

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Tamara Lüdke (SPD)

vom 28. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. März 2022)

zum Thema:

Lärmbelästigung durch Zugverkehr entlang der Wilhelm-Guddorf-Straße

und **Antwort** vom 25. März 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. März 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Tamara Lüdke (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11234
vom 28. Februar 2022
über Lärmbelästigung durch Zugverkehr entlang der Wilhelm-Guddorf-Straße

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn (DB) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

In der Kleinen Anfrage 0065/IX „Lärmbelästigung Bahnstrecke entlang der Wilhelm-Guddorf-Straße“ der BVV Lichtenberg wird zur Beantwortung der Fragen allein auf eine Zuständigkeit der Senatsverwaltung verwiesen. Daher bitte ich den Senat um Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

Ist es möglich, Dezibel-Messgeräte auf mehreren Balkonen der Wilhelm-Guddorf-Straße zu installieren, um für eine gewisse Zeit die Lärm-Last zu dokumentieren?

Antwort zu 1:

In den nationalen Rechtsverordnungen zum Verkehrslärm ist die Berechnung der Schallimmissionen von Schienenverkehr bundesweit verbindlich vorgeschrieben. Mit den Berechnungsverfahren werden repräsentative Mittelungspegel für einen durchschnittlichen Jahrestag ermittelt.

Die Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass die Rechenergebnisse in der Regel etwas höhere Ergebnisse zeigen als parallel durchgeführte Kontrollmessungen. Mit Schallausbreitungsprogrammen kann die Lärmbelastung durch die einzelnen Lärmquellen somit stadtweit ermittelt und rechtskonform beurteilt werden. Kontroll- oder Orientierungsmessungen sind (auch von Seiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) nicht vorgesehen. Prinzipiell sind orientierende Messungen möglich, müssen jedoch über ein Akustikingenieurbüro auf eigene Kosten durchgeführt werden.

Mit der orientierenden Lärmmessung kann lediglich die momentane Lärmsituation erfasst werden. Eine Vergleichbarkeit der Messergebnisse ist beispielsweise wegen der Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche, Geräusche durch andere Lärmquellen und baustellen- oder unfallbedingte Schwankungen der Verkehrsstärke nicht ohne Weiteres gegeben.

Auch die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (umgesetzt mit §47 a-f Bundesimmissionsschutzgesetz in nationales Recht) stellt auf eine Lärmermittlung durch Berechnung ab. Berechnungsergebnisse liegen in Form von Lärmkarten frei verfügbar vor, die alle fünf Jahre durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz aktualisiert werden.

Die aktuellen strategischen Lärmkarten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (heute Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) wurden am 30. Juni 2017 veröffentlicht. Diese finden Sie hier: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/kb705.htm>. Mitte 2022 werden die aktualisierten Karten veröffentlicht.

Die Lärmkartierung für den Schienenverkehr (S-Bahn, Regional- und Fernverkehr) erfolgt bundesweit durch das Eisenbahnbundesamt. Die Karten sind unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html einsehbar.

Zu Frage 1 teilt die Deutsche Bahn AG mit:

„Entnehmen Sie bitte die Antworten der DB AG den Antworten 2 und 3.“

Frage 2:

Lässt sich ein Nachtfahrverbot einrichten, ähnlich wie beim Flugverkehr?

Antwort zu 2:

Die Frage nach möglichen Nachtfahrverboten fällt in die Zuständigkeit der Deutschen Bahn AG. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz hat um Antwort gebeten. Die Deutsche Bahn AG teilt mit:

„Ein Nachtfahrverbot kann nach interner Prüfung nicht eingerichtet werden. In den Abend-/Nachtstunden verkehren auf besagter Strecke vermehrt Güterzüge sowie

Bauzüge. Hintergrund hierfür ist, dass auf Grund der Pendlerverkehre für diese Verkehre tagsüber nur wenig Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich ist die DB AG gerade beim Güterverkehr sehr bemüht, die Emissionen direkt an der Entstehungsquelle zu mindern. So ist die DB-Bestandsflotte der Güterwagen bereits vollständig auf die lärmarmen Verbundstoffbremssohlen, die sogenannten Flüsterbremsen umgerüstet. Zusätzlich hat die DB Netz AG ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt, um einen Anreiz zur Umrüstung von Güterwagen auch bei externen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu schaffen.“

Frage 3:

Welche Schritte sind nötig, Lärmschutz-Wände entlang der Bahnstrecke bauen zu lassen?

Antwort zu 3:

Lärmschutzwände müssen für eine gute Wirksamkeit in unmittelbarer Nähe des Emittenten (also nahe an den Bahngleisen) aufgestellt werden. Daher werden Lärmschutzwände nahezu ausnahmslos auf dem Eigentum der Deutschen Bahn AG errichtet.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz hat die Deutsche Bahn zu dieser Frage um Antwort gebeten. Die Deutsche Bahn AG teilt mit:

„Die DB AG setzt hinsichtlich des Lärmschutzes auf ein übergreifendes Gesamtkonzept, das sowohl Maßnahmen an der Fahrzeugflotte (siehe Antwort auf Frage 2) als auch am Streckennetz beinhaltet. Letztere werden wiederum in a) Lärmvorsorge und b) Lärmsanierung unterschieden.

- a) Die Lärmvorsorge beschreibt Maßnahmen, die beim Neubau oder einer maßgeblichen Änderung an vorhandenen Bahnanlagen zur Vorsorge gegen den zu erwartenden Bahnlärm zu ergreifen sind. Ein Anspruch und Umfang begründet sich aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV).

Auf der Strecke 6140 (Berlin-Lichtenberg – Rummelsburg), im Bereich der Wilhelm-Guddorf-Straße, sind in naher Zukunft keine Umbaumaßnahmen oder Streckenerweiterungen, welche eine Lärminderungsmaßnahme im Rahmen der Lärmvorsorge erforderlich machen, vorgesehen.

- b) Unabhängig von der Lärmvorsorge, können bei der Lärmsanierung Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Strecken durchgeführt werden, an denen keine maßgeblichen Änderungen geplant oder beabsichtigt sind. Für diese nicht wesentlich geänderten Bestandsstrecken, wie in diesem Fall, gibt es seit 1999 ein Lärmsanierungsprogramm (LSP) des Bundes. Beim LSP handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes, für die keine rechtliche Verpflichtung zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV und somit kein Rechtsanspruch besteht.

Der betroffene Streckenabschnitt ist im LSP enthalten. Somit wird aktuell davon ausgegangen, dass der gesamte Streckenabschnitt entlang der Wilhelm-Guddorf-Straße bis zur Buchberger Straße mittelfristig lärmsaniert wird.

Nach Rücksprache mit der zuständigen Fachabteilung, ist die Ausschreibung für ein schalltechnisches Gutachten voraussichtlich für das zweite Halbjahr 2022 geplant. In diesem wird geprüft und erörtert, ob und in welchem Umfang ein Schallschutz möglich ist bzw. welche Maßnahmen auf Grund von Denkmalschutz- oder topografischen Belangen technisch umsetzbar sind. Mit den Ergebnissen wäre etwa bis Ende 2023 zu rechnen.

Zum aktuellen Zeitpunkt ist es jedoch noch nicht möglich, eine gesicherte Aussage über eine tatsächliche Umsetzung möglicher Lärmsanierungsmaßnahmen zu treffen.“

Berlin, den 25.03.2022

In Vertretung

Dr. Silke Karcher
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz