immissionen werden als gering negativ beschrieben. Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind diese Beeinträchtigungen sofort aufgehoben. Betroffen sind im wesentlichen die Wohngebiete im Nahbereich der Trasse und der Verkehrswege, die für den An- und Abtransport von Material verwendet werden. Die durch Dieselloks heute emittierten Luftschadstoffe entfallen nach der Elektrifizierung fast vollständig. Die Schadstoffaufnahme der Menschen in den Wohngebieten entlang der Bahnstrecke durch Inhalation und gegebenenfalls auch durch den Verzehr von in den Gärten angebautem Obst und Gemüse wird reduziert. Die deutliche Verbesserung der Situation betrifft den Nahbereich der Strecke. Dort wird sich nach der Realisierung des Vorhabens die für ländliche Gebiete typische Grundbelastung einstellen. Gesundheitliche Auswirkungen durch die Aufnahme von Kupferabrieb sind nicht zu erwarten. Das gilt sowohl für die Aufnahme über den Nahrungs- als auch über den Luftpfad.

11. Welche Ergebnisse haben die Untersuchungen von Trassenvarianten (Südumgehung) erbracht?

In Vorbereitung auf die Lückenschlußmaßnahmen und die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit nach der deutschen Wiedervereinigung wurden im Rahmen von Korridoruntersuchungen verschiedene Streckenführungen überprüft. Im Hinblick auf die zu erwartenden und prognostizierten Verkehrsmengen wurden der Ausbau sowohl Hamburg–Büchen–Berlin als auch (Hamburg–) Uelzen–Stendal–Berlin untersucht. Als die um fünf Minuten schnellere Linienführung für eine ICE-Verbindung, bei allerdings deutlich höheren Investitionen, war zunächst der Ausbau Uelzen–Stendal nach Berlin vorgesehen.

In der weiteren Untersuchung stellte sich jedoch unter Berücksichtigung potentieller Ausbaumöglichkeiten die Strecke Hamburg–Büchen–Berlin als die günstigere Personenfernverkehrsverbindung heraus. Die Verbindung über Uelzen und Stendal wird nun stufenweise ausgebaut und soll den wachsenden Güterverkehr und Regionalverkehr aufnehmen.

