

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Silke Gebel (GRÜNE)

vom 18. September 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. September 2014) und **Antwort**

Wie laut ist die Berliner Stadtbahn?

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft 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 (DB AG) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend in den Antworten zu 1, 6 und 7 wiedergegeben:

Frage 1: Wie viele Züge rollen täglich über die Berliner Stadtbahn (Bitte um Auflistung nach S-Bahn, Regional- und Fernverkehr und Güterverkehr.)

- a) Wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren verändert?
- b) Wie viele Züge haben lärmarme Fahrzeuge?
- c) Wie viele Kilometer Gleisabschnitt sind mit lärm- armer Technologie versehen?
- d) Welchen zeitlichen Einschränkungen unterliegt der Bahnverkehr auf der Berliner Stadtbahn?
- e) Wie viele Züge fahren nachts zwischen 22.00 und 6.00 Uhr?

Antwort zu 1: Im Schnitt verkehren auf der Stadtbahn in Berlin täglich rund 980 Züge. Das sind rund 100 Fernverkehrszüge, 230 Regionalverkehrszüge, 650 S-Bahnen und weniger als fünf Fahrten, die in die Kategorie "Sontiges" fallen, wie etwa reine Lokfahrten oder Fahrten von Baumaschinen. Güterverkehr verkehrt auf der Stadtbahn nicht.

- a) Die DB Netz AG erhebt die Zahlen in den Systemen für die letzten fünf Jahre. Hier waren die Zahlen konstant. Der Verkehr auf der Stadtbahn hat weder ab- noch zugenommen.
- b) Hierzu liegen der DB Netz AG, als Infrastrukturbetreiber keine Informationen vor.
Um zu erfahren, welche der Züge, die auf der Stadtbahn verkehren, lärmarm sind, wären bei allen auf der Stadtbahn verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen aufwendige Recherchen vorzu-

nehmen, was in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich ist.

- c) Die Gesamtlänge der Stadtbahn (S- und Fernbahn) zwischen Ostbahnhof und Charlottenburg beträgt 11,2 km. Auf dieser Strecke sind auf rund acht Kilometern Länge durchgängig Schallabsorber eingebaut, zwischen Beginn und Ende der Festen Fahrbahn, also von Ostbahnhof bis Berlin-Zoologischer Garten. Dies gilt für die S-Bahn- und die Fernbahntrasse. Außerdem sind entlang der Fernbahn- und der S-Bahn-Trasse Schienenschmiereinrichtungen installiert. Diese befinden sich hauptsächlich in Kurven.
- d) Bei der S-Bahn Berlin besteht Montag bis Freitag zwischen 1.30 und 4 Uhr Betriebsruhe. Diese gilt auch auf der Stadtbahn. Im Regional- und Fernverkehr gibt es keine zeitlichen Beschränkungen.
- e) Rund 200 der insgesamt 980 Züge sind in den Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr auf der Stadtbahn unterwegs.

Frage 2: Welche Lärmpegel werden an den angrenzenden Wohnhäusern erreicht? Welche Dezibel-Zahl hält der Senat für erstrebenswert? (Bitte um eine separate Auflistung nach Tag und Nacht)

Antwort zu 2: Die Lärmpegel sind abhängig von der Entfernung der Wohnhäuser und der Anordnung der Fenster und Aufenthaltsbereiche. Die Immissionen hervorgerufen durch den Eisenbahnverkehr ergeben in Teilbereichen, entsprechend der strategischen Lärmkartierung aus dem Jahre 2007, Pegel, die über einem Wert von $L_{DEN} > 75 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 70 \text{ dB(A)}$ liegen.

Die Ziele des Senats sind dem Lärmaktionsplan Berlin zu entnehmen. Als Schwellenwerte für die Dringlichkeit von Maßnahmenprüfungen werden zwei Stufen definiert:

1. Stufe: 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts – bei Überschreitung dieser Werte sollen prioritär und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden.

2. Stufe: 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts – diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärminderungsplanung.

Frage 3: Wie viele Menschen sind vom Lärm durch die Stadtbahn in Wohnhäusern, in Schulen und Krankenhäusern betroffen?

Antwort zu 3: Nachfolgend ist die Anzahl der in ihren Wohnungen durch die Stadtbahn belasteten Menschen, auf volle hundert gerundet, dargestellt.

Tabelle 1: Anzahl der belasteten Menschen durch die Stadtbahn (L_{DEN})

Pegelbereich L _{DEN} in dB(A)	>55 bis 60	>60 bis 65	> 65 bis 70	> 70 bis 75	> 75
Anzahl Menschen	7.300	5.200	2.400	1.200	200

Tabelle 2: Anzahl der belasteten Menschen durch die Stadtbahn (L_{Night})

Pegelbereich L _{Night} in dB(A)	>50 bis 55	>55 bis 60	> 60 bis 65	> 65 bis 70	> 70
Anzahl Menschen	6.100	4.300	1.800	700	100

Grundlage der Berechnung sind die Daten der Lärmkartierung 2012 (auf Basis der von der Deutschen Bahn zu Verfügung gestellten Verkehrsdaten aus dem Jahre 2006).

gehörenden Gebäude (Sporthalle, Lager, Bettenraum oder Klassenzimmer) nicht möglich. Demgegenüber lassen sich die Immissionspegel für die einzelnen Gebäude ermitteln.

Eine exakte Quantifizierung der Belasteten in Schulen und Krankenhäusern im Einzugsbereich der Stadtbahn ist aufgrund fehlender belastbarer Daten und der hohen Fluktuation möglicher Belasteter nicht zuverlässig zu führen. Eine exakte Aussage ist auch aufgrund der unbekanntem Nutzungen der einzelnen zu einer Bildungseinrichtung

In Tabelle 3 und 4 sind die Anzahl der Bildungseinrichtungen (Schulen/Universitäten) und Krankenhäuser zu entnehmen, deren Fassade(n) zumindest partiell einem relevanten Immissionspegel, verursacht von der Stadtbahn, ausgesetzt sind. Berücksichtigt wurde der maximal berechneten Beurteilungspegel L_{DEN} bzw. L_{Night} an den Gebäuden.

Tabelle 3: Anzahl der belasteten Bildungseinrichtungen und Krankenhäuser (L_{DEN})

Pegelbereich L _{DEN} in dB(A)	>55 bis 60	>60 bis 65	> 65 bis 70	> 70 bis 75	> 75
Bildungseinrichtungen	6	2	1	3	1
Krankenhäuser	0	1	0	0	0

Tabelle 4: Anzahl der belasteten Krankenhäuser (L_{Night})

Pegelbereich L _{Night} in dB(A)	>50 bis 55	>55 bis 60	> 60 bis 65	> 65 bis 70	> 70
Krankenhäuser	0	1	0	0	0

Auf die Darstellung des Beurteilungszeitraums Nacht (L_{Night}) für die Bildungseinrichtungen wurde verzichtet.

Frage 5: Welche Maßnahmen hat der Senat im Rahmen des Lärmaktionsplans auf der Berliner Stadtbahn bereits umgesetzt?

Kleinere private Einrichtungen (Zahnkliniken, Ambulanzen oder Arzthäuser) konnten aufgrund fehlender Datengrundlagen keine Berücksichtigung finden.

Antwort zu 5: Auf Grundlage des Lärmaktionsplans 2008 wurden an der Stadtbahn bisher keine Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionsbelastung durchgeführt. Dies ist ursächlich darin begründet, dass die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zwar für die Aufstellung der Lärmaktionsplanung zuständig ist und zukünftig das Eisenbahnbundesamt hierbei mitwirken wird, die Umsetzung von Maßnahmen aber beim Betreiber, der DB Netz AG, liegt. Eine direkte Einwirkungsmöglichkeit besteht nicht. Die Begründung hierfür ist, dass für bestehende Verkehrswege keine verbindlich einzuhaltenen Lärmgrenzwerte festgelegt wurden. Während für Straßen zumindest Anordnungen zum Lärm-

Frage 4: Ab welchem Zeitraum ist ab welchen db-Zahlen eine gesundheitliche Beeinträchtigung zu erwarten?

Antwort zu 4: Durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen und das Umweltbundesamt werden gesundheitsrelevante Schwellenwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts angegeben. Bei dauerhaften Überschreitungen dieser Schwellenwerte steigt das Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch chronischen Lärmstress, z.B. von Herz-Kreislaufkrankungen.

schutz möglich sind (nach umfassender Einzelfallprüfung auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts), gibt es diese Möglichkeit bisher im Eisenbahnrecht nicht.

Ungeachtet dessen wurden an der Stadtbahn im Rahmen des Konjunkturprogramms II für das Vorhaben „Einzelmaßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung am Fahrweg“ der DB Netz AG in den letzten Jahren Brücken- und Schienenstegdämpfer verbaut.

Frage 6: Wie viele Kurvenschmiereinrichtungen wurden auf der Stadtbahn eingebaut?

- a) Welchen Erfolg hatten diese Maßnahmen?
- b) Wie viele Kurvenschmiereinrichtungen sind noch geplant eingebaut zu werden?

Antwort zu 6: Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG sind entlang der Fernbahnstrecke 54 Kurvenschmiereinrichtungen eingebaut, auf der Trasse der S-Bahn sind es 47.

Die Fragen a) und b) wurden von der Deutschen Bahn AG wie folgt beantwortet:

- a) Durch die Kurvenschmiereinrichtungen vermindert sich einerseits die Lärmbelästigung und andererseits der Verschleiß an Rad und Schiene.
- b) Es sind keine weiteren Einbauten von Kurvenschmiereinrichtungen geplant, da diese bereits an allen kritischen Punkten installiert sind.

Frage 7: Wie viele Brücken auf der Stadtbahnstrecke wurden bereits entdröhnt?

- a) Welchen Erfolg hatten diese Maßnahmen?
- b) Wie viele Brücken sollen noch entdröhnt werden?

Antwort zu 7: Entsprechend dem Schlussbericht „Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg“ der DB Netz AG vom 15.06.2012 zum Konjunkturpaket II wurden Entdröhnungsmaßnahmen für Brücken an folgenden Standorten der Stadtbahn erprobt: Fasanenstraße, Uhlandstraße, Grolmannstraße, Knesebeckstraße, Bleibtreustraße, Schlüterstraße und Wielandstraße.

- a) Durch den Einbau von Brückendämpfer und Schienenstegdämpfer sollte die gegenüber der freien Strecke deutlich erhöhte Schallabstrahlung insbesondere von Stahlbrücken reduziert werden.

Das Anbringen der Brückendämpfer an den ansonsten weitgehend ungedämpften Stegblechen der Brückenkonstruktion hat sehr gute Wirkungen erzielt. Im Mittel ergibt sich dadurch eine Reduktion von über 3 dB.

Weniger erfolgreich war die Erprobung der Schienenstegdämpfer für diesen Einsatzzweck; zwar konnte bei Zuggeschwindigkeiten unter 60 km/h eine leichte Reduktion des Rollgeräusches der Züge erreicht werden, im Mittel aber keine Minderung des Brückendröhnens.

- b) Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG ist es aktuell nicht geplant, entlang der Stadtbahn weitere Brücken zu entdröhnen.

Frage 8: Welchen Eingang findet der Lärm der Stadtbahn und des Rings in die geplanten „strategischen Lärmkarten“ Berlins?

Antwort zu 8: Grundsätzlich werden die Immissionen der Stadtbahn und des Rings bei der strategischen Lärmkartierung berücksichtigt. Die Zuständigkeit für die Kartierung des Schienenlärms liegt aber beim Eisenbahnbundesamt, dem eine fristgemäße Fertigstellung der Karten bis Mitte 2012 nicht möglich war. Die ausstehende Aktualisierung ist zum Ende des Jahres 2014 angekündigt.

Berlin, den 06. Oktober 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Okt. 2014)