

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 10. Februar 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Februar 2016) und **Antwort**

#### Schienenverkehrsentwicklung – und was unternimmt der Senat in Sachen Schienenverkehrslärm?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft u.a. Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat überliefert wurde. Sie wird nachfolgend in den Antworten zu 1. bis 4. und 8. (3., 4., 8. teilweise Deutsche Bahn AG) wiedergegeben.

Frage 1: Wie viele Güterzüge waren in den Jahren 2013, 2014 und 2015 auf dem Innenring unterwegs? Wie viele der Güterzüge sind dabei in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr auf der Strecke? Welche weitere Entwicklung erwartet der Senat?

Antwort zu 1: Die Deutsche Bahn AG antwortet: „Wir haben Zahlen für zwei verschiedene Betriebsstellen auf dem Berliner Innenring erfasst, in Berlin-Moabit auf dem nordwestlichen Innenring und in Berlin-Greifswalder Straße auf dem nordöstlichen Innenring. In Berlin-Moabit waren im Jahr 2013 täglich rund 33 Güterverkehrszüge unterwegs, davon im Schnitt elf Züge in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr. 2014 waren es im Schnitt 38 Güterverkehrszüge, davon 14 zwischen 22 und 6 Uhr. Im vergangenen Jahr fuhren auf dem Streckenabschnitt in Moabit durchschnittlich 34 Güterverkehrszüge, davon 13 zwischen 22 und 6 Uhr.“

Für Berlin-Greifswalder Straße ergibt unsere Auswertung für 2013 eine durchschnittliche Zugzahl von zehn Güterverkehrszügen am Tag, davon vier in der Zeit von 22 bis 6 Uhr, für 2014 sind es 13 Güterverkehrszüge am Tag, fünf davon zwischen 22 und 6 Uhr und für das Jahr 2015 durchschnittlich elf Züge im Güterverkehr am Tag, davon vier zwischen 22 und 6 Uhr. Eine Prognose für die nächsten Jahre können wir nicht geben.“

Frage 2: Wie wird sich dadurch das Lärmaufkommen entwickeln? In welchem Umfang, ggf. wo, ist die Anwendung von Techniken zur Lärmpegelminderung geplant, wie beispielsweise die Nutzung von LL-Bremssohlen, Schienenschmiereinrichtungen, High Speed Grinding oder auch niedrigen Schallschutzwänden in der Höhe von 55-74cm, die laut Lärmaktionsplan spürbare Pegelminderungen erzielen würden? Sind neue Bauvorhaben zum Einbau von Schienenabsorbern geplant?

Antwort zu 2: Die Deutsche Bahn AG antwortet: „Bei den innovativen Techniken zur Lärmpegelminderung muss zwischen Techniken an Fahrzeugen und an der Infrastruktur unterschieden werden. Die Nutzung von LL-Bremssohlen ist eine Fahrzeugausrüstung und wird im Zuge des Lärmschutzprogramms DB 2020 verfolgt. Aktuell gibt es an der Infrastruktur der DB Netz AG in Berlin insgesamt 60 Schienenschmierapparate, die alle an S-Bahnstrecken eingebaut sind. An der Infrastruktur auf dem Innenring sind derzeit keine Maßnahmen zur Lärmpegelminderung wie Schienenschmiereinrichtungen, High Speed Grinding (Schienenschleifen in zusätzlichen BÜG-Abschnitten) oder niedrige Schallschutzwände geplant. Es erfolgte im Jahr 2010 im Rahmen des Konjunkturprogramms II der Einbau von Schienenschmiereinrichtungen in Kombination mit Schienenstegdämpfern im Abschnitt zwischen Schönhauser Allee und Prenzlauer Allee. Weitere Maßnahmen sind an der Bestandsstrecke nicht vorgesehen.“

Frage 3: Wie ist der aktuelle Stand bei der Wiederherstellung des südlichen Innenrings? Wie wird das Thema Lärm dabei berücksichtigt?

Wie wirkt der Senat auf die Bahn ein, hier nachts keine oder zumindest wenige Güterzüge verkehren zu lassen?

Antwort zu 3: Die Deutsche Bahn AG antwortet: „Die seit 1878 existierende Fernbahnstrecke auf dem südlichen Berliner Innenring zwischen Berlin-Halensee und Berlin-Tempelhof ist seit dem Jahr 2001 nicht mehr durchgängig befahrbar. Nun wurde im August 2015 mit den Bauarbeiten an den Eisenbahnüberführungen Gotenstraße und Blissestraße mit ersten Maßnahmen begonnen, die Voraussetzungen für eine Wiederaufnahme des planmäßigen Verkehrs ab Ende 2016 schaffen. In einer ersten Baustufe wird die durchgängige Befahrbarkeit der Strecke wieder hergestellt und dabei keine maßgebliche Änderung an der Strecke durchgeführt. Daher besteht hier auch kein Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß geltenden Recht (16. BImSchV).

Zukünftig ist geplant, den gesamten Streckenabschnitt zu elektrifizieren, womit leisere Elektrolokomotiven auf dem Streckenabschnitt eingesetzt werden können. Mit diesem Schritt ist eine maßgebliche Änderung der Infrastruktur verbunden und ein Anspruch auf Lärmvorsorge begründet. Erfordernis und Umfang werden im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens durch die zuständigen Behörden ermittelt.

Ein Nachtfahrverbot für Güterzüge wird von der DB Netz AG nicht geplant oder umgesetzt. Die Umsetzung würde erhebliche negative Auswirkungen nach sich ziehen. Dies würde zu Kapazitätsverlusten führen. Zugtrassen könnten nicht oder nicht mehr nachfragegerecht angeboten werden. Dies hätte Folgewirkungen für die Nutzung des gesamten Schienennetzes. Letztendlich würde dies den Schienengüterverkehr erheblich schwächen. Die Verlagerung der Transporte auf andere Verkehrsträger wäre die Folge. Es ergibt sich lediglich eine Verschiebung der Lärmbelastung in die Tagesstunden und keine Reduzierung. Hinzu kommen zahlreiche offene rechtliche Fragen hinsichtlich der Einschränkung der Verfügbarkeit von Schienenwegen. Alle Anstrengungen sollten deshalb darauf gerichtet sein, den Lärm zu mindern und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu erhalten.“

Bei den kontinuierlich stattfindenden Treffen zwischen Bahn und dem Land Berlin werden regelmäßig Konflikte durch Lärm des Schienengüterverkehrs in der Nacht thematisiert und auf bestehende Konfliktpotenziale hingewiesen. Dies betrifft das gesamte Stadtgebiet, damit auch den Bereich des südlichen Innenrings.

Allerdings besitzt der Berliner Senat keinerlei direkte Einflussmöglichkeit auf die reale Trassenvergabe. Diese Aufgabe obliegt allein und ausschließlich der Bahn. Eine Steuerungsmöglichkeit besteht daher für das Land nicht.

Frage 4: Wie ist der aktuelle Stand der nationalen und europäischen Initiativen zur Verringerung des nächtlichen Schienenverkehrslärms von Güterzügen und zur Umrüstung von Güterwagen? Wie ist der aktuelle Stand der Maßnahmen des nationalen Lärmsanierungsprogramms, die Berlin zu Gute kommen?

Antwort zu 4: Ein wesentlicher Beitrag zur Verringerung des nächtlichen Schienenverkehrslärms von Güterzügen durch die Umrüstung der Graugussbremsen auf „leise“ Bremsen ist zu erwarten. Laut Antwort der Bun-

desregierung auf die Kleine Anfrage 18/6494 vom 28.10.2015 waren am 02.10.2015 im nationalen Fahrzeugregister ca. 173.000 Güterwaggons gelistet. Im Bestand sind ca. 21.100 Neuwagen mit Bremssohlen (K-Sohlen), weitere 9.300 Wagen sind auf Verbundstoffsohlen (LL-Sohlen) umgerüstet.

Zum aktuellen Stand der nationalen und europäischen Initiativen zur Verringerung des nächtlichen Schienenverkehrslärms von Güterzügen und zur Umrüstung von Güterwagen verweist der Senat auf seine nach wie vor aktuelle Antwort zu Frage 4 Drs. 17/12834 vom 13.12.2013. Dem hinzuzufügen ist, dass die Bundesregierung die Mittel für die Lärmsanierung an Schienenwegen seit 2014 von 100 auf 130 Mio. € pro Jahr erhöht hat.

Die Deutsche Bahn AG antwortet: „Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm ist ein Programm des Bundes, nicht der Deutschen Bahn. Damit kann Schallschutz an bestehenden Eisenbahnstrecken realisiert werden. Die Voraussetzungen für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme sind in der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ geregelt.“

Frage 5: Wird sich der Senat der Forderung der Verkehrs- und Umweltministerien der vier Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen sowie Rheinland-Pfalz gegenüber dem Bund anschließen, im Interesse der Anwohnerschaft von stark belasteten Güterbahnstrecken schnellstmöglich eine Rechtsgrundlage für Betriebsbeschränkungen zu schaffen, die u.a. Geschwindigkeits- und Nachtfahrbeschränkungen für überlaute Güterwaggons festschreiben soll?

Antwort zu 5: Der Senat unterstützt die Zielsetzung der Bundesregierung im Rahmen ihres Koalitionsvertrages, den Schienenlärm bis 2020 deutschlandweit zu halbieren. Dazu soll der Umrüstungsstand von Güterwagen auf lärmmindernde Bremsen im Jahr 2016 evaluiert werden. Wenn bis zu diesem Zeitpunkt nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet ist, will die Bundesregierung ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken umsetzen – z. B. Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen. Diese Evaluierung liegt noch nicht vor. Für den Fall, dass der Umrüstungsgrad nicht in dem beschriebenen Maße erreicht wird, unterstützt der Senat ordnungsrechtliche Maßnahmen zu Betriebsbeschränkungen.

Frage 6: Wird sich der Senat mit Blick auf den Lärmschutz, insbesondere an der Stettiner Bahn, mit dem Nachbarland Brandenburg in Verbindung setzen mit dem Ziel, ein gemeinsames Vorgehen der beiden betroffenen Länder in dieser Frage abzustimmen?

Antwort zu 6: Im Bereich der Stettiner Bahn ist konkret der Abschnitt Berlin-Pankow – Berlin-Blankenburg im Freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten. Eine Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen erfolgt voraussichtlich ab 2017. Für den Abschnitt Berlin-Blankenburg bis Berlin-Karow wird derzeit ein Planfest-

stellungsverfahren durchgeführt. Hiermit ist auch die Sicherstellung eines Lärmschutzes gemäß den Vorschriften der 16. Durchführungsverordnung zum Bundes-Immissionschutzgesetz verbunden.

Der Abschnitt Berlin-Karow bis Landesgrenze ist im Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten. Dieser Abschnitt hat allerdings eine geringere Priorität, so dass eine Lärmsanierung voraussichtlich erst ab 2024 möglich sein wird. Der Berliner Senat hat die Deutsche Bahn bereits um ein Vorziehen dieser Maßnahme gebeten. Dies wurde bisher aber mit Verweis auf die bundesweit geltende Prioritätenliste abgelehnt.

Seitens des Landes Brandenburg sind keine Initiativen bekannt. Ein gemeinsames Vorgehen mit dem Land Brandenburg wurde bisher nicht vorgenommen, da eine Änderung der Sachlage in diesem Fall nicht erwirkt werden würde.

Frage 7: Welches Ergebnis wurde im Rahmen des neuen S-Bahn-Vertrages erzielt in Bezug auf den Erhalt möglichst lärmarmen neuer S-Bahn-Züge?

Antwort zu 7: Im Anhang T „Anforderungen an die Triebzüge“ zum Verkehrsvertrag (veröffentlicht unter [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/oepnv/download/Anlagen\\_Verkehrsvertrag\\_Teil2.zip](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/download/Anlagen_Verkehrsvertrag_Teil2.zip)) sind verschiedene Anforderungen an die Geräusentwicklung der neuen S-Bahn-Fahrzeuge festgehalten. Sie beinhalten sowohl konkrete, quantitative Pegelhöchstwerte als auch Grundsätze, die bei der Konstruktion zu berücksichtigen sind.

Die Pegelhöchstwerte für die verschiedenen Betriebszustände werden dafür sorgen, dass die neuen Fahrzeuge insgesamt leiser sein werden als nach den europaweit gültigen Grenzwerte der TSI Lärm (siehe ID-Nummer 35 und ID-Nummer 36 im Anhang T) erforderlich.

Die Grundsätze beinhalten z. B. Pflichten zur Bekämpfung von Lärmquellen, deren Vorkommen und Ursachen im Voraus nicht exakt spezifiziert werden konnten. Eine solche grundsätzliche Vorgabe gibt es zum Beispiel bzgl. der Minimierung des sogenannten Kurvenquietschens, dessen Auftreten von komplexen Wechselwirkungen zwischen Fahrzeug und Infrastruktur abhängt, wie mehrere Bahnexperten im Rahmen der Markterkundung und Verhandlungstermine unabhängig voneinander ausgeführt hatten. Hierzu ist von der S-Bahn GmbH noch ein Paket mit konkreten Maßnahmen vorzulegen (siehe ID-Nummer 39 im Anhang T).

Ergänzend ist hervorzuheben, dass vertraglich nicht nur Vorgaben für Neufahrzeuge aufgestellt, sondern auch die Geräusentwicklung alternder Fahrzeuge berücksichtigt werden. In der Anlage LM „Messung der Lärmemissionen“ zum Verkehrsvertrag (veröffentlicht unter [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/oepnv/download/Anlagen\\_Verkehrsvertrag\\_Teil1.zip](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/download/Anlagen_Verkehrsvertrag_Teil1.zip)) sind außerdem die Messverfahren festgelegt, womit die Einhaltung der Vorgaben überprüft werden kann. Eine Nichteinhaltung der Vorgaben führt zu genau definierten Minderungen der Vergütung.

Die ausführlichen Vorgaben sind im Abschnitt „Geräuschstandards“ von Anhang T dargestellt (siehe ID-Nummern 35 ff.).

„Konkret müssen die neuen S-Bahn-Fahrzeuge folgende Pegelhöchstwerte einhalten:

	Vorgabe	TSI Noise
Standgeräusch	60db(A)*	68 db(A)
Anfahrgeräusch	77 db(A)*	82 db(A)
Vorbeifahrtgeräusch	79 db(A)/81 db(A)**	81 db(A)

\* plus Alterungszuschlag von 1 db(A) nach 5 Jahren nach Inbetriebnahme des jeweiligen Fahrzeugs, von 2 db(A) nach 8 Jahren nach Inbetriebnahme und von 3 db(A) nach 11 Jahren nach Inbetriebnahme

\*\* 79 db(A) für die TSI-Messfahrt/ 81 db(A) für die Überprüfungs-messungen“

Frage 8: Sind im Rahmen der Sanierung der S-Bahn-Züge der Baureihen 480, 481 und 485 für rund 300 Millionen EUR Lärmverminderungsmaßnahmen vorgesehen?

Antwort zu 8: Die Deutsche Bahn AG antwortet: „Eine Reihe von Ertüchtigungsmaßnahmen, die Gegenstand der noch abzuschließenden Übergangsverträge sind und auf die sich das Land Berlin und die S-Bahn Berlin GmbH bereits fachlich verständigen konnten, werden durch Erneuerung von Verschleißteilen für die Restlebensdauer der Bestandsfahrzeuge lärmindernd wirken. Darunter fallen beispielsweise die Aufarbeitung der Radsatzgetriebe bei der BR480, die Aufarbeitung der Schraubenluftpresser bei der BR 480 oder Substitution von Einzelkomponenten bei den Luftversorgungsanlagen bei der BR 485.“

Die Fahrzeuge der Altbaureihen 480 und 485 werden zur Sicherstellung des stabilen Weiterbetriebs über das Jahr 2017 hinaus bis zur vollständigen Verfügbarkeit der Neufahrzeuge ertüchtigt. Die durch die S-Bahn Berlin GmbH konzipierten und mit den Ländern vereinbarten Ertüchtigungsmaßnahmen verfolgen ausschließlich das Ziel der Gewährleistung der technischen Zuverlässigkeit der Fahrzeuge dieser Altbaureihen im befristeten Weiterbetriebszeitraum unter Wahrung des Bestandsschutzes. Hierbei sind keine Maßnahmen explizit zur Lärminderung vorgesehen.

Die Fahrzeuge der Baureihe 481 sollen noch für einen längeren Weiterbetriebszeitraum im S-Bahn-Netz eingesetzt werden. Bei der im Rahmen der Schriftlichen Anfrage Nr. 17/17667 angegebenen Aufwandsschätzung der S-Bahn Berlin GmbH zur Langlebigkeitsertüchtigung der Fahrzeuge der Baureihe 481 sind keine Lärminderungsmaßnahmen enthalten. Es ist jedoch zu beachten, dass die Verhandlungen mit der S-Bahn Berlin GmbH über den Einsatz und die Ertüchtigungsmaßnahmen der Baureihe 481 erst in den nächsten Monaten erfolgen. Hierbei sollen u. a. auch Lärminderungsmaßnahmen diskutiert werden.

Frage 9: Welche Maßnahmen wurden bei der Vergabe der S-Bahn vertraglich festgelegt zur Lärmvermeidung im Sinne des Lärmaktionsplans 2013-2018? Ist beispielsweise der Einbau von Radschallabsorbern und der Entdröhnung des Drehgestellrahmens vorgesehen, die schon im Lärmaktionsplan 2008 empfohlen wurden, aber aus Kostengründen seinerzeit von der S-Bahn Berlin abgelehnt worden sind?

Antwort zu 9: Die oben benannten Geräuschstandards in Anhang T wurden als sogenannte funktionale Vorgaben ausgestaltet. Das bedeutet, dass die zu erreichenden Ziele (hier: maximaler Geräuschpegel für die verschiedenen Betriebszustände, siehe obige Antwort zu Frage 7) vorgegeben wurden, und nicht einzelne Maßnahmen die zum Erreichen dieser Ziele erforderlich sind.

Berlin, den 24. Februar 2016

In Vertretung

C h r i s t i a n   G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Feb. 2016)