

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),
Franziska Eichstädt-Bohlig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/2755 —**

Lärmschutzmaßnahmen beim Wiederaufbau der Anhalter Bahn in Berlin

Mit Schreiben vom 11. April 1994 an den Vorstand der Deutschen Bahn AG hat das Bundesministerium für Verkehr verfügt, daß im Rahmen der viergleisigen Nord-Süd-Verbindung für den Fern- und Regionalverkehr in Berlin Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind. Wörtlich heißt es in dem Schreiben: „Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat darauf hingewiesen, daß auch bei der geplanten Trasse erhebliche Konflikte in bezug auf Lärm- und Erschütterungs-
immissionen bleiben. Dies gilt insbesondere in den Streckenbereichen, in denen aufgrund einer Vorgabe der DR ein Anspruch auf Lärmvorsorge nach Maßgabe der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung verneint wird. [...] Auf der gesamten neuen Nord-Süd-Verbindung sind die Maßstäbe des Immissionsschutzes anzulegen. Dort, wo Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, sind Maßnahmen der Lärmvorsorge von Beginn an einzuplanen.“ Die zur Zeit zur öffentlichen Stellungnahme ausliegenden Planfeststellungsunterlagen sehen jedoch keine allgemeinen Lärmvorsorgemaßnahmen vor.

Besonders im Stadtteil Lichtenfelde-Süd ist auf dem ehemaligen Bahngelände seit Stilllegung der Fernbahn im Jahr 1952 ein Naturpark entstanden, dem nicht nur in der Vergangenheit damit befaßte Gutachter einen hohen ökologischen Stellenwert bescheinigt haben, sondern der von der anwohnenden Bevölkerung auch zu Erholungszwecken genutzt wird. Die besondere Qualität dieses Parks wird auch von der zu den Planfeststellungsunterlagen gehörigen Umweltverträglichkeitsstudie hervorgehoben. Die Anhalter Bahn wird in ihrer Endausbaustufe, zusammen mit der auf gleicher Trasse verkehrenden S-Bahn, eine der am stärksten frequentierten Strecken in Deutschland sein. Nach den Planfeststellungsunterlagen muß von folgenden Daten ausgegangen werden: Anteil der Zugbewegungen 6.00 bis 22.00 Uhr: 184, 22.00 bis 6.00 Uhr: 34; hinzugerechnet werden müssen nach einem für den Berliner Senator für Bau- und Wohnungswesen erstellten Verkehrsgutachten für den S-Bahn-Verkehr 120 Züge tagsüber und 30 Züge nachts. Aus diesen Zahlen ergeben sich durchschnittlich Zugabstände von 2,6 Minuten am Tag und 7,5 Minuten in der Nacht. Diese kurzen Zugfolgen bedeuten: Es wird ein Dauerlärm mit Spitzenwerten bis zu 94 dB (A) entstehen.

In Berlin Lichtenfelde-Süd durchquert die Trasse ein dichtbesiedeltes Wohngebiet mit zum Teil unmittelbar am Bahngelände stehenden

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 3. November 1995 übermittelt.

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

Hochhäusern („Thermometersiedlung“). Dicht an der Bahnlinie soll hier außerdem ein neuer Stadtteil mit bis zu 5 000 Wohneinheiten, davon ein erheblicher Anteil Wohnungen für nach Berlin umziehende Bundesbedienstete, entstehen.

1. Wie wird die Bundesregierung darauf reagieren, daß die Vertreter der Deutschen Bahn AG, Klaus Daubertshäuser (Vorstand) und Werner Remmert (Leiter der Bahn-Koordination Berlin), bei einer Diskussionsveranstaltung am 30. August 1995 in Berlin zum Ausdruck gebracht haben, daß die Bahn die Weisung des Bundesministeriums für Verkehr zu ignorieren gedenkt, d. h. daß sie im Berliner Stadtgebiet, von wenigen Ausnahmen abgesehen, keine Lärmschutzmaßnahmen ausführen will?

Die in der Frage genannte Äußerung von Vertretern der DB AG ist der Bundesregierung nicht bekannt. Mit Schreiben vom 11. April 1994 hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) gemäß § 2 Abs. 1 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes die Linie für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin bestimmt und dabei auch darauf hingewiesen, daß in diesem Planungsraum die Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu beachten sind.

Das BMV geht davon aus, daß die DB AG die verbindlichen Regelungen der 16. BImSchV beachtet.

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es sich bei dem Wiederaufbau der Strecke um eine Wiederinbetriebnahme einer bestehenden Strecke handelt, obwohl in dem genannten Stadtteil seit der Stilllegung 1952 anstelle der Strecke ein Naturpark entstanden ist?

Ja.

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Anwendung der 16. BImSchV mit den daraus resultierenden Lärmvorsorgemaßnahmen als unverzichtbares Minimum für einen vorbeugenden Lärmschutz anzusehen ist, wenn man Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefährdungen der anwohnenden Bevölkerung wenigstens teilweise vermeiden will?

Ja.

4. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um die o. g. Verfügung des Bundesministeriums für Verkehr im Vollzug der weiteren Planungen durchzusetzen?

Der Erlaß vom 11. April 1994 hat nur die Linienbestimmung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin zum Inhalt. Die planfestgestellten Verkehrsanlagen werden im Norden durch die Perleberger Straße und im Süden durch den Prellerweg begrenzt. Besonderer Maßnahmen zur Durchsetzung der Linienbestimmung bedarf es nicht, vgl. Antwort zu Frage 1.