

Einwendungen gegen das 3. Deckblatt

Erläuterungsbericht

1.)

Auf Seite 6, heißt es: „Die Abschnittsbildung für dieses Gesamtkonzept erfolgte sachgerecht in 4 Teilabschnitte, die auch die Belange der jeweiligen Betroffenen berücksichtigt.“

Im Widerspruch dazu wird auf Seite 8 unter Punkt 1.1.4 „Planrechtfertigung“ festgestellt: „[...] Damit entfällt die Wendung der Züge in Gleis 219/229 und die notwendige Taktfolge in der Spitzenstunde für die Fahrten aus / von der Abstellgruppe wird erreicht. [...]“

Dies stellt einen Widerspruch in sich dar.

Entweder ist eine Gesamtbetrachtung aller Teilprojekte nicht zulässig, mit der Folge, dass der evtl. Nutzen des südl. Zuführungsgleises für das bereits realisierte Teilprojekt 3 nicht für die Planrechtfertigung des südlichen Zuführungsgleises herangezogen werden darf oder aber es handelt sich doch um ein Gesamtprojekt (Teilprojekte 1-4), welche dann unzulässigerweise in Teilprojekte aufgliedert wurden.

Eine unzulässige Aufgliederung in Teilprojekte hätte zur Folge, dass die Plangenehmigungen der Teilprojekte 1 - 3 unter Vorspiegelung falscher Tatsachen (hier: Täuschung darüber, dass es unabhängige Projekte seien) erlangt worden ist und daher nichtig sind.

Der 7. Senat des BVerwG hat in seinem Beschluss vom 9. September 2013 (BVerwG 7 B 2.13, 7 B 3.13, 7 B 4.13 OVG 16 D 72 - 74/10.AK) festgestellt, dass : „Das Planfeststellungsverfahren zur Errichtung des südlichen Zuführungsgleises, das zum Betrieb der Abstellanlage nicht zwingend geboten ist, jedoch zu einer weiteren erheblichen Steigerung der Betriebsqualität führen würde (Erläuterungsbericht S. 4), ist noch nicht abgeschlossen.“ Das Gericht bezieht sich auf den damalig aktuellen Erläuterungsbericht, in dem die DB AG selbst noch feststellt, dass das südliche Zuführungsgleis nicht zwingend geboten ist.

Liegt jedoch eine tatsächliche Unabhängigkeit der einzelnen Teilprojekte von einander vor, so darf der Nutzen, der die Genehmigung des südlichen Zuführungsgleises für die Abstellung (Teilprojekt 3) hat, nicht zur Planrechtfertigung herangezogen werden. Da aber Punkt 1.1.4 im Wesentlichen auf den Nutzen für die Abstellanlage abhebt, ist das Teilprojekt 4 (Südl. Zuführungsgleis) im Wesentlichen eben unbegründet.

Dies wird umso mehr deutlich, da ja die Planungen seit über 20 Jahren laufen (Vorlage der sog. Variante D am 10.07.2001, Seite 5, Nr. 1.1.3), die Abstellungen 103-108 bzw. 111-119 seit 2006 bzw. 2018 in Betrieb sind und dies alles möglich ist, ohne dass ein südliches Zuführungsgleis existiert.

Von besonderer Bedeutung in diesem Zusammenhang ist, dass es ja gerade die Antragstellerin selbst ist, die die lange Verfahrenslaufzeit zu verantworten hat. So vergingen jeweils (!) ca. 5 Jahre zwischen dem ersten bzw. dritten Erörterungstermin und der Vorlage eines Deckblattes durch die Antragstellerin.

Die Tatsache, dass eine Abstellanlage besser nutzbar ist, wenn diese durch ein südliches Zuführungsgleis angeschlossen wird ist nachvollziehbar, aber - der Logik der DB AG folgend - werden ja in den 4 Teilprojekten die Belange der jeweiligen Betroffenen berücksichtigt. Diese muss also unabhängig davon erfolgen, ob eine Abstellanlage optimal genutzt werden kann oder nicht.

Diese Ansicht wird von der DB AG selbst gestützt. Auf Seite 9 (1.3) heißt es „Dieser Planfeststellungsantrag bezieht sich ausschließlich auf das unter Pkt. 1.1.3 beschriebene Teilprojekt 4 „Südliches Zuführungsgleis“ für die Abstellgruppe Gleise 111 – 119.“ Daher muss unerheblich bleiben, ob andere Teilprojekte von einer Realisierung des südlichen Zuführungsgleises profitieren oder nicht.

Es stellt schlicht das unternehmerische Risiko der Antragstellerin dar, voneinander abhängige Projekte bereits umzusetzen, obwohl diese teilweise noch gar nicht genehmigt sind.

Betrachtet man also das südliche Zuführungsgleis als ein eigenständiges Projekt, so ist der Nutzen des Gleises äußerst fraglich. Ein Gleis zu bauen, in dem „ausnahmsweise“ Wendungen von Zügen stattfinden, „wenn das dortige Wendegleis ausnahmsweise nicht zur Verfügung steht. (Nr. 1.1.4), steht in keinem Verhältnis zu den Nachteilen, die den Anwohnerinnen und Anwohnern durch den Bau und den Betrieb eines solchen Gleises entstehen.

2.)

Auf Seite 25 heißt es:

"Zu den Berechnungen der Lärmschutzwandhöhen wird darauf hingewiesen, dass die Ermittlung der durchgestrichenen Wandhöhen aus dem 1. und 2. Deckblattverfahren veraltet sind, da diese Berechnungen für das Prognosejahr 2025 durchgeführt wurden. Im 3. Deckblattverfahren werden für die Ermittlung der unten aufgeführten Wandhöhen die neuen Prognosezahlen für das Prognosejahr 2030 angewendet. Das hat zur Folge, dass die Lärmschutzwandhöhen aus dem 3. Deckblattverfahren andere sind als aus dem 1. und 2. Deckblattverfahren.“

Schließlich heißt es im gleichen Abschnitt weiter oben: „Da die Anzahl der Züge laut Prognose zunehmen wird, ist zukünftig mit einer höheren Lärmbelastung für die Anwohner zu rechnen.“

Wenn also die Lärmbelastung in Zukunft steigt, kann dem nicht dadurch begegnet werden, dass die Höhe der LSW reduziert wird.

Unterlage 6 Bauwerkspläne

Im Erläuterungsbericht heißt es auf Seite 25 unter Nr. 3.5.8: „Der Neubau des Zuführungsgleises stellt eine wesentliche bauliche Maßnahme dar, die schalltechnisch nach der 16.BImSchV zu bewerten ist. Gemäß dem EBA-Umweltleitfaden Teil 6, Ausgabe 12/2012 ist die gesamte Lärmsituation im Untersuchungsraum zu betrachten, also auch die auf den durchgehenden Streckengleisen der Strecken 2610, 2615 und 2620 entstehenden Schallemissionen.“

Die DB AG erkennt also an, dass nicht nur der Lärm, welcher durch den beabsichtigten Neubau entsteht zu berücksichtigen ist, sondern auch der Lärm, der aus dem bestehenden Teil der Bahnanlagen herrührt, betrachtet werden muss.

Die DB AG kommt zu dem Ergebnis, dass mehrere Lärmschutzwände erforderlich sind.

So wird die sog. LSW 2 vom hoch gelegenen Bestandsgleis, entlang der Abrampung bis ins tiefergelegene Niveau geführt. Wie in den Schnitten C, D und E erkennbar ist, bleibt die LSW 2 über die gesamte Länge der Abrampung gleich hoch (4 m). Gleichzeitig ist in den benannten Schnitten erkennbar, dass die Sog. LSW 3 dort noch nicht vorgesehen ist.

Es ergibt sich daher ein Bereich, in dem der Bestandslärm ungehindert über die - dann zu niedrige - LSW 2 hinweg schallen kann.

Entweder muss die LSW 3 so weit nach vorne gezogen werden, dass diese Lücke nicht entsteht (ungefähr bis in den Bereich des Schnittes B) oder aber die LSW 2 muss entlang der Abrampung in Ihrer Endhöhe beibehalten werden, um den Bestandslärm abzudecken.

13.1.1_schalltechnisches Gutachten_Erläuterungsbericht_Deckblatt 3.pdf

Das Schalltechnische Gutachten ist komplett neu überarbeitet worden. Daher stellt das Gutachten eine Änderung der Planungsunterlagen dar und ist somit in seiner Gesamtheit für Einwendungen zum vorliegenden 3. Deckblatt zugänglich.

Auf Seite 24, Punkt 5.1 heißt es:

„Es wird darauf hingewiesen, dass die Schall 03 (Ausgabe 1990), obwohl seit 01.01.2015 außer Kraft gesetzt, angewendet werden muss. Dies regelt die 16. BImSchV neue Fassung (n. F.) in § 4 Abs. 3 S. 1. Dort heißt es: „Ist jedoch bis zum 31.12.2014 für ein Vorhaben das Planfeststellungsverfahren beantragt und die Auslegung des Plans ortsüblich bekannt gemacht worden, richtet sich die Berechnung der Beurteilungspegel im Rahmen schalltechnischer Untersuchungen nach § 3 i. V. m. Anlage 2 in der bis 31.12.2014 geltenden Fassung der 16. BImSchV alte Fassung (a. F.).“

Hier versucht die Antragstellerin zu begründen, warum die Anwendung des sog. „Schienenbonus“ zulässig sei. Der Gesetzgeber hat jedoch - durch das Elfte Gesetz zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 12. Juli 2013 - festgestellt, dass der Schienenbonus nicht mehr zeitgemäß ist.

Fraglich ist nun, ob die Anwendung des Schienenbonus in diesem Fall dennoch zulässig sein könnte oder nicht.

Es muss hierbei auf den Willen des Gesetzgebers abgestellt werden. Der Wille des Gesetzgebers war es gerade nicht, pauschal alle Planfeststellungsverfahren die vor dem 31.12.2014 beantragt und offengelegt worden sind, von der Anwendung der neuen 16.BImSchV - ohne Schienenbonus - auszunehmen.

Anlass für die Novelle der 16. BImSchV war es ja gerade, den Fortschritt der Technik - hier bei Bahnanlagen - im Gesetz angemessen zu berücksichtigen. Es kann also nicht angenommen werden, dass der Gesetzgeber auch solche Planfeststellungsverfahren ausnehmen wollte, die ihrem Planungsgrad nach noch weit von einer Plangenehmigung und somit einem Baubeginn entfernt sind.

Dies wird deutlich, wenn man Drucksache 18/1280 der 18. Wahlperiode des Deutschen Bundestages betrachtet. Hier wird die „Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“ der Bundesregierung veröffentlicht (Anlage 1) und ab Seite 87 die zugehörige Begründung für die einzelnen Änderungen gegeben.

Auf Seite 92 der Drucksache heißt es:

„In Absatz 3 werden Übergangsregelungen bezogen auf die Berechnung des Beurteilungspegels nach Absatz 1 Satz 1 getroffen. Unabhängig davon können für andere Bahntechniken oder schalltechnische Innovationen ab In-Kraft-Treten der Verordnung nach Artikel 2 insbesondere Entscheidungen zur Festlegung akustischer Kennwerte nach Absatz 4 erfolgen.

Ein Umstellungsaufwand für laufende Planfeststellungsverfahren soll weitgehend vermieden werden. Für Vorhaben mit herkömmlicher Bahntechnik sieht das aktualisierte Berechnungsverfahren nach Anlage 2 lediglich eine formal andere Vorschrift für den Ablauf der Berechnung vor, die sich im Ergebnis -wenn überhaupt- nur geringfügig auswirkt. Auch die Grenzwerte bleiben unangetastet. Insofern wäre eine unmittelbare Umstellung für laufende Vorhaben unverhältnismäßig. Deshalb ist mit § 4 Abs. 3 Satz 1 eine Übergangsfrist zur Anwendung der Anlage 2 in der bis zur Änderung durch diese Verordnung geltenden Fassung eingeführt worden. Diese Übergangsregelung ist für Abschnitte von Vorhaben anzuwenden, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet ist und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist. Mit der Anpassung der Fristen in § 4 Abs. 3 Satz 1 und 2 an die Fristen des § 43 Abs. 1 Satz 2 und 3 BImSchG neuer Fassung wird auch ein mehrfacher Umstellungsaufwand für schalltechnische Nachweise für Planungsvorhaben für den Entfall des Schienenbonus bei Eisenbahnen einerseits und der Anwendung der geänderten Anlage 2 dieser Verordnung andererseits vermieden.“

Der Ordnungsgeber stellt also klar, dass solche Verfahren ausgenommen sein sollen, die bereits nach altem Recht geplant und berechnet wurden, um eine Neuberechnung *alleine* aus Anlass einer geänderten Gesetzes- und Verordnungslage heraus zu vermeiden.

Der in der Begründung dargelegte unverhältnismäßig hohe Umstellungsaufwand wird ja gerade nur dann realisiert, wenn die Gesetzesänderung der einzige Grund wäre, die Planungsunterlagen zu ändern.

Im vorliegenden Falle der Planungen zum südlichen Zuführungsgleis jedoch ist dies nicht gegeben. Alleine das Schalltechnische Gutachten liegt inzwischen in der vierten Version vor und auch die materiellen Planungen wurden mindestens in drei verschiedenen Versionen vorgelegt.

Selbst nach altem Planungsrecht war es also so, dass die Ursprungsplanung der DB AG so mangelhaft war, dass eine komplette Überarbeitung erforderlich geworden ist.

Die Abschaffung des Schienenbonus am 13. Juli 2013 liegt über ein halbes Jahr vor der Veröffentlichung der 1. Überarbeitung. Die Bahn hätte also bereits bei der ersten Überarbeitung, spätestens jedoch nach nunmehr siebeneinhalb Jahren und zwei weiteren Überarbeitungen reichlich Zeit und Gelegenheit gehabt, die Abschaffung des Schienenbonus in ihren Planungen zu berücksichtigen.

Diese Änderung (ergo die Abschaffung des Schienenbonus) kam für die DB AG auch nicht überraschend. So heißt es in Drucksache 18/1280 auf Seite 87 „Problem und Ziel“ in der zweiten Texthälfte, dass die DB AG (DB Netz AG und DB Systemtechnik) seit 2002 bereits an einem Lenkungsreis, welcher sich mit den Themen Schallemission, Schallausbreitung, Rangier- und Umschlagbahnhöfe befasste, beteiligt war. Es wäre der DB AG also ein Leichtes gewesen oder hätte zumindest ein Leichtes sein können, bei Planungen wie der zum südlichen Zuführungsgleis auf Änderungen der Gesetzeslage vorbereitet sein zu können.

Die rein formelle Argumentation, irgendwann in der Vergangenheit einmal eine Planung veröffentlicht zu haben, die mit der aktuell - von der DB AG selbst (!) - vorgelegten Planung nur noch wenig gemein hat, ist nicht stichhaltig und auch nicht im Sinne des Gesetzgebers.

Die Planungen der DB AG sind also sämtlich so zu berechnen und zu beurteilen, wie es die aktuelle Gesetzeslage vorsieht - ohne Anwendung eines Schienenbonus. Die Planungen sind somit unzulässig und daher abzulehnen.

13.1.4_Immissionen in Neubauabschnitt_Deckblatt 3.pdf

Auf Seite 110 und 111 in den Zeilen 901 und 902 werden die Immissionen für die Anschrift Werkstattstr. 90 aufgelistet. Es wird hierbei nach Nord- bzw. Südseite unterschieden. Die Betrachtung der West- bzw. Ostseite unterbleibt. Insbesondere die Betrachtung der Immissionen der Westseite (da zur Bahn hin gelegen) dürfte von besonderer Bedeutung sein.

Das Schallschutzgutachten ist daher unvollständig und kann nicht für eine Plangenehmigung herangezogen werden.

Auf Seite 111 werden die Immissionen für die Anschriften „Werkstattstr. 90“ und dann für „Werkstattstr. 94-94b“ betrachtet. Es fehlen die Häuser „Werkstattstr. 92-92c“ völlig.

Das Schallschutzgutachten ist daher unvollständig und kann nicht für eine Plangenehmigung herangezogen werden.

13.1.1_schalltechnisches Gutachten_Erläuterungsbericht_Deckblatt 3.pdf

Auf Seite 9 heißt es:

„In den nachfolgenden Tabellen sind die Zugmengen (Anzahl Züge) differenziert nach Tag und Nacht und die fahrzeugspezifischen Angaben, wie Zuglängen, Geschwindigkeiten und Scheibenbremsanteile enthalten.“

Auf Seite 10 wird das Gleis 510 betrachtet.

Wie der Darstellung zu entnehmen ist, werden lediglich Bremsvorgänge, Geschwindigkeiten und Zuglängen betrachtet. Es wird unterlassen, die Emissionen zu betrachten, die die in den S-Bahnen verbauten Klimaanlage verursachen. Im Zuge des voranschreitenden Klimawandels ist bereits heute abzusehen, dass abgestellte S-Bahnen im Bereich des Gleises 510 die vorhandenen Klimaanlage dauerhaft betreiben werden um für die anschließende Fahrt einen ausreichend klimatisierten Zug vorhalten zu können.

Es hätte daher auch die Immission betrachtet werden müssen, die von einer dauerhaft betriebenen Klimaanlage - Tags wie Nachts - ausgeht.