

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Till Steffen (GRÜNE) vom 13.12.13

und Antwort des Senats

Betr.: Schienenlärm in Allermöhe, Neuallermöhe und Bergedorf-West

In Allermöhe, Neuallermöhe und Bergedorf-West wohnen über 25.000 Menschen. Laut Lärmkartierung sind diejenigen, die nah an der Bahnstrecke Hamburg – Berlin liegen von gesundheitsschädigendem Schienenlärm mit Spitzenwerten Werten von über 75 db(A) betroffen. Leider sind die vorliegenden Daten aus dem Jahr 2007. In der Zwischenzeit hat aber sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr via Schiene Richtung Osten stark zugenommen. Im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (LAP) wurden bisher keine neuen Kartierungen zum Schienenlärm erstellt. Laut LAP erfolgt derzeit die Aktualisierung der Lärmkarten auf der Grundlage von Bezugsdaten aus dem Jahr 2010. Auch gibt der Lärmaktionsplan keine Auskunft darüber, ob es Maßnahmen zur Minderung des Lärms auf Höhe Allermöhe und Neuallermöhe.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

- 1. Wie viele S-Bahnen, Personennah- und Personenfernverkehrszüge sowie Güterzüge fahren seit 2007 täglich auf der Haupteisenbahnstrecke Berlin – Hamburg (KBS 100/102), speziell auf dem Abschnitt zwischen der Abzweigstelle HH-Allermöhe 273,7/4,2 und dem Güterbahnhof Hamburg-Bergedorf Gbf 271,8/0,0 (Streckenangabe nach Eisenbahnatlas Deutschland 2011)? Bitte nach Jahren, Verkehrsmittel und auf den Strecken Nummer 6100 und 2144 getrennt darstellen.*

Eine Auflistung ist der Deutschen Bahn AG ab dem Jahre 2010 wie folgt möglich (Quelle: Zugzahlendatenbank DB Netz AG):

Strecke 1244 (S-Bahn):

2010 = 252 Züge

2011 = 264 Züge

2012 = 264 Züge

2013 = 260 Züge

Strecke 6100 (24h-Zahlen/Zählwochen 16 und 43):

2010: SPFV = 61 Züge/SPNV = 34 Züge/SGV = 74 Züge

2011: SPFV = 64 Züge/SPNV = 34 Züge/SGV = 88 Züge

2012: SPFV = 61 Züge/SPNV = 34 Züge/SGV = 66 Züge

2013: SPFV = 60 Züge/SPNV = 36 Züge/SGV = 77 Züge

SPFV = Schienenpersonenfernverkehr

SPNV = Schienenpersonennahverkehr

SGV = Schienengüterverkehr

2. *Wie ist der Zuwachs an Personennah- und Personenfernverkehrszügen sowie Güterzügen in den kommenden zehn Jahren auf der unter 1. genannten Strecke prognostiziert beziehungsweise veranschlagt? Bitte nach Jahren und Verkehrsmittel getrennt darstellen.*

Prognose für 2025 (gemäß Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung):

SPFV = 64 Züge

SPNV = 34 Züge

SGV = 149 Züge

3. *Wie viele Menschen an der unter 1. beschriebenen Strecke in Allermöhe und Neuallermöhe sind Lärm von über 75 db(A), von 70 bis 75 db(A), von 65 – 70 db(A), von 60 – 65 db(A) und 55 – 60 db(A) ausgesetzt? Bitte jeweils einzeln angeben?*

Bezüglich der Angaben aus der Strategischen Lärmkartierung 2007 liegen der zuständigen Behörde die für Hamburg aggregierten Ergebnisse vor, die das Eisenbahn-Bundesamt gesetzlich verpflichtend zu ermitteln hatte. Aussagen zu einzelnen Streckenabschnitten können daher nicht gemacht werden. Zuständig für die Strategische Lärmkartierung nach § 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist gemäß § 47e BImSchG das Eisenbahn-Bundesamt. Bislang sind von dieser Behörde keine aktuellen strategischen Lärmkarten vorgelegt worden, sodass keine weitergehenden, aktuellen Erkenntnisse vorliegen.

4. *Welche Initiativen hat der Senat bisher ergriffen, um die von Lärm betroffenen Menschen an der unter 1. genannten Strecke zu schützen beziehungsweise den Lärm zu mindern?*

Der Bezirk Bergedorf setzt sich seit Entstehung der Wohngebiete entlang der Eisenbahnstrecke Hamburg – Berlin für Lärmschutzmaßnahmen auf Hamburger Gebiet ein. Dieses Anliegen unterstützt die zuständige Behörde und steht hierzu in Kontakt mit der DB AG. An bestehenden Eisenbahnstrecken besteht kein gesetzlicher Anspruch zur Realisierung von Lärminderungsmaßnahmen. Die Durchführung von freiwilligen Lärmsanierungsmaßnahmen an Eisenbahnstrecken erfolgt ausschließlich in der Verantwortung des Bundes beziehungsweise der DB AG. Im Übrigen siehe Drs. 19/1506.

5. *Welche Initiativen hat die Deutsche Bahn bisher ergriffen, um die von Lärm betroffenen Menschen an der unter 1. genannten Strecke zu schützen beziehungsweise den Lärm zu mindern?*

Ein wesentliches Instrument zum Schutz der Anwohner vor Bahnlärm ist die Lärmsanierung. Die Lärmsanierung greift bei Maßnahmen entlang bestehender Schienenwege. Basis hierfür bilden nicht die gesetzlichen Regelungen des BImSchG, sondern eine freiwillige Förderrichtlinie des Bundes. Unter bestimmten, durch den Bund festgelegten Voraussetzungen können auf Basis der Förderrichtlinie Lärmschutzeinrichtungen umgesetzt werden. Für entsprechende Maßnahmen werden jährlich 100 Millionen Euro aus dem Bundeshaushalt bereitgestellt.

Der Streckenabschnitt Strecke Nummer 6100 km 268,100 – km 274,700 wurde in das Freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen. Als erste Maßnahme wurden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt. Hierbei werden die konkreten Lärmbelastungen an der Strecke ermittelt. Auf dieser Basis wird im nächsten Schritt ermittelt, ob und wo Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm förderfähig sind.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Bekämpfung des Lärms an der Entstehungsquelle. Um insbesondere die Lärmbelastung des Schienengüterverkehrs flächendeckend zu reduzieren, hat die DB gemeinsam mit dem Bund die Entwicklung der sogenannten Flüsterbremse vorangetrieben. Sie verhindert das Aufrauen der Räder und mindert somit das Rollgeräusch deutlich. So können leise Bremssohlen den Lärm vom

Güterwagen um bis zu 10 Dezibel vermindern, was einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms entspricht.

Bereits seit 2001 beschafft die DB AG alle neuen Güterwagen mit leisen Bremsen. Aktuell sind über 7.000 leise Güterwagen bei DB Schenker Rail im Einsatz. Für spürbare Lärminderung müssen allerdings auch die übrigen nationalen und internationalen Wagenhalter, die in Deutschland Transportleistungen erbringen, entsprechende Vorkehrungen treffen.

Um die Umrüstung der Güterwagen zu beschleunigen, wurde inzwischen ein lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt. Dieses System sieht einen Zuschlag auf die Trassenpreise für laute, nicht mit Flüsterbremsen ausgestattete Züge vor. Für den Einsatz umgerüsteter, leiser Güterwagen hingegen gibt es einen Bonus. Ein Zug gilt dabei per Definition als leise, wenn dieser zu mindestens 80 Prozent aus umgerüsteten Wagen besteht. Dieser Grenzwert wird stufenweise auf 100 Prozent erhöht.

6. *Welche Initiativen plant der Senat, um die von Lärm betroffenen Menschen an der unter 1. genannten Strecke zu schützen beziehungsweise den Lärm zu mindern? Wann sollen die Maßnahmen umgesetzt werden?*

Siehe Antwort zu 4.

7. *Welche Initiativen plant die Deutsche Bahn, um die von Lärm betroffenen Menschen an der unter 1. genannten Strecke zu schützen beziehungsweise den Lärm zu mindern? Wann sollen die Maßnahmen umgesetzt werden?*

Siehe Antwort zu 5.