

Bernd Lehming

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin

Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik

Lärmminderungsplanung Schienenlärm am Beispiel der Stadt Berlin

Bahnen auf dem Netz der DB-AG

Für die Lärmkartierung des DB-Netzes in Berlin sind insgesamt 1365 Km Streckennetz in die Berechnung eingeflossen. Davon liegen 1045 Km auf dem Gebiet des Landes Berlin. Somit wurde das gesamte Netz kartiert, da es dem Bürger nicht vermittelbar war, wenn ein reales Netz Lücken hat, was bei einer Kartierung nach EU-Vorgabe der Fall gewesen wäre. Die strategische Lärmkarte ist seit September 2007 für alle Bürger im Internet abrufbar:

<http://www.berlin.de/sen/umwelt/laerm/laerminderungsplanung/de/laermkarten>

Somit sind auch die Belastungen adressenscharf für alle Bürger abrufbar. Anzahl der vom Schienenlärm des DB-Netzes belasteten Menschen:

L_{DEN} über 70 dB (A) ca. 6000 Betroffene, L_{DEN} über 65 dB (A) ca. 25000 Betroffene

L_{Night} über 60 dB (A)* ca. 14.000 Betroffene, L_{Night} über 55 dB (A)* ca. 45.000 Betroffene

Die örtliche Betroffenheit geht aus der Konfliktkarte hervor. Die uns vorliegenden Beschwerden der Bürger verdeutlichen diese Belastungsschwerpunkte. Der Schwerpunkt der Beschwerden bei den Bahnen liegt beim Güterverkehr;

- Die Züge sind sehr Laut,
- Die Vorbeifahrt dauert sehr lange
- Der Verkehr findet hauptsächlich nachts statt und
- Der Güterverkehr hat stark zugenommen.

Als weiteres Problem wird die Wiederaufnahme von stillgelegten oder geringfügig betriebenen Strecken nach der Wende genannt, die gesetzlich als Bestandsstrecken gelten aber indirekt als Nebenstrecken empfunden werden (z.B. in Berlin die Lichterfelder Strecke). Die Nachrüstung mittels K-Sohle ist zu langfristig. Mögliche Schallschutzwände scheitern an dem Schienensanierungsprogramm das die Belastung immer noch nach Berechnung der Schall 03 bemisst (d.h. - 5 dB(A) Bonus), wogegen die Lärmkarten nach EU-Richtlinie die Belastung ohne Bonus ausweisen, welche zumindest beim Güterverkehr von den Bürgern als reale Belastung empfunden wird.

Die Schwellenwerte für die Ableitung von Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung liegen in Berlin für kurzfristige Maßnahmen (innerhalb von 3 Jahren) bei 70/60 dB(A) und für mittelfristige Maßnahmen (5-8Jahre) bei 65/55 dB(A) tags/nachts.

Das Problem ist, dass das Land bzw. die Kommune keinen Einfluss auf die Umsetzung von Maßnahmen der Bahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahn Gesetz (AEG) hat. Der Vorschlag der Bundesländer die Lärmaktionsplanung und deren Umsetzung dem Eisenbahnbundesamt zuzuweisen

wird ohne personelle und zusätzliche finanzielle Unterstützung über das bestehende Bundesförderprogramm von 100 Mio. € erfolglos bleiben.

Ein weiteres Problem stellt das S-Bahnnetz dar. Da die Strecken überwiegend in Hochlage häusernah (teilweise lichter Abstand im Innenstadtbereich ca. 20 m zur Häuserflucht) durch die Stadt führt.

Durch den Senat finanzierte Untersuchungen an den Fahrzeugen ergaben Pegelminderungen von 3,5 dB (A) (Radschallabsorber in Kombination mit Entdröhnung des Drehgestells). Nachdem die ersten Wagen von über 500 betroffenen Zügen umgerüstet waren, wurde die weitere Umrüstung wegen der Kosten eingestellt (vermutlich Vorgabe der Gewinnmaximierung durch die DB-AG).

Die Umsetzung vorgeschlagener Maßnahmen am Rad-/ Schienensystem wurden von der S-Bahn GmbH nicht nachgewiesen.

Lokale Bahnen (Straßen- / U-Bahn in Hochlage)

Durch Straßen- und U-Bahnlärm >65 dB(A) sind tags ca. 13 000 EW und >55 dB(A) sind nachts 23.500 belastet.

Belastungsschwerpunkte:

- Kurvenquietschen, Rad-/Schienengeräusche (geriffelte Schienen, Überfahren von Weichen, unrunde Räder),
- Erschütterungen,
- Laute Fahrzeuge.

Durch Aussetzen von Neubeschaffungen wurde schon 2001 ein Lärmsanierungsprogramm Straßenbahn festgeschrieben, was auf ca. 60% der betroffenen Strecken und einen Großteil der Bahnen an den genannten Ursachen Abhilfe getroffen hat. Die Maßnahmen können unter

<http://www.berlin.de/sen/umwelt/laerm/laerminderungsplanung/de> nachvollzogen werden.

Neue Initiativen der letzten beiden Jahre sind Vorgaben für Fahrzeugstandards bei Nachrüstung oder Neubeschaffung.

- Vorgaben bei der Vergabe von Fahrleistung des Regionalbahnverkehrs (TSI)
- U-Bahn: Vorbeifahrt gilt VDV 154 (bei Vorbeifahrt, Anfahrt, Bremsung und Stillstand Unterschreitung um 3 dB(A) was ebenfalls für das Kurvengeräusch entsprechend der Empfehlung VDV 154 gilt.
- Bei Modernisierungen im Bereich Straßen und U-Bahn ist die VDV 154 anzustreben; bei Stillstand, Anfahrt und Bremsung soll die VDV nicht mehr als 3 dB(A) überschritten werden.
- S-Bahn: Vorbeifahrt TSI -3 dB(A) ,Stillstand/Anfahrt TSI -5 dB(A)
- Straßenbahn: Die „lauten“ Tatra-Fahrzeuge werden bis 2017 ausgetauscht. Für die Straßenbahn gilt VDV 154 (bei Vorbeifahrt, Anfahrt, Bremsung und Stillstand Unterschreitung um 3 dB(A) was ebenfalls für das Kurvengeräusch entsprechend der Empfehlung VDV 154 gilt.