



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Az. 511ppo/069-2301#006
Datum: 31.03.2026

Ergänzungsbeschluss

entsprechend § 75 Abs. 2 S. 3 VwVfG

zum Vorhaben

„Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin,
Abschnitt Oebisfelde – Staaken“

Strecke 6185 Berlin-Spandau – Oebisfelde

Bahn-km 117,8+50 bis 137,0+00

im Landkreis Havelland
Gemeinden Nauen, Wustermark und Dallgow-Döberitz

Vorhabenträgerin
DB InfraGO AG
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	3
A.1	Planergänzung	3
A.2	Planunterlagen	3
A.3	Gebühr und Auslagen	4
B.	Begründung	5
B.1	Verfahrensgang.....	5
B.2	Statthaftigkeit der Planergänzung.....	5
B.3	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	8
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	9

Auf Antrag der DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt folgenden

Ergänzungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Planergänzung

Die mit der Plangenehmigung vom 08.09.1997, Az. Rap/410/97 sowie den Planfeststellungsbeschlüssen vom 27.02.1998, Az. 1032 Rap/398/98, vom 29.05.1998, Az. 1032 Rap/409/98 und vom 15.09.1998, Az. 1032 Rap/441 unter Beauftragung der Anbringung von Schallabsorbern erfolgte Zulassung des Vorhabens „Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin, Abschnitt Oebisfelde – Staaken“ wird dahin ergänzt, dass die Vorhabenträgerin in den Abschnitten

- Bahn-km 117,8+50 – km 118,2+20
- Bahn-km 118,7+10 – km 124,5+70
- Bahn-km 125,4+50 – km 134,1+50
- Bahn-km 134,7+30 – km 137,0+00.

eine der Oberbauart Betonschwelle im Schotterbett schalltechnische Vergleichbarkeit der von ihr gewählten und zugelassenen Oberbauart Fester Fahrbahn außer durch Anbringung von Schallabsorbern künftig auch durch das Verfahren besonders überwacht Gleis (büG) gewährleisten darf. Die genannten vorangegangenen Planrechtsentscheidungen bleiben im Übrigen bestehen.

A.2 Planunterlagen

Dem Ergänzungsbeschluss liegen folgende Unterlagen zugrunde:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 19.09.2025, 8 Seiten	festgesetzt
2	Übersichtskarten	nur zur Information
2.1	Übersichtskarte vom 03.07.2025, 1 : 100.000	
2.2	Übersichtskarten im Maßstab 1 : 10.000	
2.2.1	Bahn-km 117,0+60 bis 125,2+50 vom 03.07.2025	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
2.2.2	Bahn-km 125,2+50 bis 137,3+00 vom 03.07.2025	
3	Lagepläne	festgesetzt
3.1	Bahn-km 117,8+14 bis 102,8+00 vom 03.07.2025, Maßstab 1 : 2.000	
3.2	Bahn-km 102,8+00 bis 123,7+91 vom 03.07.2025, Maßstab 1 : 2.000	
3.3	Bahn-km 123,7+91 bis 126,7+66 vom 03.07.2025, Maßstab 1 : 2.000	
3.4	Bahn-km 126,7+66 bis 129,7+74 vom 03.07.2025, Maßstab 1 : 2.000	
3.5	Bahn-km 129,7+74 bis 131,7+65 vom 03.07.2025, Maßstab 1 : 2.000	
3.6	Bahn-km 131,7+65 bis 135,7+23 vom 03.07.2025, Maßstab 1 : 2.000	
3.7	Bahn-km 135,7+23 bis 137,1+60 vom 03.07.2025, Maßstab 1 : 2.000	
4	Bauwerksverzeichnis vom 01.07.2025, 1 Blatt	festgesetzt
5	Schalltechnische Untersuchung Untersuchung vom 10.07.2024, 6 Seiten Anlage 1, 8 Blätter Anlage 2, 254 Seiten Anlage 3, 4 Seiten Anlage 4, 2 Seiten	nur zur Information

A.3 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Verfahrensgang

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) hat am 15.07.2025 zum fertiggestellten Vorhaben „Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin, Abschnitt Oebisfelde – Staaken“ eine Ergänzung der Plangenehmigung vom 08.09.1997, Az. Rap/410/97 sowie der Planfeststellungsbeschlüsse vom 27.02.1998, Az. 1032 Rap/398/98, vom 29.05.1998, Az. 1032 Rap/409/98 und vom 15.09.1998, Az. 1032 Rap/441 beantragt. Mit E-Mail vom 30.07.2025 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 24.09.2025 abschließend wieder vorgelegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Verfahren eine Stellungnahme des Landesamtes für Umwelt (LfU) eingeholt. Von dort wurden keine Bedenken vorgetragen und mitgeteilt, dass die Ergänzung planrechtlich festgesetzt werden solle.

B.2 Statthaftigkeit der Planergänzung

Mit der Plangenehmigung zur Änderung des Planes der Deutschen Bahn AG für das Bauvorhaben „Schnellbahnverbindung Hannover - Berlin, Abschnitt Oebisfelde – Staaken“, Streckenkilometer 17,8+50 bis 29,5+90, 31,9+80 bis 48,4+80 und 66,0+80 bis 83,3+30 vom 08.09.1997, Az. Rap/410/97 wurde der Einbau der Oberbauart Feste Fahrbahn genehmigt. Gleichzeitig ist für folgende Bereiche der Einbau mit schallabsorbierendem Belag vorgesehen worden:

- Bahn-km 17,8+50 bis 18,2+15
- Bahn-km 18,7+20 bis 24,5+70
- Bahn-km 25,4+70 bis 29,5+90
- Bahn-km 31,8+98 bis 34,0+00
- Bahn-km 34,7+50 bis 37,1+25
- Bahn-km 38,7+25 bis 45,8+50
- Bahn-km 67,6+10 bis 81,9+00.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss zur Änderung des Plans der Deutschen Bahn AG für die Bauvorhaben „Schnellbahnverbindung Hannover - Berlin, Abschnitt Oebisfelde – Staaken“, Planfeststellungsabschnitt 1.3, Streckenkilometer 25,5+70 bis 32,7+50 vom 27.02.1998, Az. 1032 Rap/398/98 wurde der Einbaubereich der Festen Fahrbahn entsprechend der festgestellten Anlage 1 (Abschnitt 0.1.2.1) auf den gesamten

Planfeststellungsabschnitt ausgeweitet. Des Weiteren wurde in den schutzbedürftigen Bereichen der Einbau der schalloptimierten festen Fahrbahn vorgesehen.

Die Planfeststellungsbeschlüsse zur Änderung des Plans der Deutschen Bahn AG für die Bauvorhaben „Schnellbahnverbindung Hannover - Berlin, Abschnitt Oebisfelde – Staaken“, Planfeststellungsabschnitt 1.2, Streckenkilometer 17,8+50 bis 25,5+70 vom 15.09.1998, Az. 1032 Rap/441 und Planfeststellungsabschnitt 1.4, Streckenkilometer 32,7+50 bis 48,4+80 vom 29.05.1998, Az. 1032 Rap/409/98 nehmen Bezug auf die Genehmigung vom 09.09.1997, Az. Rap/410/97 ohne inhaltliche Änderung in Bezug auf die Oberbauart sowie dem Einbau der schallabsorbierenden Beläge vorzusehen.

Unter Berücksichtigung der Kilometrierungsänderung (Erhöhung um 100) beantragt die DB InfraGO Aktiengesellschaft den erhöhten Schallemissionen der festen Fahrbahn gegenüber der Oberbauart Betonschwelle im Schotterbett an der Strecke 6185 anstelle abschnittsweise angebrachter Schallabsorber künftig mit dem besonders überwachten Gleis (büG) zu begegnen. Dies betrifft folgende Bereiche:

- Bahn-km 117,8+50 – km 118,2+20
- Bahn-km 118,7+10 – km 124,5+70
- Bahn-km 125,4+50 – km 134,1+50
- Bahn-km 134,7+30 – km 137,0+00.

Diese Bereiche weichen immer nur zu Gunsten der Nachbarschaft von den zuvor zusammengetragenen, durch Planrechtsentscheidungen festgelegten, Bereichen ab. Des Weiteren bezieht sich der Antragsgegenstand nur auf die Bahn-km von 117,8+50 bis 137,0+00. Insoweit wurde ab Bahn-km 137,0+00 eine Feste Fahrbahn mit schallabsorbierendem Belag in Unterlage 5 der Planunterlagen (vgl. Anlage 4) in Ansatz gebracht.

Die Vorhabenträgerin begründet in Ihren Ausführungen die Ergänzung damit, dass es ihre Zielsetzung sei einen unterhaltungsarmen Oberbau zu realisieren. Mit dem Wegfall der Schallabsorber seien sowohl technische als auch wirtschaftliche Vorteile gegeben.

Hierbei seien die deutlich bessere Inspizierbarkeit der Festen Fahrbahn (Deteckierung von Rissen und Hohllagen), eine einfachere /effektivere Instandhaltung ohne den erforderlichen Aus/Einbau der verklebten Absorber, eine verbesserte Ableitung des Oberflächenwassers (Verschmutzung und Moosbildung), Reduzierung von Schäden durch Eisbildung) und eine bessere Begehbarkeit zu benennen.

Unabhängig davon sei entsprechend der Unterlage 1 der Planunterlagen derzeit kein zugelassenes System verfügbar, dass bei der hier vorliegenden Einbaugeometrie anwendbar ist. Zur Verifizierung dieser Aussage wurden durch DB InfraGO Überprüfungen im entsprechenden Streckenabschnitt vorgenommen. Der Planfeststellungsbehörde wurden die Ergebnisse mit Schreiben vom 12.03.2026 der DB InfraGO in Verbindung mit E-Mail vom 19.03.2026 mitgeteilt. Diese bestätigen die Aussage der Unterlage 1 der Planunterlagen.

Durch die Vorhabenträgerin wurde eine schalltechnische Untersuchung eingereicht (Unterlage 5 der Planunterlagen), der die aktuelle Sach- und Rechtslage zugrunde gelegt wurde. Insoweit ist der Deutschlandtakt, erhöht um die Verkehre von Drittpersonenverkehrs-EVU sowie bekannter Trassenanmeldungen, berücksichtigt worden. Gleichzeitig fand die Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist, Anwendung. In Tabelle 7 der Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung finden sich die zu berücksichtigenden Pegelkorrekturen für die feste Fahrbahn mit und ohne Absorber (c1). In Tabelle 8 sind die Pegelkorrekturen für das besonders überwachte Gleis (c2) dargestellt. Diese Korrekturen sind in Gleichung 1 der Verkehrslärmschutzverordnung zu berücksichtigen.

Bereits die in Anlage 4 der Unterlage 5 der Planunterlage zusammengetragenen Emissionspegel ergeben für die Strecke 6185 mit besonders überwachtem Gleis ausnahmslos geringer Pegel als bei der Berücksichtigung von Absorbern. Darüber hinaus zeigt die schalltechnische Untersuchung unter Berücksichtigung aller Strecken (6185, und 6107) für die aktuell vorhandene Bebauung und in Form von Isophonendarstellungen, dass sich die Immissionssituation durch den Einsatz des besonders überwachten Gleises verbessert (bis zu 0,8 dB) oder unverändert verbleibt.

Es ist damit festzustellen, dass unter Berücksichtigung der schalltechnischen Untersuchung, wie auch der bedenkenfreien Stellungnahme des LfU, dem mit der seinerzeit beauftragten Vorkehrung (Schallabsorber) verfolgten Schutzzweck ebenso mit der jetzt vorgesehenen Vorkehrung (büG) Rechnung getragen werden kann.

Dem Antrag der Vorhabenträgerin war deshalb entsprechend § 75 Abs. 2 S. 3 VwVfG stattzugeben. Die zum Vorhaben „Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin, Abschnitt Oebisfelde – Staaken“ vorangegangenen Plangenehmigung und Planfeststellungsbeschlüsse können im Übrigen sinnvoller- und rechtmäßigerweise bestehen bleiben. Die im Zuge von Unterhaltungsmaßnahmen an der Strecke vorgesehene

Entfernung der Schallabsorber bedarf ihrerseits keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung (§ 18 Abs. 3 AEG).

B.3 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergeht ein gesonderter Bescheid.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Ergänzungsbescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Berlin, Kirchstr. 7, 10557 Berlin, erhoben werden.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Berlin
Berlin, den 31.03.2026
Az. 511ppo/069-2301#006
EVH-Nr. 3541336
Im Auftrag

(Dienstsiegel)