



Stilllegung Güterverkehr in der Innenstadt
 Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg

TOP	46 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Stilllegung Güterverkehr in der Innenstadt
Straßen	Hanauer Straße, Laubacher Straße und weitere Straßen entlang der Ringbahn
Bezirke	Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01704/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Die Autobahn verursacht eine sehr starke Lärmbelastung, jedoch sind die Geräusche der S-Bahn noch deutlich lauter. Dies hat sich leider seit der Sanierung der Gleise verschlimmert. Wir hatten angenommen, dass durch die Sanierung eine Lärminderung erfolgen würde. Der Güterverkehr der Bahn ist ein neues Problem. Lautstärke und deutlich spürbare Vibrationen übertreffen alle bisher vorhandenen Emissionen um ein Vielfaches. Wir wachen nachts von den durch den Güterverkehr verursachten Vibrationen auf. Da die zwei Lärmquellen Autobahn und Bahn auf unterschiedlichen Niveaus liegen, müsste es theoretisch zukünftig zwei Lärmschutzwände geben. Was kann gegen die Vibrationen unternommen werden, die auf Dauer auch zu Schäden an den Haus führen können?</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Schienenverkehr leiser machen ■ Maßnahme: Lärmschutzwände oder -wälle
Stellungnahme	<p>Im Bereich Halensee bis Innsbrucker Platz verursachen die Stadtautobahn und die parallel verlaufenden S-Bahn- sowie Fernbahntrasse hohe Lärmbelastungen. Unter den Beiträgen der TOP 51 finden sich mit den Rängen 04, 06, 08, 20, 25, 32, 33, 42, 46 und 51 gleich 10 Beiträge hierzu.</p> <p><u>Schienenverkehr</u></p> <p>Der betroffene Bereich befindet sich nahe der S-Bahnstrecke 6020 und der Fernbahnstrecke 6170. Die Fernbahnstrecke wurde aufgrund von Baumaßnahmen am Südkreuz mehrere Jahre nicht betrieben, aber im Jahr 2016 wieder in Betrieb genommen. Da dieses nicht mit wesentlichen baulichen Veränderungen verbunden war, ist dies rechtlich ein bestehender Verkehrsweg, für den kein verbindlicher Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen besteht. Neben der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine weitere Möglichkeit zur Lärmminimierung. Hierzu gibt es seit 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm (LSP) des Bundes, auf dessen Leistungen jedoch kein Rechtsanspruch besteht. Der betroffene Streckenabschnitt der Fernbahn (Strecke 6170 von Kilometer 23,8 bis 26,2) ist mit der jüngsten Aktualisierung des Gesamtkonzepts zur Lärmsanierung im LSP enthalten.</p>

TOP	46 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Stilllegung Güterverkehr in der Innenstadt
	<p>Minderungen der Lärmbelastung durch Schienengüterverkehr werden aufgrund der geräuschärmer werdenden Güterwagen erwartet: Insbesondere da die in Deutschland verkehrenden Güterwagen weiterhin auf leisere Bremssysteme (sogenannte Flüsterbremsen) umgerüstet werden und ab Ende 2020 der Betrieb lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz verboten ist (Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen – Schienenlärmenschutzgesetz). Auch für die S-Bahn-Fahrzeuge wurde im Rahmen der Vergabe des Verkehrsvertrages für das Teilnetz Ring (Linien S41, S42, S46, S47 und S8) seitens der Länder Brandenburg und Berlin als Besteller der Verkehrsleistung Wert auf eine lärmarme Konstruktion und anspruchsvolle Vorgabe von Geräuschstandards gelegt. Ab 2021 bis 2035 werden diese in den Fahrgastbetrieb gehen und vor allem die alte Baureihe 485 ablösen. Mit der Einflottung dieser neuen S-Bahn-Fahrzeuge wird die Berliner S-Bahn im genannten Zeitraum sukzessive deutlich leiser werden.</p> <p>Seitens der Deutschen Bahn AG erhielt die Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz folgende Anmerkungen und Hinweise zum Thema Erschütterungen, beginnend mit einigen allgemeinen Anmerkungen zum Eisenbahnbetrieb: Grundsätzlich ist der Betrieb von Eisenbahnstrecken zwangsläufig mit dem Eintrag von Schwingungen in den Baugrund und damit auch mit deren Weiterleitung und Übertragung in die benachbarten Gebäude verbunden.</p> <p>Die Weiterleitung der Erschütterungen und deren Wahrnehmung in einem Gebäude hängen von vielen unterschiedlichen Faktoren ab. Hierbei sind der Abstand von der Bebauung zum Gleis, die dort vorhandene Bodenstruktur aber auch die Konstruktion (Schwingungsempfindlichkeit) des jeweiligen Gebäudes als die wichtigsten Faktoren zu nennen. Dementsprechend wirkt sich die Schwingungsübertragung überall anders aus.</p> <p>Schwingungseinwirkungen aus dem Bahnbetrieb auf die Bauwerke erreichen nach den Erfahrungen der Deutschen Bahn AG allerdings keine Größenordnung, bei der mit einer Schädigung der Gebäudesubstanz gerechnet werden muss. Sie liegen deutlich unter den Anhaltswerten einschlägiger Normen für die Beurteilung möglicher Schäden an Bauwerken (zum Beispiel DIN 4150 Teil 3). Der Einsatz von Betonschwellen entspricht dem neuesten Stand der Technik und ist ein geprüftes Einsatzmittel. Eine Verpflichtung zum Einsatz von besohnten Schwellen besteht jedoch nicht.</p> <p>Das Thema Immissionsschutz behandelt die DB AG in vieler Hinsicht und versucht fortwährend durch neue Technologien im Zusammenspiel mit den rechtlichen Grundlagen Verbesserungen zu erwirken. Auch der Erschütterungsschutz spielt dabei eine immer größere Rolle.</p> <p>Erschütterungen werden im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zwar grundsätzlich erwähnt, eine darüberhinausgehende konkrete Immissionsschutzverordnung oder andere untergesetzliche Regelungen zum Umgang mit verkehrsbedingten Erschütterungen gibt es derzeit jedoch nicht. An Bestandsstrecken, wie in diesem Fall, besteht zudem kein Anspruch der Anwohner auf Schutzmaßnahmen. Auch ein Erschütterungsanierungsprogramm existiert bisher nicht.</p> <p>Seien Sie versichert, dass der DB Netz AG die Notwendigkeit einer Lärm- und Erschütterungsreduktion an Bestandsstrecken sehr bewusst ist und diese mit hoher Ernsthaftigkeit verfolgt wird.</p> <p>Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken beim Eisenbahnbundesamt. Dieses erstellt einen bundesweiten Lärmaktionsplan. Die Hinweise zum Bahnlärm werden daher an das Eisenbahnbundesamt mit der Bitte um Berücksichtigung weitergeleitet.</p> <p><u>Stadtautobahn</u></p> <p>Der Bund stellt bundesweit jährlich 50 Millionen Euro den Ländern für die Lärmsanierung bestehender Bundesfernstraßen zur Verfügung. Hierbei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Baulastträgers ohne Rechtsanspruch. Lärmschutzmaßnahmen setzen voraus, dass der Beurteilungspegel durch Lärm an Wohngebäuden entlang einer Bundesfernstraße bestimmte Grenzwerte übersteigt. Dies sind beispielsweise in Wohngebieten 67 Dezibel (A-bewertet) am Tag und 57 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht. Dabei haben aktive Maßnahmen (Lärmreduzierung an der Quelle beispielsweise mit Hilfe von Lärmschutzwänden oder lärmarmen Fahrbahnbelägen) Vorrang gegenüber passiven Maßnahmen (im Regelfall Schallschutzfenster und für Schlafräume zusätzlich Schalldämmlüfter). Ein Bau von Lärmschutzwänden ist aber gerade im Innenstadtgebiet oft aus städtebaulichen oder auch aus technischen Gründen problematisch. Zudem erschweren die hohe Verkehrsbelastung und die hohe Anzahl an Auf- und Abfahrten die Realisierung aktiver Maßnahmen.</p>

TOP	46 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Stilllegung Güterverkehr in der Innenstadt
	<p>In Berlin wird derzeit die Lärmsanierung der Stadtautobahn erneut durchgeführt. Diese erfolgte bereits erstmalig 1979. Aufgrund der seitdem angestiegenen Verkehrsmengen und des damit verbundenen Lärms sowie der Absenkung der Lärmschwelle, ab der eine Lärmsanierung in Betracht gezogen wird, ist diese erneut erforderlich. Die Umsetzung des Programms erfolgt durch die Abteilung V der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die vom Bund mit den Aufgaben des Straßenbaulastträgers beauftragt ist. Dabei wird der Einsatz aktiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Hier ist neben städtebaulichen Belangen auch die besondere Bauweise einiger Autobahnabschnitte zu berücksichtigen. Die Spannbetonkonstruktion der Autobahn in Hochlage verbietet den Einsatz von Lärmschutzwänden aus statischen Gründen. In einem Musterabschnitt am Innsbrucker Platz wird die Errichtung einer Lärmschutzwand derzeit geprüft. Für Bereiche, für die aktive Maßnahmen nicht durchführbar sind, wurde den Eigentümern eine Förderung des Einsatzes von Schallschutzfenster und Lüftungsanlagen für Wohn- und Schlafräume angeboten. Dabei werden 75 Prozent der Kosten vom Bund übernommen.</p> <p style="text-align: right;">Stand: Stadtautobahn – Juli 2018, Schienenverkehr – Januar 2019</p>