

## 16. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 19. November 2010 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. November 2010) und **Antwort**

#### **Viel Lärm um nichts am Karower Kreuz und wie sicher ist die Stettiner Bahn?**

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

Die Kleine Anfrage betrifft zum Teil 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 DB AG um eine Stellungnahme gebeten. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1: Wie ist der Stand des vor eineinhalb Jahren angekündigten Planfeststellungsverfahrens für den Umsteigebahnhof Karower Kreuz, wann ist Baubeginn und wann soll der Bahnhof fertig gestellt werden?

Antwort zu 1.: „Das Planfeststellungsverfahren für den zweigleisigen Streckenausbau für 160 km/h ab Bahnhof Blankenburg (km 8,790) bis Bf Karow (km 11,882) ist eingeleitet. Die Unterlagen wurden dem Eisenbahnbundesamt (EBA) im April 2009 übergeben. Das Verfahren beinhaltet lediglich die mit dem Senat verabredete und vertraglich festgelegte Vorsorgemaßnahme für den Turmbahnhof Karow. Eine Bestellung des Landes Berlin zum Turmbahnhof liegt uns nicht vor. Durch die Realisierung der Vorsorgemaßnahme kann der Turmbahnhof zu einem späteren Zeitpunkt nachgebaut werden.“

Frage 2: Wie ist der Planungsstand für den zweigleisigen Ausbau der Stettiner Bahn im Raum Blankenburg?

Antwort zu 2.: „Die Entwurfsplanung für den Streckenausbau ist abgeschlossen. Das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet.“

Frage 3: Wie ist es zu erklären, dass der eingleisige Streckenabschnitt der Stettiner Bahn im Bereich des Ortsteils Blankenburg in der „Lärminderungsplanung für Berlin“ bereits im Mai 2008 als „im Bau“ und mit „Lärmvorsorge“ markiert ist, obwohl es dafür bis heute noch nicht einmal ein Planfeststellungsverfahren gibt?

Antwort zu 3.: „Der Bereich von km 8,79 - 10,5 der Strecken 6081/6002 ist im Lärmsanierungsprogramm enthalten. Da aber in diesem Bereich das Bauvorhaben Nordkreuz - Karow realisiert werden soll und hierfür entsprechende Lärmvorsorgemaßnahmen vorgesehen werden müssen, werden dort keine Lärmsanierungsmaßnahmen umgesetzt. Die Lärmvorsorge hat Vorrang vor der Lärmsanierung. Die Grenzwerte der Lärmvorsorge sind geringer als die der Lärmsanierung.

Der Bereich von km 10,5 - 12,4 wurde mit sogenannten passiven Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) saniert. Im Jahr 2008 wurden diese Maßnahmen beendet.“

Frage 4: Wie erklärt der Senat das ständige Hin und Her der Deutschen Bahn bei diesem Projekt und wie bewertet er in diesem Zusammenhang den Verdacht, dass hier bewusst auf Zeit gespielt wird?

Antwort zu 4.: Der zweigleisige Ausbau der Strecke Nordkreuz - Karow für 160 km/h ist im Bundesverkehrsplan (BVWP) 2003 enthalten. Infolge der allgemeinen Haushaltslage und Reduzierung der Mittel im Bedarfsplan durch den Bund war die Maßnahme zwischenzeitlich finanziell nicht gesichert. Keineswegs wird von der Deutsche Bahn AG (DB AG) „bewusst auf Zeit gespielt“. Entsprechend den Aussagen der DB AG geht der Senat davon aus, dass der Streckenausbau ab 2015 erfolgen wird.

Frage 5: Wie viele Personenzüge und Güterzüge verkehren täglich maximal auf dem eingleisigen Abschnitt der Stettiner Bahn im Raum Blankenburg in beiden Richtungen?

Antwort zu 5.: „Die Belastung des eingleisigen Streckenabschnittes Berlin-Karow - Berlin-Blankenburg beträgt an einzelnen Tagen bis zu 42 Züge pro Richtung.“

Frage 6: Welche Höchstgeschwindigkeiten sind hier zugelassen?

Antwort zu 6.: „Die Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt Berlin-Karow - Berlin-Blankenburg beträgt 120 km/h.“

Frage 7: Welche Erkenntnisse gibt es über die Anfälligkeit für Verspätungen und Unfälle auf diesem stark frequentierten eingleisigen Bahnabschnitt?

Antwort zu 7.: „Wie auf vielen stark frequentierten Abschnitten ist auch im Bereich des eingleisigen Abschnittes der Strecke 6081 zwischen den Betriebsstellen Berlin-Karow und Berlin-Blankenburg bei Verspätungen einzelner Züge eine Beeinträchtigung weiterer Züge möglich. Der Bereich verursacht keine übermäßig starke Betriebsbeeinträchtigungen, da die Puffer in der Trassenbelegung derzeit als ausreichend angesehen werden können.“

Frage 8: Wie ist der Zustand der Bahnanlagen der Stettiner Bahn, wie auch der S-Bahn insbesondere bezüglich der Signaltechnik zu bewerten?

Antwort zu 8.: „Die Bahnanlagen befinden sich in einem betriebsfähigen und damit sicheren Zustand.

Das betrifft auch die Signaltechnik. Um die Verfügbarkeit auf Dauer sicherstellen zu können, ist ein umfassender Neu- und Umbau des Bereiches geplant.“

Frage 9: Treffen Informationen zu, dass die veraltete Signaltechnik maßgeblich zu dem schweren Bahnunfall eines Güterzuges mit Gefahrstoffen in Karow am 16.04.2009 geführt hat, bzw. dass dieser Unfall bei moderner Signaltechnik hätte vermieden werden können?

Antwort zu 9.: „Interne Untersuchungen zum Ereignis, vorgenommen vom Eisenbahninfrastrukturbetreiber DB Netz AG, führten nicht zu dem Ergebnis, dass veraltete Signaltechnik die Ursache für den Bahnbetriebsunfall war.“

Frage 10: Wenn nicht, welche anderen Ursachen gibt es für diesen Unfall?

Antwort zu 10.: „Das Ereignis wurde vom EBA und nachfolgend von der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle (EUB) des Bundes intensiv untersucht. Ein abschließender Untersuchungsbericht liegt dazu noch nicht vor.

Die DB Netz AG hat bei diesen Untersuchungen mitgewirkt. Die DB AG bittet um Verständnis, dass dem Untersuchungsbericht der EUB nicht vorgegriffen wird. Es wird darum gebeten, die Veröffentlichung des Untersuchungsberichtes der EUB abzuwarten.“

Frage 11: Hält der Senat den Zustand der Stettiner Bahnstrecke in diesem Bahnabschnitt als angemessen für diese wichtige grenzüberschreitende Bahntrasse, die gleichzeitig die einzige Nord-Süd-Achse Berlins darstellt und ein hohes Regional- und Güterverkehrsaufkommen bewältigen muss?

Frage 12: Wie bewertet der Senat vor diesem Hintergrund die Auffassung, dass insbesondere für Gefahrguttransporte nicht die bestmögliche Sicherheit besteht und hier keine optimale Vorsorge zur Gefahrenabwehr vorliegt?

Antwort zu 11. und 12.: Der Senat sieht keinen Anlass, an der Sicherheit der Betriebsführung durch die DB AG auf der Stettiner Bahn zu zweifeln.

Frage 13: Welche Konsequenzen zieht der Senat aus dem Sachverhalt, dass im Raum Blankenburg allein auf dem Gleis der Stettiner Bahn mittlerweile pro Nacht (22 bis 6 Uhr) bis zu 24 Güterzüge und auf dem Gütergleis für die Abzweigung nach Osten bis zu 10 Güterzüge gezählt wurden und dass diese Güterzüge zusammen mit den nachts verkehrenden S-Bahnen und RE 3 - Regionalzügen nach Berechnungen mittels „Schall 03 für eine lange, gerade Strecke“ zum beispielsweise im Bereich des Streckenkilometers 9,7 an den vorderen Wohnhäusern der Rudelsburgstraße eine Lärmbelastung bis zu 67,7 dB(A) verursachen und dass sich daraus eine reale Schienenverkehrslärmbelastung von 72,7 dB(A) errechnet?

Antwort zu 13.: „Durch Verschiebungen im Verkehrsbedürfnis unserer Kunden und durch Verspätungen im Schienengüterverkehr bzw. Umleitungen wegen Bauarbeiten (Sperrung Oder-Havelkanalbrücke) ist es durchaus möglich, dass es zu hohen Zugzahlen im Bereich des Streckenkilometers 9,7 kommen kann. Die Werte von bis zu 24 bzw 10 Güterzügen in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr können somit als möglich angesehen werden. Ab km 8,790 ist bisher kein Streckausbau erfolgt. Wegen des Bestandsschutzes besteht kein Anspruch auf Maßnahmen aus der Lärmvorsorge.“

Der Senat stellt hierzu fest:

Der nächtliche Schienenverkehrslärm führt in Berlin insbesondere aufgrund der lauten Güterzüge zu ausgeprägten nächtlichen Lärmkonflikten. Eine Reduktion des nächtlichen Schienenverkehrslärms aufgrund von Güterzügen wird durch nationale und europäische Initiativen zur Umrüstung von Güterwagen erwartet. Diese Initiativen werden unterstützt. Beispielsweise ist im Rahmen des nationalen Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes in den nächsten Jahren die Umrüstung der Güterzüge auf ein Bremssystem geplant, mit dem das Aufrauen der Räder und damit das Rollgeräusch vermindert werden. Das Lärminderungspotenzial gegenüber den herkömmlichen Bremsen beträgt bezogen auf Langzeitmittelwerte etwa 4 bis 5 dB(A). Wirksam wird eine Umrüstung allerdings erst dann, wenn in einem Zug nahezu alle Wagen mit den neuen Bremsen ausgestattet sind. Dies wird flächendeckend erst in 10 bis 12 Jahren möglich sein.

Eine besondere Rolle kommt dem Schienenpersonen-nahverkehr zu, da diese Verkehrsleistung vom Land (im Verbund mit anderen Bundesländern) bestellt wird und der Vorteil akustisch besserer Fahrzeuge sich direkt auswirkt. Dies trägt somit zur Entlastung von HotSpots und auch zur Entlastung insgesamt bei. So werden beispielsweise bei der Bestellung der Verkehrsleistung auf der Linie RE 3 Anforderungen an die Außengeräusche der Fahrzeuge gestellt.

Frage 14: Welche Schienenverkehrslärmwerte werden derzeit in der Lärmkartierung z.B. für den Streckenabschnitt Rudelsburgstraße zwischen Oberonstraße und Rheinfelsstraße ausgewiesen?

Antwort zu 14.: Die Fassadenpegel beispielsweise für das Haus Rudelsburgstraße 31 für den nächtlichen Schienenverkehrslärm der Lärmkartierung (Verkehrsdaten 2006) liegen bei 62 dB(A) (A-bewertete Dezibel des  $L_{Night}$  (Nacht-Lärmindex) nach „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen - VBUSch“), der  $L_{DEN}$  (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) nach VBUSch beträgt 69 dB(A). Die Daten für den Eisenbahnverkehr wurden durch das Bahn-Umwelt-Zentrum der Deutschen Bahn AG aufbereitet und geliefert.

Die DB AG ergänzt: „Für die Lärmkartierung liegt die Zuständigkeit beim Eisenbahnbundesamt.“

Frage 15: Welche Konsequenzen zieht der Senat aus dem Sachverhalt, dass sich bei Berücksichtigung des tatsächlich auftretenden S-Bahnlärms die oben angegebene Schienenverkehrslärmbelastung Nachts nach Schall 03 von 67,7 auf 70,9 dB(A) und damit für die Lärmkartierung nach VBUSch von 72,7 auf 75,9 dB(A) erhöht?

Antwort zu 15.: Um Möglichkeiten zur Verringerung der Lärmbelastungen durch die S-Bahn zu erkunden, wurden in den vergangenen Jahren bereits Pilotprojekte zur Entwicklung technischer Lärminderungsmaßnahmen durchgeführt, initiiert durch den Berliner Senat und das Umweltbundesamt. Die Untersuchungen wurden von der S-Bahn begleitet und mitfinanziert; eine Maßnahmenrealisierung wurde aber unter anderem wegen der Kosten, z.B. für den Einsatz von Radscheibenabsorbieren an 500 Fahrzeugen in der Höhe von 4,5 Mio. EUR, abgelehnt. Der Senat wird weiter versuchen, mit der S-Bahn eine Lösung zu finden.

Frage 16: Inwiefern werden die zusätzlichen Lärmemissionen von Weichen (+6 dB(A)), Schienenstößen (+6 dB(A)), sowie Kurven- und Bremsenquietschen bei der Lärmkartierung berücksichtigt?

Antwort zu 16.: Nach VBUSch wird der Einfluss von Kurven - soweit Kurvenquietschen nicht durch technische Maßnahmen ausgeschlossen ist - bei Kurven-Radien kleiner als 500 m durch Korrekturwerte von 3 dB(A) bzw. bei Radien kleiner 300 m von 8 dB(A) berücksichtigt. Die Korrekturwerte für Kurvenquietschgeräusche nach VBUSch wurden bei der Lärmkartierung für Berlin im Sinne einer worst-case-Betrachtung systematisch zum Ansatz gebracht, ohne das tatsächliche Auftreten der Geräusche zu berücksichtigen. Korrekturwerte für Bremsenquietschen, Weichen und Schienenstöße werden nach VBUSch nicht separat erhoben.

Frage 17: Inwieweit sind die dargestellten derzeitigen Lärmbelastungen in die Lärmkartierung eingegangen und welcher Handlungsbedarf ergibt sich für die Zukunft?

Antwort zu 17.: Die der Lärmkartierung zugrunde liegenden Daten des Eisenbahnverkehrs basieren auf den Verkehrsdaten 2006 (Stand nach Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes). Der Aktionsplan 2008 zur Lärminderung für Berlin enthält Maßnahmen, die auch in dem angesprochenen Gebiet wirken. Die Umsetzung des Lärmaktionsplans und die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung erfolgen kontinuierlich. Veränderungen der Verkehrsbelastungen, wie Verkehrsmengen, fließen in die Lärmkartierung 2012 - basierend auf den Verkehrsdaten 2011 - ein.

Frage 18: Wie wird sich die stark angestiegene Lärmbelastung in diesem Bereich auf die Berechnung der Anzahl der Betroffenen auswirken?

Antwort zu 18.: Die Berechnung der Anzahl der Betroffenen erfolgt nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“. In der Regel führt eine deutliche Erhöhung des Verkehrslärms des dominierenden Verkehrsträgers - hier Schienenverkehr - zu einer Verschlechterung der Belastungssituation, die sich in den Belastetenzahlen widerspiegelt. Die konkreten Belastetenzahlen aktueller Verkehre liegen nicht vor.

Frage 19: Welche konkreten Maßnahmen sieht der Senat im Rahmen des Lärmaktionsplanes zur Einhaltung der Grenzwerte in den betroffenen Wohngebieten vor?

Antwort zu 19.: Neben den oben genannten konkreten Maßnahmen kommen grundsätzlich zur Verringerung der Schienenverkehrslärmbelastung und Fortschreibung der Lärmaktionsplanung vorrangig technische Maßnahmen am Fahrweg und an den Fahrzeugen in Betracht; weiterhin ist eine Lärminderung für die betroffenen Anwohner durch den Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen erreichbar; durch den Einbau von Lärmschutzfenstern kann zumindest der Wohnbereich vor Lärm geschützt werden. Planerische Maßnahmen sind von der Streckenauslastung abhängig und in der Regel nicht realisierbar.

Bei der Entwicklung und Realisierung von Maßnahmen ist zu berücksichtigen, dass nach §47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) die Aufstellung eines Aktionsplanes in die kommunale Zuständigkeit fällt, aber die Umsetzung von Maßnahmen in der Regel durch die DB AG, bzw. durch die S-Bahn Berlin erfolgen muss.

Berlin, den 23. Dezember 2010

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Januar 2011)