

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stefan Evers (CDU)**

vom 20. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. August 2021)

zum Thema:

**Berliner Außenring: Lärmentwicklung auf dem Berliner Außenring zwischen
Schönefeld und Grünauer Kreuz**

und **Antwort** vom 09. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Sep. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Evers (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28413
vom 20.08.2021
über Berliner Außenring: Lärmentwicklung auf dem Berliner Außenring zwischen
Schönefeld und Grünauer Kreuz

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

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 um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welches Schienenverkehrsaufkommen hatte der Berliner Außenring zwischen Schönefeld und Grünauer Kreuz in den Jahren 2010 bis 2020?

Frage 2:

Welchen Anteil hatte dabei jeweils der Personen- und der Güterverkehr?

Antwort zu 1 und 2:

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet:

Antwort zu 1 und 2:

Die Deutsche Bahn AG hat Folgendes mitgeteilt:

„Bezugsgröße ist die Summe der verkehrenden Züge beider Richtungen pro Tag:

A. Summe aller Verkehre

- Im Mittel der Jahre verkehrten in Summe beider Richtungen 220 Züge, im Herbst 2020 waren es 237.

B. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- Im Mittel der Jahre verkehrten in Summe beider Richtungen 120 Züge, im Herbst 2020 waren es 120.

C. Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

- Im Mittel der Jahre verkehrten in Summe beider Richtungen sieben Züge, im Herbst 2020 waren es 15.

D. Schienengüterverkehr (SGV)

- Im Mittel der Jahre verkehrten in Summe beider Richtungen 95 Züge, im Herbst 2020 waren es 102.

Eine detaillierte Aufstellung der Zugangszahl pro Jahr für die letzten zehn Jahre kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

		SPFV	SPNV	SGV inkl. sonst
		Anzahl Züge bei- der Richtun- gen/Tag	Anzahl Züge beider Richtun- gen/Tag	Anzahl Züge bei- der Richtun- gen/Tag
2010	Frühjahr	7	115	95
	Herbst	9	fehlende Daten	113
2011	Frühjahr	10	78	121
	Herbst	10	113	100
2012	Frühjahr	8	115	94
	Herbst	10	115	91
2013	Frühjahr	6	116	72
	Herbst	6	115	84
2014	Frühjahr	3	130	89
	Herbst	4	131	58
2015	Frühjahr	2	160	75
	Herbst	fehlende Daten	156	82
2016	Frühjahr	2	127	96
	Herbst	2	121	93
2017	Frühjahr	9	127	86
	Herbst	6	74	118
2018	Frühjahr	5	114	110
	Herbst	4	118	105
2019	Frühjahr	16	121	99
	Herbst	13	122	95
2020	Frühjahr	9	120	91
	Herbst	15	120	102

Frage 3:

Welcher Anteil des Personen- bzw. Güterverkehrs entfiel in diesen Jahren jeweils auf den Tag (6 bis 22 Uhr) und die Nacht (22 bis 6 Uhr)?

Antwort zu 3:

Die Deutsche Bahn AG hat Folgendes mitgeteilt:

„Bei allen Verkehrsarten fahren die meisten Züge tagsüber zwischen 6 Uhr und 22 Uhr, nämlich zwischen 50 % und 90 %:

- Im Schienenpersonennahverkehr verkehren 80 % - 83 % der Züge Tags.
- Im Schienenpersonenfernverkehr beträgt das Aufkommen tagsüber 90 % - 50 %.
- Im Schienengüterverkehr bewegt sich der Anteil der am Tage verkehrenden Züge zwischen 75 % - 65 %.“

Frage 4:

Welcher Anteil entfiel in dieser Zeit jeweils auf Züge mit Dieselantrieb und welcher Anteil auf Züge mit elektrischem Antrieb (gegliedert nach Jahren sowie nach Tag/Nacht)?

Antwort zu 4:

Die Deutsche Bahn AG hat Folgendes mitgeteilt:

„Historisierende Daten mit diesen konkreten Inhalten werden in der Regel nicht vorgehalten.

Im Personenverkehr ist der Anteil mit nicht-elektrischem Antrieb die absolute Ausnahme. Grundsätzlich steht außerdem fest, dass der überwiegende Anteil (90 %) der Güterzüge mit elektrischem Antrieb verkehrt.“

Frage 5:

Wann haben auf diesem Streckenabschnitt zuletzt Lärm-Messungen stattgefunden und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 5:

Die Deutsche Bahn AG hat Folgendes mitgeteilt:

„Grundsätzlich werden an Schienenwegen keine Lärm-Messungen durchgeführt. Es finden gegebenenfalls lediglich Berechnungen der Schallpegel im Zuge der Lärmvorsorge oder Lärmsanierung statt. Bei dem genannten Streckenabschnitt handelt es sich um eine Bestandsstrecke, an der die Umsetzung möglicher Lärmvorsorgemaßnahmen gesetzlich nicht erforderlich ist. Hingegen können Lärmsanierungsmaßnahmen im Zuge des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes (LSP) durchgeführt werden. Der Streckenabschnitt ist bereits Bestandteil dieses LSP. Zusätzlich wurde eine aus Bundeshaushaltsmitteln finanzierte Machbarkeitsuntersuchung zur Reduzierung der Lärmemissionen auf dem östlichen Berliner Außenring vom Bund beauftragt, welche den betroffenen Streckenabschnitt miteinschließt. Im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung wurden in den vergangenen Jahren Lärm-Berechnungen durchgeführt. Die Ergebnisse sollen zunächst im Oktober 2021 dem

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) vorgestellt und weitere Maßnahmen abgestimmt werden.“

Auch seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurden keine Lärm-Messungen des Schienenverkehrslärms an dieser Strecke durchgeführt. Im Rahmen der Lärmkartierung errechnete das Eisenbahnbundesamt die Eisenbahnlärmbelastung deutschlandweit und damit auch für den Ballungsraum Berlin zuletzt im Jahr 2017. Einen Überblick der Lärmbelastung vor Ort bietet die Berliner Lärmkartierung der Berliner Geodatenbank FIS-Broker unter <http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>. Nach Eingabe eines Schlagwortes (z. B. Lärmkarte) gelangt man zu den entsprechenden Plänen und kann sich die Fassadenpegel einzelner Gebäude anschauen.

Frage 6:

Gab es entlang dieses Streckenabschnitts in diesem Zeitraum Lärm-Beschwerden und wenn ja, wie viele (gegliedert nach Beschwerden pro Jahr) und wie wurde den Beschwerden abgeholfen?

Antwort zu 6:

Die Deutsche Bahn AG hat Folgendes mitgeteilt:

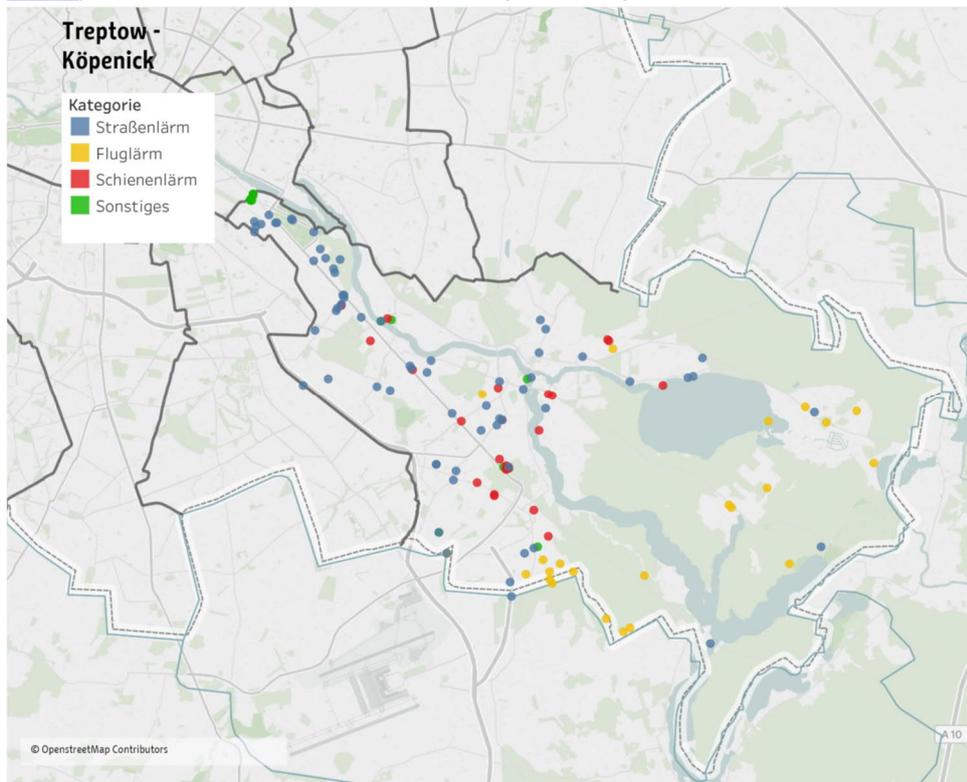
„Entlang des angefragten Streckenabschnittes des Berliner Außenringes, der Strecke 6126 (Schönefeld - Grünauer Kreuz) gingen in den Jahren 2010 - 2020 bei der DB Netz AG - Region Ost vier Lärmbeschwerden ein.

In den Jahren 2017, 2018, 2020 und 2021 liegt uns jeweils eine Beschwerde für den oben genannten Bereich vor. Dabei handelte es sich vorrangig um Beschwerden aufgrund von Isolierstößen, welche ein essenzieller Bestandteil der Leit- und Sicherungstechnischen Einrichtungen der Eisenbahninfrastruktur sind. Diese werden von der DB Netz AG regelmäßig inspiziert und bei entsprechenden Mängeln instandgesetzt oder ausgetauscht.

Generelle Anfragen zu Lärmschutzmaßnahmen an diesem Streckenabschnitt wurden von uns natürlich beantwortet, jedoch sind wir an Bestandsstrecken gesetzlich nicht verpflichtet zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände zu errichten. Hierzu verweisen wir auf das bestehende Lärmsanierungsprogramm des Bundes des BMVI.“

Die Lärm-Beschwerden werden in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz nicht vollständig statistisch in Jahresscheiben erfasst, daher kann hier keine konkrete Beschwerdezahl genannt werden. Nichtsdestotrotz kann anhand der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum „Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023“, die alle fünf Jahre stattfindet, diesbezüglich ein Einblick gegeben werden: So wurden im Rahmen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung für den Bezirk Treptow-Köpenick 25 Lärminweise zum Schienenverkehrslärm auf Eisenbahnstrecken gegeben, die sich teils auf den Streckenabschnitt Schönefeld bis Grünauer Kreuz beziehen (siehe untenstehende Abbildung).

Abbildung 36 aus „Berlin wird leiser - Auswertungsberichts der Öffentlichkeitsbeteiligung“ (zu finden unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermaktionsplan-berlin-2019-2023>): Lärmhinweise im Bezirk Treptow-Köpenick



Sie finden diese Lärmhinweise weiterhin unter der Beteiligungsplattform meinBerlin (mein.berlin.de), wie beispielsweise die folgenden Lärmhinweise: <https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02243/> und <https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02244/>.

Frage 7:

Wie bewertet der Senat die Lärmentwicklung auf dem Streckenabschnitt seit 2010 und welche Lärmschutzmaßnahmen wurden in dieser Zeit getroffen?

Antwort zu 7:

Es liegen anhand der Lärmberechnungen im Rahmen der Lärmkartierungen Ergebnisse der Jahre 2015 und 2017 vor. Ein Vergleich dieser beiden Jahre ist aufgrund des kurzen zeitlichen Abstandes von zwei Jahren für den Zeitraum seit 2010 nicht aussagekräftig. Laut strategischer Lärmkarte von 2017 zeigt sich für Wohnbebauung, die nah an Schienenstrecken entlang des Berliner Teils der Bahnstrecke von Schönefeld bis Grünauer Kreuz liegt, dass im schlechtesten Fall aufgrund des Eisenbahnverkehrs bis zu 80 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 74 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpegel vorliegen. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, nachts und ganztags teils deutlich überschritten.

Im Juni 2022 wird die nächste Lärmkartierung vorliegen und im Internet veröffentlicht, dieser kann dann die weitere Verkehrslärmentwicklung entnommen werden. Der Streckenabschnitt ist in der „Machbarkeitsuntersuchung Bahnlärm Berlin“ enthalten. Im Zuge dieser Machbarkeitsuntersuchung wird die Wirksamkeit von Lärmschutzmaßnahmen auch für diesen Streckenabschnitt untersucht. Nach Vorliegen der Ergebnisse werden Lärmschutzmaßnahmen abgestimmt werden. Ergänzende Informationen zu dieser Frage finden Sie auch in den Antworten zu den Fragen 5 und 6.

Berlin, den 09.09.2021

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz