

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE) und Marianne Burkert-Eulitz (GRÜNE)

vom 13. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Juni 2024)

zum Thema:

Viel Lärm auf der U1

und **Antwort** vom 1. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Juli 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Marianne Burkert-Eulitz (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19432
vom 13. Juni 2024
über Viel Lärm auf der U1

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 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Wie viele Beschwerden von Anwohnenden sind in den letzten 12 Monaten auf Grund von erhöhter Lärmimmission durch den Betrieb der U-Bahn auf dem Hochbahnviadukt zwischen U-Bahnhof Kottbusser Tor und Oberbaumbrücke bei der BVG eingegangen?

Antwort zu 1:

Antwort der BVG:

„In den letzten 12 Monaten erreichten die BVG 44 Beschwerden über erhöhte Lärmbelästigung zwischen dem U Kottbusser Tor und Oberbaumbrücke (U Warschauer Str.).“

Frage 2:

Wie viele solcher Beschwerden sind in den letzten 12 Monaten für den Abschnitt zwischen U-Bahnhof Prinzenstraße und U-Bahnhof Kottbusser Tor eingegangen?

Antwort zu 2:

Antwort der BVG:

„Für den Abschnitt zwischen U Prinzenstraße und U Kottbusser Tor wurden 38 Beschwerden eingereicht.“

Frage 3:

Gab es Klagen von Anwohnenden auf Grund von erhöhter Lärmimmission, die mit Zahlungen von Schmerzensgeld beschieden wurden? Wenn ja, mit welchen rechtlichen Folgen?

Antwort zu 3:

Weder dem Senat noch der BVG sind entsprechende Klagen bekannt.

Frage 4:

Wann, wo und mit welchem Ergebnis wurden Lärmmessungen im Bereich des Hochbahnviadukts zwischen U-Bahnhof Prinzenstraße und Oberbaumbrücke durchgeführt?

Antwort zu 4:

Antwort der BVG:

„Es wurden folgende Messungen durchgeführt:

- Messungen vom 09.01.-12.01.2023, Gitschiner Str./Ecke Segitzdamm (südl.), Skalitzer Str./Ecke Erkelenzdamm (nördl.), Skalitzer Str. 59, Skalitzer Str. 64/65
- Messungen vom 22.05.-25.05.2023, Gitschiner Str./Ecke Segitzdamm (südl.), Skalitzer Str./Ecke Erkelenzdamm (nördl.), Skalitzer Str. 59, Skalitzer Str. 64/65
- Messungen vom 13.09.-14.09.2023, Gitschiner Str./Ecke Segitzdamm (südl.), Skalitzer Str./Ecke Erkelenzdamm (nördl.)
- Messungen vom 15.01.-17.01.2024, Gitschiner Str./Ecke Segitzdamm (südl.), Skalitzer Str./Ecke Erkelenzdamm (nördl.), Skalitzer Str. 59, Skalitzer Str. 64/65
- Messungen vom 03.06.-07.06.2024, Gitschiner Str./Ecke Segitzdamm (südl.), Skalitzer Str./Ecke Erkelenzdamm (nördl.), Skalitzer Str. 59, Skalitzer Str. 64/65, Skalitzer Str. 74, Oberbaumstr. 7/8, Oberbaumstr./Ecke Bevernstr.

- Ein Ingenieurbüro wurde beauftragt, über einen längeren Zeitraum eine Analyse der Lärmpegel in ihren unterschiedlichen Frequenzbereichen, auch über die unterschiedlichen Jahreszeiten, vorzunehmen. Nach Abschluss der Messungen wird der Bericht vorgelegt.“

Frage 5:

Sind weitere Lärmmessungen und/oder anderweitige Untersuchungen zur Feststellung der Lärmimmissionsbelastung in den kommenden 12 Monaten in diesem Bereich geplant? Wenn ja, welche Art von Messung, wann und an welchen konkreten Standorten?

Antwort zu 5:

Antwort der BVG:

„Es sind keine weiteren Messungen vorgesehen.“

Frage 6:

Wie erklärt sich der Senat die von den Anwohnenden beschriebene angestiegene Lärmbelastung durch den Betrieb der U-Bahn auf dem Hochbahnviadukt in den letzten 12 Monaten?

Antwort zu 6:

Die Ermittlung der Lärmbelastung durch Verkehrslärm wird entsprechend nationalen Rechtsverordnungen berechnet und als Beurteilungspegel angegeben. Auch die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (umgesetzt mit §47 a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz in nationales Recht) stellt auf eine Lärmermittlung durch Berechnung ab. Mit den Berechnungsverfahren werden repräsentative Mittelungspegel für einen durchschnittlichen Jahrestag ermittelt. Die aktuelle Lärmkartierung aus dem Jahr 2022 ist im Umweltatlas öffentlich verfügbar. Die strategischen Lärmkarten werden alle fünf Jahre unter Verwendung von aktuell vorliegenden Verkehrsdaten der einzelnen Verkehrsträger aktualisiert. Die durch die Anwohnenden beschriebene ansteigende Lärmbelastung kann durch die strategischen Lärmkarten nicht belegt werden.

Mit Messungen wird dagegen die momentane Lärmsituation erfasst. Um daraus repräsentative Mittelungspegel oder Beurteilungspegel abzuleiten, ist ein erheblicher Aufwand erforderlich. Neben der eigentlichen Messung müssten beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche, Geräusche durch andere Lärmquellen und Baustellen- oder unfallbedingte Schwankungen der Verkehrsstärke erfasst und bewertet werden. Dem Senat liegen keine aussagekräftigen Messergebnisse des Beurteilungspegels in der Nachbarschaft der Hochbahnstrecke der U1/U3 aus den letzten 12 Monaten vor. Eine Aussage zur Entwicklung kann daher nicht getroffen werden.

Es ist jedoch möglich, dass im Laufe eines Jahres verschiedenen Schallpegel in der Nachbarschaft von der Strecke auftreten. Dies betrifft vor allem die Bereiche mit Gleisbögen, in welchen ein sog. Kurvenquietschen entstehen kann. Dieser Effekt ist witterungsabhängig, so dass besonders bei kaltem und trockenem Wetter ein Kurvenquietschen trotz Konditionierungsanlagen auftreten kann. Ebenso hat der Zustand der Schiene Einfluss auf die Schallemissionen verursacht durch die Zugvorbeifahrten. Durch die Überwachung und regelmäßige Instandhaltung der Gleise, beispielsweise durch das Schienenschleifen, wird dem entgegenwirkt. Trotzdem kann eine vorübergehend höhere Lärmbelastung, beispielsweise durch Unebenheiten auf der Schiene, nicht ausgeschlossen werden.

Frage 7:

Welche Maßnahmen hat der Senat in den letzten 12 Monaten unternommen, um die Lärmbelastung am Hochbahnviadukt wieder zu mindern? Durch welches Unternehmen wurden diese Maßnahmen umgesetzt? Konnte eine Reduktion der Lärmbelastung durch diese Maßnahmen festgestellt werden? Wenn ja, in welcher Höhe und an welchem Standort?

Antwort zu 7:

Antwort der BVG:

„In den letzten 12 Monaten konnte eine allgemeine Zunahme der Geräuschemission im Bereich des Hochbahnviadukts durch den Betrieb der U-Bahn nicht festgestellt werden. Aus diesem Grund sind in den letzten 12 Monaten auch keine allgemeinen Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung durchgeführt worden. Es erfolgten jedoch einzelne Maßnahmen aufgrund einzelner Anwohnerbeschwerden. Abhängig von Art und Ort der Beschwerde, erfolgte eine Kontrolle des Streckenabschnittes, Schienenreinigung und -schleifen.“

Frage 8:

Plant der Senat Maßnahmen, um die von den Anwohnenden beschriebene Lärmbelastung zu mindern? Wenn ja, welche Art von Maßnahmen sollen durch welche Unternehmen und zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden?

Antwort zu 8:

Antwort der BVG:

„Nach Vorliegen des Abschlussberichtes der Messungen werden gegebenenfalls weitere Maßnahmen abgeleitet.“

Frage 9:

Welche Grenzwerte werden als Zielwert bei Verkehrslärm durch oberirdisch fahrende U-Bahnen angestrebt?

Antwort zu 9:

Grenzwerte für den Schienenverkehrslärm oberirdisch fahrender U-Bahnen existieren nur für den Neubau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen. Diese werden in der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) abhängig von der Gebietsnutzung unter § 2 *Immissionsgrenzwerte* genannt.

Schwellenwerte für bestehende Strecken werden in der Lärmaktionsplanung seit 2008 formuliert. Diese sind für die Dringlichkeit von Maßnahmenprüfungen in zwei Stufen definiert:

1. Stufe: $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) und $L_{Night} \geq 60$ dB(A)

Bei Überschreitung dieser Werte sollen vorrangig und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden.

2. Stufe: $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A)

Diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen als Zielwerte für die Lärminderungsplanung.

Dabei stellt der anhand der EU-Lärmrichtlinie berechneter Wert L_{DEN} den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex über 24 Stunden und der Wert L_{Night} den Nacht-Lärmindex zur Bewertung von Lärmbelastung zwischen 22 und 6 Uhr dar.

Frage 10:

Gibt es andere Kompensationsmöglichkeiten zur Minderung der Nachteile durch Lärmimmissionen und zur Sicherung des Schallschutzes?

Antwort zu 10:

Zur Verbesserung der Lärmbelastungssituation durch den oberirdischen U-Bahn-Verkehr werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung Maßnahmen vorgeschlagen und unterstützt. Für die Beschaffung leiserer U-Bahn-Fahrzeuge werden ambitionierte Geräuschanforderungen für neue U-Bahnfahrzeuge im Nahverkehrsplan und in den Verkehrsverträgen bzw. Ausschreibungen gestellt.

Zudem wurden Schienenkopfkonditionieranlagen zur Verminderung von Kurvengeräuschen auf oberirdisch verlaufenden U-Bahnstrecken installiert. Weitere Lärmschutzmaßnahmen auf den oberirdischen Strecken sind Schienenstegdämpfer, Schotterverfüllung sowie Unterschottermatten.

Eine weitere Kompensationsmöglichkeit zur Minderung der Nachteile durch Lärmimmissionen und zur Sicherung des Schallschutzes bietet u.a. das Berliner Schallschutzfensterprogramm. Das landeseigene Schallschutzfensterprogramm ist Ergebnis der Lärmaktionsplanung. Dieses

Programm fördert bereits seit Anfang 2014 die Verbesserung des Schallschutzes dort, wo aktive Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms nicht möglich sind bzw. nicht im ausreichenden Umfang verfügbar sind. Das Programm fördert dabei ausschließlich Anrainer von Straßen in der Baulast Berlins und von oberirdischen Schienenwegen der Berliner Verkehrsbetriebe. Weitere Informationen zum Berliner Schallschutzfensterprogramm sind unter folgenden Link zu finden:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/schallschutzfensterprogramm/>

Berlin, den 01.07.2024

In Vertretung

Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt