

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Evers (CDU)

vom 23. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 2022)

zum Thema:

Altglienicke: Lärmbelastung für Anwohner im Bereich Ernst Ruska Ufer

und **Antwort** vom 08. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Sep. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- 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. 19/13007
vom 23.08.2022
über Altglienicke: Lärmbelastung für Anwohner im Bereich Ernst Ruska Ufer

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 das Bezirksamt Treptow-Köpenick um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die Lärmbelastung der Anwohner des Korkedamms sowie der Straße Am Bruchland durch den Durchgangsverkehr auf dem gegenüberliegenden Ernst-Ruska-Ufer?

Antwort zu 1:

Die Geräuschbelastung durch Verkehrslärm der Anwohnenden des Korkedamms sowie der Straße am Bruchland wird nach der Lärmkarte 2017 maßgeblich durch den Verkehr auf dem gegenüberliegenden Ernst-Ruska-Ufer bestimmt. Die vorliegenden berechneten Verkehrslärmpegel der strategischen Verkehrslärmkarte Berlins (Stand: Lärmkartierung 2017) weisen für die zugewandten Fassaden der (Wohn)gebäude zum Teltowkanal, die nicht wesentlich durch den Verkehrslärm anderer Straßen - wie Köpenicker Straße - beeinflusst werden, in den

Straßen „Am Bruchland“ und am „Korkedamm“ folgende Lärmbelastung durch Straßenverkehr ohne den Anteil des Verkehrslärms der Autobahn A 113 auf:

LDEN bis 61 dB(A) - (gewichtete Mittelwerte über 24 h, aufgerundet auf ganze dB),

LN bis 53 dB(A) - (Beurteilungszeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr, aufgerundet auf ganze dB).

Im Hinblick auf die Berliner Schwellenwerte 2. Stufe der Lärmaktionsplanung werden die Werte 65 dB(A) (LDEN) bzw. 55 dB(A) (LN) nicht überschritten. Somit wird kein dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrslärmsituation in diesem Bereich gesehen.

Hierbei handelt es sich (gemäß den gesetzlichen Grundlagen) um Rechenwerte und nicht um Messwerte.

Die für die „Strategische Verkehrslärmkarte 2017“ angeführten Pegel wurden nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie entsprechend der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV - nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS - auf der Basis von Verkehrszählenden 2014, nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen - VBUSch - auf der Basis von Fahrplandaten 2016 (Straßenbahn und U-Bahn) und nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen - VBUF-DES und VBUF-AzB - auf der Basis von Verkehrsdaten 2015 (Tegel) bzw. 2010 (Schönefeld), sowie der S- und Fernbahnverkehr nach VBUSch auf der Basis von Verkehrsdaten 2016 berechnet.

Die strategischen Lärmkarten müssen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie alle 5 Jahre aktualisiert bzw. erneuert werden. Eine Aktualisierung der strategischen Lärmkarten für den Ballungsraum Berlin ist für den Herbst dieses Jahres avisiert.

Weiterführende Informationen finden Sie im Umweltatlas der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz:

<https://www.berlin.de/umweltatlas/verkehr-laerm/laermbelastung/2017/karten/>.

Frage 2:

Wie bewertet der Senat insbesondere den Umstand, dass die Lärmbelastung durch die Zunahme des Verkehrs sowie aufgrund der vor geraumer Zeit erfolgten Fällung der ufernahen Pappeln deutlich gewachsen ist?

Antwort zu 2:

Die Verkehrsmengenkarten aus 2014 und 2019 zeigen einen Rückgang des Verkehrs für den Abschnitt der Straße Ernst-Ruska-Ufer zwischen Wedgedornstraße und Köpenicker Straße (siehe Antwort zu Frage 3), dieser Abschnitt befindet sich gegenüberliegend der Straße Korkedamm und der Straße Am Bruchland. Es wird daher nicht erwartet, dass die Schwellenwerte der

Lärmaktionsplanung der 2. Stufe aufgrund von Verkehrsveränderungen überschritten werden (siehe Antwort zu Frage 1).

Der Baumbestand fließt in die Berechnung der strategischen Lärmkarte nicht ein, so dass die Fällung der ufernahen Pappeln für die berechneten Verkehrslärmbelastungen zu keinen Veränderungen führen wird. Der direkte schallpegelmindernde Einfluss dieser ufernahen Pappeln für die Anwohnenden der beiden Straßen bezogen auf die real vorhandenen Geräusche durch Straßenverkehr wird als verschwindend gering eingeschätzt. Positive Potentiale ufernaher Pappeln werden bezüglich der Geräuschwahrnehmung und den psychoakustischen Effekten aufgrund der veränderten Optik (mehr Grün) und durch Maskierungseffekte des Verkehrslärms durch Blätterrauschen, insbesondere bei geringen Verkehrslärmpegeln (beispielsweise auf den dem Teltow-Kanal abgewandten Fassadenseiten), gesehen.

Frage 3:

Welche Erkenntnisse hat der Senat zur Zunahme des Verkehrs auf dem Ernst-Ruska-Ufer in den vergangenen zehn Jahren und von welcher Verkehrsentwicklung geht er in den kommenden zehn Jahren aus?

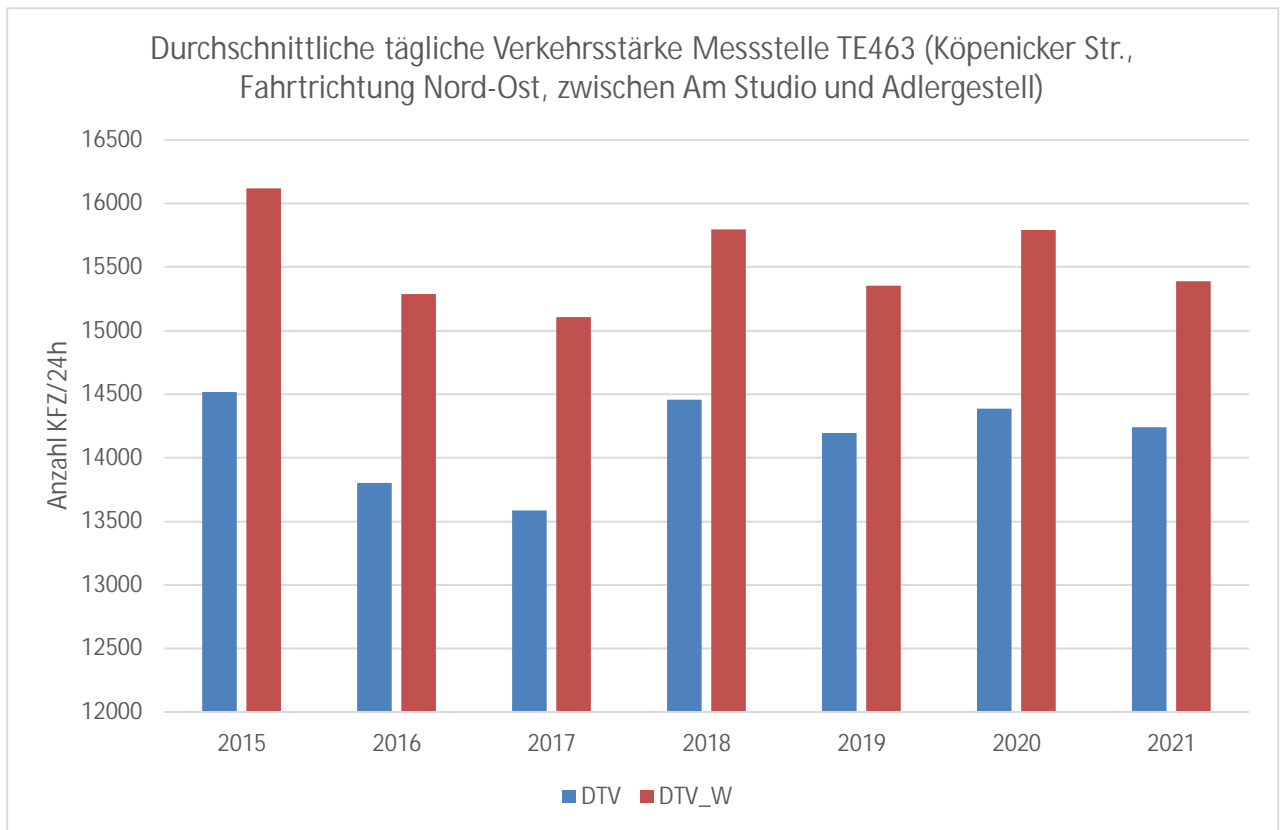
Antwort zu 3:

Zur Verkehrsentwicklung auf dem Ernst-Ruska-Ufer:

Auf dem Ernst-Ruska-Ufer selbst verfügt der Senat über keine Dauerzählstelle zur Erfassung des Verkehrs. Das Ernst-Ruska-Ufer geht jedoch im Osten in die Köpenicker Straße über, in der eine Dauerzählstelle vorhanden ist. Die Verkehrsmengenkarten 2014 und 2019 liefern für die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV, Anzahl KFZ/24h) die folgenden Werte:

Streckenabschnitt Ernst-Ruska-Ufer	DTV 2014	DTV 2019
Zwischen A113 und Hermann-Dorner-Allee	26956	34340
Zwischen Hermann-Dorner-Allee u. North-Willys-Str.:	27450	33600
Zwischen North-Willys-Str. und Wegedornstr.:	27450	24780
Zwischen Wegedornstr. und Köpenicker Str.:	21330	18880

Der Rückgang der Verkehrsmenge im östlichen Bereich der Straße Ernst-Ruska-Ufer passt auch zur Entwicklung der Verkehrsstärke an der Dauerzählstelle. Sowohl die über alle Tage gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) als auch die werktägliche durchschnittliche Verkehrsstärke (DTV_W) zeigen eine im Vergleich zu 2015 stabile bis leicht rückläufige Entwicklung der Verkehrsmengen.



Es wird eingeschätzt, dass es bis zum Jahr 2030 zu keinen Steigerungen der Kfz-Verkehrsstärke auf dem Ernst-Ruska-Ufer kommen wird.

Frage 4:

Wie hoch ist die zulässige Belastung der Anwohner durch Verkehrslärm in diesem Bereich?

Antwort zu 4:

Für den Lärmschutz an bestehenden Verkehrswegen (Lärmsanierung) gibt es keine Grenzwerte, nur für wesentliche Änderungen an den Verkehrswegen oder Neubau (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV).

Frage 5:

Wann wurden zuletzt Messungen vorgenommen, um die Lärmbelastung auf der gegenüberliegenden Uferseite festzustellen, und was waren die Ergebnisse?

Antwort zu 5:

Dem Senat sind keine Messungen der Lärmbelastung bekannt, siehe auch Antwort zu Frage 1.

Frage 6:

Wann wurden in den vergangenen zwei Jahren jeweils Geschwindigkeitsmessungen auf dem Ernst-Ruska-Ufer vorgenommen und was waren die Ergebnisse?

Antwort zu 6:

Die 52 Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen auf dem Ernst-Ruska-Ufer im Jahr 2020 sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Datum	von	bis
03.01.2020	8:07	13:07
06.01.2020	16:02	19:55
07.01.2020	8:17	13:30
13.01.2020	8:15	13:16
25.01.2020	18:41	21:02
25.01.2020	15:42	21:00
25.01.2020	16:33	17:17
30.01.2020	16:05	21:08
02.02.2020	10:26	13:16
05.02.2020	10:29	18:09
09.02.2020	16:02	21:03
19.02.2020	15:35	20:35
21.02.2020	11:31	17:01
22.02.2020	12:25	13:59
22.02.2020	11:53	12:13
23.02.2020	11:13	16:14
29.02.2020	6:37	13:45
04.03.2020	11:49	16:01
04.03.2020	12:35	16:05
10.03.2020	17:21	19:45
15.04.2020	16:20	18:15
17.04.2020	7:32	12:32
19.04.2020	16:25	21:30
02.05.2020	7:57	13:00
05.05.2020	10:58	16:30
08.05.2020	12:01	15:02
10.05.2020	19:27	21:05
22.05.2020	7:22	12:30
25.05.2020	7:40	13:35
29.05.2020	17:02	19:21
29.05.2020	16:45	19:20

16.06.2020	7:45	12:45
19.06.2020	15:44	19:11
12.07.2020	14:38	16:45
20.07.2020	20.07.2020 11:53	23.07.2020 06:40
27.07.2020	11:14	15:45
03.08.2020	10:32	16:35
05.09.2020	12:30	14:25
09.09.2020	8:04	12:45
13.09.2020	19:02	22:00
21.09.2020	17:07	21:04
16.10.2020	16:28	19:24
27.10.2020	7:44	13:44
28.10.2020	17:47	18:06
28.10.2020	18:17	22:20
02.11.2020	8:50	13:50
24.11.2020	11:14	16:01
24.11.2020	11:00	16:01
26.11.2020	7:55	13:21
28.11.2020	8:27	13:05
28.11.2020	8:21	13:07
04.12.2020	10:20	12:00

(Stand: 31. August 2022)

Die 45 Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen auf dem Ernst-Ruska-Ufer im Jahr 2021 sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Datum	von	bis
07.01.2021	8:44	13:30
07.01.2021	9:06	13:28
17.01.2021	9:07	13:22
17.01.2021	9:10	11:34
17.01.2021	11:46	13:20
24.01.2021	16:24	21:25
02.02.2021	11:02	15:35
02.02.2021	11:27	15:40
14.03.2021	11:00	16:15
14.03.2021	11:21	16:15
25.04.2021	7:35	13:21
27.04.2021	7:59	13:01
07.05.2021	7:55	12:56
12.05.2021	8:35	13:10

12.05.2021	8:38	13:15
27.05.2021	08:50	13:26
27.05.2021	08:41	13:14
13.06.2021	15:51	17:19
01.07.2021	9:27	13:15
01.07.2021	9:17	13:15
08.07.2021	11:00	13:00
20.07.2021	9:11	13:30
26.07.2021	7:49	12:50
05.08.2021	9:57	13:02
05.08.2021	8:36	13:00
08.09.2021	08:36	09:15
08.09.2021	9:17	13:25
16.09.2021	15:40	20:40
24.09.2021	7:22	12:24
11.10.2021	15:02	20:30
14.10.2021	8:07	13:09
21.10.2021	15:53	21:18
26.10.2021	20:16	21:21
30.10.2021	14:27	16:28
10.11.2021	19:18	21:42
15.11.2021	15:47	20:49
22.11.2021	15:42	21:45
24.11.2021	12:06	16:08
27.11.2021	15:39	21:30
27.11.2021	15:38	21:38
30.11.2021	17:14	21:15
10.12.2021	16:43	19:33
13.12.2021	9:15	13:16
23.12.2021	9:17	13:19
28.12.2021	07:33	13:07

(Stand: 31. August 2022)

Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen auf dem Ernst-Ruska-Ufer im Jahr 2020 sind der folgenden Tabellen zu entnehmen:

dabei gemessene Fahrzeuge	141.118
davon festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitungen	5.873
Anzahl der Ahndungen	5.106
Anzahl der Überschreitungen bis 20 km/h	4.944
Anzahl der Überschreitungen über 20 km/h	162
Anzahl der Fahrverbote	42
Überschreitensrate (Radar)	4,14 %
gemessener „Höchstwert“	117 km/h

(Stand: 31. August 2022)

Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen auf dem Ernst-Ruska-Ufer im Jahr 2021 sind der folgenden Tabellen zu entnehmen:

dabei gemessene Fahrzeuge	102.613
davon festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitungen	3.664
Anzahl der Ahndungen	2.560
Anzahl der Überschreitungen bis 20 km/h	2.485
Anzahl der Überschreitungen über 20 km/h	75
Anzahl der Fahrverbote	12
Überschreitensrate (Radar)	3,55 %
gemessener „Höchstwert“	109 km/h

(Stand: 31. August 2022)

Die Überschreitensraten liegen in beiden Jahren leicht über dem Durchschnittswert vergleichbarer Straßen.

Frage 7:

Gab oder gibt es Erwägungen, den Lärmschutz am Ernst-Ruska-Ufer insbesondere im Abschnitt zwischen den Kanalbrücken zu verbessern und wenn nein, warum nicht?

Frage 8:

Wenn ja, wann sind welche Maßnahmen geplant?

Antwort zu 7 und 8:

Es gibt seitens des Bezirks Treptow-Köpenick und seitens des Senats keine Erwägungen, den Lärmschutz am Ernst-Ruska-Ufer insbesondere im Abschnitt zwischen den Kanalbrücken durch bauliche Maßnahmen am Verkehrsweg zu verbessern. Da für die Anwohnenden der Straßen

Korkedamm und Am Bruchland die Berliner Schwellenwerte der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung nicht überschritten werden (siehe auch Antwort zu Frage 1), wird keine Priorität für derartige bauliche Maßnahmen gesehen. Weiteres siehe Antwort zu Frage 9.

Frage 9:

Welche baulichen Maßnahmen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen sind aus der Sicht des Senats am besten geeignet, die Lärmbelastung für die Anwohner in diesem Bereich nachhaltig zu reduzieren?

Antwort zu 9:

Geeignete Baumaßnahmen zur nachhaltigen Reduktion der Lärmbelastung für Anwohnende sind lärmrobuste Bebauungsstrukturen beim Neubau von Wohngebäuden und passiver Schallschutz beispielsweise in Form von Schallschutzfenstern oder besonderen Fensterkonstruktionen, die auch im teilgeöffneten Zustand zu einer deutlichen Geräuschminderung führen. Weitere geeignete Baumaßnahmen sind lärmindernder Asphalt auf der Straße Ernst-Ruska-Ufer oder lärmabschirmende Bauwerke wie beispielsweise Schallschutzwände. Siehe auch Antworten zu den Fragen 1 und 7.

Zu Geschwindigkeitsbegrenzungen:

Das Berliner Straßennetz gliedert sich nach dem Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr in ein übergeordnetes Hauptverkehrsstraßennetz und ein sogenanntes Nebennetz (untergeordnetes Netz). Letzteres umfasst ca. 70 % der Berliner Straßen und ist aufgrund seiner geringen Verkehrsbedeutung Bestandteil von Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen. Das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz hat die Funktion, den innerstädtischen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr aufzunehmen sowie dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein leistungsfähiges Straßennetz bereitzustellen. Dies kann nur gewährleistet werden, wenn dieses Netz möglichst geringen Beschränkungen unterliegt.

Die Straße Ernst-Ruska-Ufer ist dort als übergeordnete Straßenverbindung der StEP-Stufe II eingestuft (Verbindung von bezirklichen Hauptzentren und besonderen Mittelzentren, Anbindung dieser Zentren an die Straßen der Verbindungsstufe I, Anbindung von Verknüpfungspunkten des großräumigen Verkehrssystems (Flughäfen, Fernbahnhöfe, Häfen). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

So nachvollziehbar das Anliegen ist, sich im Interesse der Anwohnenden für die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen in den vorgenannten Straßen einzusetzen, so ist zu beachten, dass nur unmittelbar betroffene Anwohnende einer Straße berechtigt sind, derartige Anträge auf Überprüfung der Notwendigkeit straßenverkehrsbehördlicher Maßnahmen zum Schutz vor verkehrsbedingtem Lärm nach § 45 Abs.1 Nr. 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu stellen. Der konkrete Antrag eines oder mehrerer Betroffener ist notwendig, um eine punktgenaue Prüfung und damit eine rechtssichere Ermessensausübung vornehmen zu können. Insbesondere Lärm wird subjektiv sehr unterschiedlich als belastend empfunden. Auch sind die Schlafräume nicht grundsätzlich zur Straßenseite hin ausgerichtet, was wiederum bedeutend ist, da gerade

der Lärm zur Nachtzeit als besonders störend wahrgenommen wird. Folglich muss konkret bekannt sein, ob und wenn ja wo genau der Straßenlärm als belastend empfunden wird und ggf. wie viele Betroffene es gibt.

Entsprechende Anträge von Anwohnenden auf Lärmschutzmaßnahmen durch Geschwindigkeitsreduzierungen in der Straße Ernst-Ruska-Ufer liegen der SenUMVK nicht vor. Das ist sicherlich auch dadurch begründet, dass keine direkte Wohnbebauung vorhanden ist (südlich: Teltowkanal, nördlich: Gewerbegebiete).

Als Hinweis kann noch der vom Senat beschlossene Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023 genannt werden, der als zentrales Vorhaben die Ausweitung von Tempo 30 zur Lärminderung enthält, sowohl nachts als auch tagsüber.

Um Lärmbelastungen an bewohnten Hauptverkehrsstraßen insbesondere für den Nachtzeitraum zu mindern, wird im ersten Schritt für das Berliner Hauptstraßennetz ein neues Tempo-30-Nachtkonzept und anschließend eine Tempo-30-Konzeption für ganztägige Anordnungen von Tempo 30 in Form eines an der Lärmbelastung orientierten Stufenplans entwickelt. Als Grundlage für die Entscheidungen wird eine stadtweite Untersuchung des Hauptstraßennetzes durchgeführt werden, um zu ermitteln, für welche Straßenabschnitte unter Berücksichtigung der verkehrlichen Funktion und auch des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine Tempo-30-Ausweisung geboten ist. Aufgrund dieser konzeptionellen Untersuchungen auf der Grundlage der Lärminderungsplanung können andere Maßstäbe als bei der Prüfung eines Einzelantrages, welche an die strengen verkehrsrechtlichen Vorgaben einschließlich der weitergehende Richtlinien gebunden ist, angesetzt werden.

Hier ist eine Entscheidung über die Straße Ernst-Ruska-Ufer abzuwarten.

Berlin, den 08.09.2022

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