

Frank-Patrick Steckel  
Teutonenstr. 1  
14129 Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Anhörungsbehörde VII E  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin

**Vorab per Fax 9025-1679**

**Grunderneuerung S 7 Berlin West, Planungsabschnitt 4.2:  
Bekanntmachung vom 2. Oktober 2009, SenStadt VII E 313**

**Hier:** Lärmschutzwand Nikolassee/Ergänzung der Einwendung

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 22. November 2009 fand ein Treffen zahlreicher von der Baumaßnahme betroffener Anwohner statt. Diese haben mit den Ihnen am 23. und 24. November 2009 überreichten Unterschriftenlisten Einwendung gegen die geplante Lärmschutzwand erhoben. In Vertretung der Listen-Unterzeichner fasse ich im Folgenden die auf der Versammlung erörterten Einwände ergänzend zusammen:

1. Die geplante Lärmschutzwand wird mit der 16. BImSchV begründet. Danach stellen die geplanten Brückenbauarbeiten am Kreuzungsbauwerk S1/ S7 und EÜ Parallelstraße eine „wesentliche Änderung“ des Schienenweges im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 BImSchV dar, insofern die Erneuerung der derzeit gegebenen Trogbauweise der Brücken wegen einer angeblich notwendigen Gradientenänderung aus technischer Sicht nicht zu empfehlen sei. Daher müsse eine andere Bauweise gewählt werden, die eine Erhöhung der Gleiskörper bis zu 60 cm zur Folge habe, wodurch der Beurteilungspegel des vom Verkehrsweg ausgehenden Lärms erhöht wird.

Aus den bislang vorgelegten Unterlagen ergibt sich dies nicht zwingend. Die technischen Ausführungen weisen keinerlei Alternativbetrachtungen auf. Es wird von den Unterzeichnern daher ausdrücklich angezweifelt, dass die über 70 Jahre bewährte Trogbauweise für die betroffenen Bauwerke nicht zu empfehlen sein soll. Nach dem derzeitigen Stand ergibt sich allenfalls ein Bedarf der Deutschen Bahn an einer Änderung der Gradienten, da die Güterzüge auf der Strecke Wannsee –Lichterfelde West dann mit höherer Geschwindigkeit fahren können. Dies jedoch ist eine rein wirtschaftliche, keine technische Begründung.

Der Senat von Berlin hat in seiner Sitzung vom 20. Januar 2009 den von der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz auf Grund des § 47d BImSchG ("Lärmaktionspläne" - Umsetzung der EG-Umgebungsärmrichtlinie) aufgestellten „Aktionsplan 2008“ für das Land Berlin beschlossen. Gerade vor dem Hintergrund der in dieser Lärmminierungsplanung für Berlin als Maßnahme zur Dämmung von Eisenbahnlärm sind Alternativen zu prüfen, einschließlich der Erneuerung der vorhandenen Trogbauweise, ggf. im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen, wie Schallabsorber, Geschwindigkeitsbegrenzung etc. Die Brückenentdröhnung wird von der DB, dem Senat von Berlin und dem BMU ausdrücklich als Bestandteil sämtlicher Lärmaktionspläne aufgeführt - und hier ist das genaue Gegenteil geplant!

2. Die 16 BImSchV sieht zwingend Lärmschutz nur dann vor, wenn der Beurteilungspegel durch die Baumaßnahme um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht oder der bereits erreichte Grenzwert überschritten wird. Aus den bislang vorgelegten Unterlagen, insbesondere dem eingeholten Schallgutachten, ist diese Kausalität nicht ersichtlich.

Das Gutachten stellt lediglich theoretische Betrachtungen und Berechnungen an; Messungen vor Ort haben nicht stattgefunden. Es ist – nicht zuletzt aufgrund der seit Jahren vorherrschenden Lärmbelastung durch die AVUS – sowie der Zunahme des Güterverkehrs mehr als zweifelhaft, dass derzeit, d.h. vor der geplanten Maßnahme, die Grenzwerte gemäß § 16 Abs. 2 BImSchV eingehalten und erst durch die geplante Maßnahme überschritten werden.

Das Schallgutachten erwägt lediglich Kosten/ Nutzen unter Betrachtung verschiedener Wandhöhen im Verhältnis zu nicht näher abgeleiteten Kosten und der Anzahl gelöster Schallschutzfälle. Diese Reduktion ist jedoch unzulässig; u.a. hatte das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 15.03.2000 zu Az. 11 A 31.97 festgestellt, dass im Rahmen von § 41 BImSchG neben Kosten und Nutzen auch andere Schutzgüter, wie etwa das Orts- und Landschaftsbild zu berücksichtigen sind (Ziffer 1.4.2 der Entscheidungsgründe). Für den Ortskern Nikolassee ist zudem auf den Denkmalschutz hinzuweisen (siehe Absatz 3.).

Nicht berücksichtigt wurden bei den lediglich rechnerischen Betrachtungen auch weitere Auswirkungen der geplanten Mauer. So soll die Lärmschutzwand bis zur Überführung der AVUS geführt werden. Das Schallgutachten enthält keine Betrachtungen zu den wahrscheinlichen Auswirkungen der Schallübertragung von der AVUS auf die geplante Wand - die auf der gleisabgewandten Seite keine absorbierende Beschichtung erhalten soll - und von da auf die gegenüber liegenden Häuser. Es ist zu befürchten, dass sich ein den AVUS-Lärm verstärkender Schallkanal über die gesamte Länge der geplanten Wand bilden wird. Ferner enthält das Gutachten keine Betrachtungen zur Reflektion des Schalls auf die andere Seite der Gleisanlagen (Borussenstraße, Münchowstrasse, Paul-Krause-Strasse). Zwar soll die Lärmschutzwand auf dieser Seite beschichtet werden. Es ist allerdings mehr als wahrscheinlich, dass dies nicht zur völligen Schallabsorption führen wird und die Lärmbelastung auch auf der anderen Seite durch Reflektion noch ansteigt.

3. Selbst wenn jedoch die geplanten Baumaßnahmen aus technischer Sicht alternativlos sein sollten und auch im Übrigen die Voraussetzungen der 16. BImSchV vorliegen sollten, ist nach Auffassung der Listen-Unterzeichner die geplante Errichtung einer 6 Meter hohen Schallschutzwand mit den örtlichen Gegebenheiten unvereinbar und baulich nicht zwingend.

Die eingeholte Umweltverträglichkeitsstudie selbst kommt zu dem Ergebnis, „dass ab einer geplanten Wandhöhe von 2-3 m mit erheblichen Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild zu rechnen ist und zwar je höher die Lärmschutzwand desto stärker die Wahrscheinlichkeit der Beeinträchtigungsintensität. Das vorhabensbedingte Auswirkungsrisiko wird mit hoch bewertet“. Und die Studie führt weiter an, „die geplante Lärmschutzwand könne auch Belange des Denkmalschutzes berühren“. Diese und weitere starke Bedenken der Studie gegen die Auswirkungen der Lärmdämmung mittels einer Mauer wie der geplanten übergeht die Planung der Deutschen Bahn mit Hinweisen auf die „Nachgeordnetheit“ der diesbezüglichen Bürgerinteressen und die „Unvermeidbarkeit“ des Eingriffs. Gegen diese Behandlung ihrer ureigensten Bürgerinteressen verwahren sich die Unterzeichner und machen ernste städtebauliche Bedenken geltend.

In Ansehung des Umstands, dass durch das Kappen der Sichtbezüge und die Verdunkelung des Lichteinfalls von Westen das Landschafts- und das teilweise denkmalgeschützte Ortsbild von Nikolassee irreparabel beschädigt werden, des Umstands, dass die Wohn- und Lebensqualitäten durch die geplante Betonmauer und die komplette Abholzung des derzeitigen Baumbestandes am Bahndamm (Wiederaufforstung am Teufelsberg!) weit mehr als durch den derzeit vernehmbaren Lärm gemindert werden und damit ein drastischer Wertverfall des Immobilienbesitzes zu erwarten ist, in Ansehung weiter der Tatsache, dass das Schallgutachten alternative Schutzmöglichkeiten lediglich hinsichtlich der Höhe der zu errichtenden Wand und eines „Besonders überwachten Gleises“ (BüG) in Erwägung zieht, fordern die unterzeichnenden Bürgerinnen und Bürger die Einbeziehung anderer, weniger umweltschädlicher, moderner Maßnahmen, wie z.B. Minilärmschutzwände, gekrümmte Lärmschutzwände, Lärmschutzwände mit schallabweisendem Aufsatz, Schienenabsorber, Lärmschutzwände aus nachwachsenden Stoffen/ vegetative Lärmschutzwände, sowie die Prüfung einer Kombination mehrerer solcher aktiven und schonenden Maßnahmen.

Nicht in die Erwägungen einbezogen wurde ferner die Tatsache, dass die geplante Betonmauer im europäischen Vergleich schon heute nicht mehr dem Standard genügt (wir verweisen auf die Schweiz, auf die Untersuchungen von „Pro Rheintal“ sowie auf Forschungen der TU Berlin und der Universität Karlsruhe) und darüber hinaus zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung verschärfte europäische Schallimmissionsnormen (insbesondere für Güterwaggons) gelten werden. Dieser Prozess wird in naher Zukunft in allen Staaten der EU zu veränderten Anforderungen an den Schallschutz führen, denen die geplante 6 Meter hohe Betonmauer nicht gerecht wird.

Im Rahmen der dafür geltenden Bestimmungen und Förderrichtlinien sollte darüber hinaus geprüft werden, ob, zusätzlich zu den bereits angesprochenen Berliner Lärmaktionsplänen, wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse in Nikolassee die Einrichtung einer Versuchsstrecke unter Federführung des BVMB für neue und innovative, zukunftsfähige Schallschutztechnologien erfolgen kann.

3. Von den negativen Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild durch die Betonmauer, die nicht begrünt werden soll und zudem zu Schmierereien, Graffiti etc. geradezu einladen wird, von der Verschlechterung der Luft und der Lärmverhältnisse durch das Abholzen der Bäume, wodurch Ruß und andere luftverschmutzende Partikel direkt vom Bahndamm herüber getragen und Schallbrechungen annulliert werden, vor allem aber von der eintretenden erheblichen Verschattung und der zu besorgenden Lärmeinwirkung durch die Schallableitung von der AVUS sind wir als Anwohner unmittelbar betroffen. Die oben angeführten, bislang vernachlässigten Prüfungen, Kooperationen, fachlichen Erwägungen und Berechnungen sind nachzuholen, und es ist in eine eingehende Abwägung der betroffenen Rechtsgüter insgesamt einzutreten. Dazu gehört ein Erörterungstermin, der hiermit ausdrücklich beantragt wird. Vorsorglich beantragen wir Akteneinsicht und behalten und vor, ergänzend und vertiefend zu unseren hier aufgeführten Einwendungen vorzutragen.

Mit freundlichen Grüßen  
für die Listen-Unterzeichner

Frank-Patrick Steckel  
Berlin, den 24.11.2009