

**17. Wahlperiode****Schriftliche Anfrage****des Abgeordneten Ole Kreins (SPD)**vom 23. Juni 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juni 2016) und **Antwort****Verkehrslärmbelastung am Bahnhof Lichtenberg und S-Bahnhof Nöldnerplatz**

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

Vorbemerkungen: 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) zu den Fragen 3 bis 9 um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat überliefert wurde. Sie wird nachfolgend in den Antworten zu den entsprechenden Fragen gekennzeichnet wiedergegeben.

Die Zuständigkeit für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken (dies sind Strecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr) wurde mit dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 2. Juli 2013 auf das Eisenbahnbundesamt übertragen. Für die übrigen Strecken in Ballungsräumen besteht die Verpflichtung des Eisenbahnbundesamtes zur Mitwirkung an der Aktionsplanung. Eine alleinige Zuständigkeit Berlins ist nur für Maßnahmen in Landeshoheit gegeben (z. B. als Besteller von Schienenverkehrsleistungen oder im Rahmen der Flächennutzungsplanung).

Die Maßnahmendurchführung und die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes erfolgt durch die DB AG.

Zur Berechnung der Gesamtverkehrslärmpegel der strategischen Lärmkarte des Landes Berlin wurden die Daten zur Schienenlärmemission vom Eisenbahnbundesamt zur Verfügung gestellt. Verkehrszahlen und Angaben zu Zugkategorien liegen dem Senat hingegen nicht vor.

Frage 1: Welche Lärmpegel werden an angrenzenden Wohnhäusern um den Bahnhof Lichtenberg erreicht (bitte differenzieren zwischen Norden Frankfurter Allee, Westen Buchberger Straße und Osten Weitlingkiez, sofern möglich)? Inwieweit sind Krankenhäuser und Bildungseinrichtungen betroffen und wie viele? Bitte differenzieren nach Tag und Nacht, Pegelbereichen und Anzahl der belasteten Menschen bzw. Krankenhäuser und Bildungseinrichtungen. Wie bewertet der Senat die Lärmsituation am Bahnhof Lichtenberg?

Antwort zu 1: Angesichts der unbestimmten Größe des abgefragten Gebietes musste der Umfang definiert werden, für den eine Beantwortung erfolgen kann. So wurden die Fassaden der Wohngebäude einbezogen, die unmittelbar dem Bahngelände angrenzen und dorthin ausgerichtet sind. Angegeben wird  $L_{den}$  (Lärmindex - day evening night), welcher die Lärmbelastung über 24 Stunden repräsentiert. Enthalten ist die Tagzeit von 6 bis 18 Uhr, der Abend von 18 bis 22 Uhr und die Nacht von 22 bis 6 Uhr. Für die erhöhte Störwirkung am Abend und in der Nacht sind Zuschläge eingerechnet. Der  $L_n$  steht für die Lärmbelastung in der Nacht. Betrachtet wird ausschließlich Verkehrslärm.

Nördlich der Frankfurter Allee umfasst  $L_{den}$  je nach Abstand zur Lärmquelle 62 dB(A) bis zu 70 dB(A),  $L_n$  erreicht 56 dB(A) bis zu 62 dB(A). Die Belastungen resultieren überwiegend aus dem Schienenverkehr der Bahntrasse und im Einzugsbereich der Frankfurter Allee aus dem Straßenverkehr auf der Lichtenberger Brücke. An der Gudrunstraße kommen Belastungen der dort verkehrenden Straßenbahn hinzu. Die Bandbreite der Lärmpegel erklärt sich aus Lage und Ausrichtung der Wohngebäude zur jeweiligen Hauptlärmquelle.

Richtung Osten zum Weitlingkiez überwiegt der Schienenverkehr der Bahntrasse. Je nach Lage und Ausrichtung der Wohngebäude ergeben sich dort  $L_{den}$  von 56 dB(A) bis zu 74 dB(A) und  $L_n$  von 48 dB(A) bis zu 66 dB(A). Die Gebäude Weitlingstraße 11 bis 13 a liegen zudem im Einflussbereich des Straßenverkehrs der Weitlingstraße und der Lichtenberger Brücke.

Im genannten Gebiet wohnen 157 Menschen in Gebäuden im Pegelbereich  $L_n$  über 55 dB(A) bis zu 60 dB(A) und 81 Menschen im Pegelbereich  $L_n$  über 60 dB(A).

An der Buchberger Straße westlich des Bahngeländes waren zum Zeitpunkt der Lärmermittlung keine Wohngebäude vorhanden.

Unmittelbar am Bahngelände liegen keine Krankenhäuser und Schulen. Die Lärmbelastungen der im Umfeld gelegenen Schulen wie der Robinsonschule, der Immanuel-Kant Schule und dem OSZ<sup>1</sup> Berufsfachschule sind nicht maßgeblich von Lärmbelastungen der Bahnanlagen, sondern in der Höhe unterschiedlich vom Straßenverkehrslärm betroffen. Dies gilt auch für das Klinikum Lichtenberg.

Der Lärmaktionsplan Berlin definiert folgende Schwellenwerte für die Dringlichkeit von Maßnahmenprüfungen:

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 dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärmminderungsplanung.

An den zur Bahntrasse gerichteten Fassaden der angrenzenden Wohngebäude werden die Schwellenwerte der 2. Stufe überwiegend und in Teilbereichen die Schwellenwerte der 1. Stufe überschritten.

Frage 2: Was sind die Hauptursachen für die erhöhte Lärmbelastung am Bahnhof Lichtenberg? Lassen sich dahingehend Aussagen zur Bedeutung des Anteils des Straßen-, des Personenschienen- und Schienengüterverkehrs sowie der Schieneninfrastruktur machen? Wenn ja, welche?

Antwort zu 2: Die Hauptursache der Lärmbelastung der Wohngebäude am Bahnhof Lichtenberg ist der dortige Schienenverkehr. Genauere Untersuchungen zur Bedeutung einzelner Lärmverursacher liegen dem Senat nicht vor.

Frage 3: Wie viel Züge passieren täglich den Bahnhof Lichtenberg? Wie viel sind davon Personen- und wie viel Güterzüge? Wie viel Züge passieren den Bahnhof zwischen 22 und 6 Uhr (bitte auch nach Personenverkehrs- und Güterverkehrszügen differenzieren)?

Antwort zu 3: Die DB AG führt aus:

„Dargestellt sind jeweils den Bahnhof Lichtenberg berührende Zugfahrten. Die Werte stellen die Summe beider Richtungen dar.

Bei der S-Bahn verkehren an Werktagen ca. 740 Züge täglich, hiervon ca. 600 im Zeitraum 06-22 Uhr und ca. 140 im Zeitraum 22-06 Uhr.

Für den Bereich der Fernbahn sind, vor allem im Bereich Güterverkehr und Sonstiges, schwankende Zugzahlen festzustellen. Als Stichprobe haben wir die Zugfahrten des Monats Mai 2016 ausgewertet. Tagesdurchschnitt = 1/31 x Monatssumme Mai.

	Tages- durchschnitt	06-22 Uhr	22-06 Uhr
Gesamtzahl ohne Rangierfahrten	334	254	80
hiervon Reisezüge	296	228	68
hiervon Güterzüge und Sonstiges	38	26	12
Aufteilung Güterzüge und Sonstiges			
"echter" Güterverkehr	17	10	7
Bauzüge, Baustellenversorgung	5	3	2
interne Zwecke DB Netz, z. B. Instandhaltungsfahrzeuge	3	1	2
Triebfahrzeugfahrten (Leerloks etc.)	13	12	1

<sup>1</sup> Oberstufenzentrum

Frage 4: Welche Maßnahmen zur Lärmpegelminderung sind bisher am Bahnhof Lichtenberg erfolgt? Wie viel haben die Maßnahmen jeweils gekostet und wer hat sie durchführen lassen? Konnte eine Lärmpegelminderung erreicht werden, wenn ja, in welchem Umfang?

Antwort zu 4: Die DB AG führt aus:

„Bis jetzt sind keine Maßnahmen zum Lärmschutz am Bahnhof Lichtenberg erfolgt. Es gab diesbezüglich auch keine Auflagen, die derartige Bestrebungen erfordert hätten.“

Hinweis: Für bestehende Verkehrswege gibt es im nationalen Recht keine verbindlich einzuhaltenden Grenzwerte.

Frage 5: Welche Maßnahmen sind bereits für die Zukunft geplant? Sieht der Lärmaktionsplan des Landes Berlin oder das Lärmschutzprogramm DB 2020 Maßnahmen am Bahnhof Lichtenberg vor? Können Mittel aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes eingesetzt werden? Wann werden die Maßnahmen umgesetzt? Welche Maßnahmen kann der Senat eigenverantwortlich durchführen?

Antwort zu 5: Der Lärmaktionsplan 2013-2018 enthält eine Reihe von Vorschlägen zur Minderung der Schienenverkehrslärmbelastung durch technische Maßnahmen an den Fahrbahnen. Jedoch besteht die in den Vorbemerkungen genannte Zuständigkeitsregelung bei der Entwicklung und Durchführung konkreter streckenbezogener Maßnahmen. Eine eigenverantwortliche Umsetzung von Maßnahmen durch den Senat ist nur außerhalb des Bahngeländes denkbar. Dort sind sie aber häufig nicht realisierbar, bzw. nicht ausreichend wirksam.

Das Land Berlin als Besteller von Leistungen zum Schienenpersonennahverkehr stellt in dieser Funktion den Eisenbahnverkehrsunternehmen Anforderungen an maximal zulässige Geräuschemissionen der Fahrzeuge, mit welchen die Verkehrsleistungen vor Ort erbracht werden.

Die DB AG führt aus:

„Nach aktuellem Stand sind keine Maßnahmen am Bahnhof Lichtenberg geplant.“

Das Ziel der Strategie DB 2020 ist u.a. die Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000. Hierzu werden folgende Maßnahmen zur Erreichung des Halbierungsziels umgesetzt:

- Umsetzung des freiwilligen Programms „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“

- Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf die leisen Verbundstoffsohlen und Beschaffung neuer Güterwagen mit leiser Bremstechnologie  
Bis Ende 2015 wurden bereits rund 21.000 Güterwagen umgerüstet bzw. neu beschafft. Bis 2020 sollen alle ca. 64.000 Güterwagen der Deutschen Bahn umgerüstet sein.  
Diese Maßnahme wird auch lärm mindernd in Lichtenberg wirken.
- Erforschung und Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen an der Infrastruktur.

Derzeit ist keine der durch den Bahnhof Lichtenberg verlaufenden Strecken (6006, 6078, 6139 und 6072) im Lärmsanierungsprogramm enthalten. Wir weisen darauf hin, dass die Deutsche Bahn auf die Priorisierung der Sanierungsabschnitte keinen Einfluss hat.

Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm (LSP) des Bundes gilt für hoch belastete, bestehende und nicht wesentlich geänderte Bahnstrecken. Es wurde im November 2011 hauptsächlich wegen der bundesweit in den letzten Jahren gestiegenen Güterzugzahlen aktualisiert. Beim LSP handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die kein Rechtsanspruch besteht.

Außerhalb des Lärmsanierungsprogramms gibt es für die bestehenden Bahnanlagen derzeit keine rechtliche Verpflichtung zum Lärmschutz, da diese Verpflichtung sich lediglich aus der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Bahnstrecken ergibt.“

Frage 6: Gibt es Möglichkeiten, den Güterzugverkehr oder Teile davon umzuleiten, sodass weniger Menschen vom Zuglärm betroffen sind? Müssen die Fahrzeuge im Schienenpersonen- bzw. Schienengüterverkehr besondere lärm mindernde Voraussetzungen für das Passieren von innerstädtischen Bahnhöfen wie dem Bahnhof Lichtenberg erfüllen? Wenn ja, welche?

Antwort zu 6: Die DB AG führt aus:

„Nein.“

Die Entscheidung für oder gegen die Nutzung bestimmter Strecken wird durch das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen getroffen und die Nutzung im Rahmen der Kapazitäten gegen Entgelt durch die DB Netz AG gestattet. Besondere Voraussetzungen für das Passieren von "innerstädtischen Bahnhöfen" sind nicht gegeben.“

Frage 7: Welche Vorkehrungen erachtet der Senat am Bahnhof Lichtenberg für notwendig, um die Lärmpegelbelastung für die Anwohner unter die gesundheitsschädlichen Schwellenwerte, 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts, zu bringen? Ist eine Erneuerung der Schieneninfrastruktur aus Gründen des Lärmschutzes sinnvoll? Haben dazu Gespräche mit der DB Netz AG stattgefunden? Wenn ja, welche Ergebnisse hat man bisher erzielt?

Antwort zu 7: Der Lärmaktionsplan 2013-2018 stellt Maßnahmen zur Minderung der Schienenverkehrslärmbelastung vor. Eine Beurteilung, welche Maßnahme für den Bereich des Bahnhofs Lichtenberg geeignet ist, erfordert eine Reihe von Prüfungen, die der Senat nicht allein durchführen kann. Lärminderungsmaßnahmen werden zunächst für die besonders stark betroffenen Bereiche durchgeführt, wo eine hohe Schienenverkehrslärmbelastung auf eine große Anwohnerdichte trifft.

Frage 8: Zwischen Eitelstraße 83/ 84 und dem Bahnhofsgelände des Bahnhofs Lichtenbergs befindet sich eine Baulücke, die den Lärmpegel für die Anwohner noch höher werden lässt. Hält der Senat an dieser Stelle den Bau einer kleinen Lärmschutzwand für sinnvoll? Wenn ja, ist die Errichtung einer solchen geplant und wann soll sie beginnen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 8: Lärmschutzwände sind eine geeignete Maßnahme, wenn diese eine abschirmende Wirkung entfalten können. Hierbei sind einerseits ausreichende Längen und Höhen und andererseits Lage und Ausdehnung der Lärmquelle entscheidende Kriterien. Die genannten Gebäude sind viergeschossig. Ob hierfür eine Lärmschutzwand geeignet dimensionierbar ist, kann der Senat nicht ermesen.

Die DB AG führt aus:

„Es liegt keine Planung für eine Lärmschutzwand vor.“

Frage 9: Welche Lärmpegel werden bei Wohnhäusern an dem Abschnitt der Stadtbahn zwischen Türschmidtstraße und Nöldnerstraße erreicht? Ist ähnlich wie an der Hauptstraße die Errichtung von Lärmschutzwänden geplant? Wenn ja, wann sollen diese errichtet werden? Wenn nein, warum nicht? Werden bei der neuen Regionalzugverbindung zwischen Lichtenberg und Ostkreuz Lärmschutzmaßnahmen miteinbezogen? Wenn ja, welche?

Antwort zu 9: Zur Beschränkung des betrachteten Umfangs und zur Erläuterung der angegebenen Lärmpegel wird auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen. Die Bandbreiten der Lärmpegel ergeben sich ebenfalls aus Lage und Ausrichtung der Wohngebäude zur jeweiligen Hauptlärmquelle.

Die Verkehrslärmbelastung der zur Bahnstrecke ausgerichteten Fassaden der Wohnhäuser an der Türschmidtstraße umfasst  $L_{den}$  von 62 dB(A) bis zu 70 dB(A) und  $L_n$  von 56 dB(A) bis zu 62 dB(A). Die Belastung resultiert aus dem Schienenverkehr. Zur Karlshorster Straße steigt der Lärmpegel straßenverkehrslärmbedingt auf bis zu  $L_{den} = 77$  dB(A) und  $L_n = 69$  dB(A) an. Östlich zur Kaskelstraße kommt stattdessen eine weitere Bahntrasse hinzu, so dass die Pegel dort auf bis zu  $L_{den} = 71$  dB(A) und  $L_n = 64$  dB(A) ansteigen.

Die Verkehrslärmbelastung an der zur Bahnstrecke ausgerichteten Fassaden der Wohnhäuser an der Nöldnerstraße umfasst  $L_{den}$  von 63 dB(A) bis zu 67 dB(A) und  $L_n$  von 55 dB(A) bis zu 59 dB(A). Die Belastung resultiert hier ebenfalls aus dem Schienenverkehr. Zur Karlshorster Straße steigt der Lärmpegel straßenverkehrslärmbedingt auf bis zu  $L_{den} = 79$  dB(A) und  $L_n = 72$  dB(A) an. Auf der östlichen Seite zur weiteren Bahntrasse steigen die Pegel auf bis zu  $L_{den} = 77$  dB(A) und  $L_n = 66$  dB(A) an.

Die DB AG führt aus:

„Zzt. wird der Fernbahnabschnitt Ostkreuz - Lichtenberg (sog. Ostbahn) reaktiviert.“

Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) sind dabei nicht vorgesehen, da es keine Änderungen an der Bestandsstrecke gibt (keine Geschwindigkeitserhöhung, keine Änderung der Gleislage).“

Im Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Bahnhofs Ostkreuz vom 30. Oktober 2006 sind aufgrund der notwendigen Anpassung der Gleisanlagen im Umfeld der Eisenbahnüberführung Karlshorster Straße in einem Teilbereich von ca. 200 m östlich der Karlshorster Straße Lärmschutzmaßnahmen durch das Eisenbahnbundesamt verfügt worden.

Berlin, den 07. Juli 2016

In Vertretung

R. L ü s c h e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juli 2016)