

Große Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Anke Frieling, Richard Seelmaecker, David Erkalp,
Stephan Gamm, Sandro Kappe (CDU) und Fraktion vom 16.11.21**

und Antwort des Senats

Betr.: Lärmschutz ICE-Werk Eidelstedt

Seit 1991 ist das ICE-Werk Eidelstedt in Betrieb, täglich werden dort 15 bis 18 Züge gereinigt. Die Reinigungen finden an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr (24/7) statt. Seit einiger Zeit äußern sich Anwohnerinnen und Anwohner zunehmend kritisch über die dort vorherrschenden Lärmverhältnisse. Eine Schriftliche Kleine Anfrage (Drs. 22/5721) hatte das Ziel, über die vor Ort herrschenden Anlagengeräusche und gültigen Immissionsrichtwerte aufzuklären. Der Senat blieb Antworten jedoch mit dem Hinweis schuldig, dass die Deutsche Bahn mitgeteilt habe, für die Beantwortung der Fragen mehr Zeit zu benötigen. Die Überwachung der immissionsschutzrechtlichen Auflagen für das ICE-Werk Eidelstedt liege in der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat erneut:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG (DB) und des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) wie folgt:

1. *Welche Maßnahmen zum Schallschutz gibt es am ICE-Werk Eidelstedt derzeit?*

Die DB Fernverkehr AG verzichtet auf die Trocknung der in der Waschhalle gereinigten Züge durch Gebläse. Außerdem hat sie zwischen Bahn-km 7,93 und Bahn-km 8,72 eine um 12 Grad geneigte Spundwand errichtet, die auch den Bereich der Waschhalle erfasst. Ferner hat die DB Fernverkehr AG die Waschhalle innen mit schallschluckenden Verkleidungen ausgestattet und außen schalldämmend ausgeführt. Zudem verfügen die Ein- und Ausfahrtschleusen der Waschhalle über schalldämpfte Isolierungen.

2. *Liegen Gutachten zu den vor Ort vorhandenen Anlagengeräuschen vor? Welche Werte wurden ermittelt?*

Nein.

3. *Welche Immissionsrichtwerte gelten für die ICE-Waschanlage?*

Für die ICE-Waschanlage im Werk Hamburg-Eidelstedt und die angrenzenden Wohnhäuser gelten grundsätzlich die Immissionsrichtwerte gemäß der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) (die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm.)

4. *Wann wurden die Lärmemissionen das letzte Mal gemessen?*
5. *Wie häufig wird die Einhaltung der Vorgaben geprüft?*

Dem EBA sind keine Emissionsmessungen an der ICE-Waschanlage bekannt. Sofern Beschwerden über Geräuschentwicklungen an der ICE-Waschanlage an das EBA herangetragen werden (mit Beschreibung der Geräusche, Angaben zur möglichen Quelle, Zeitpunkt und Dauer), geht das EBA diesen im Zuge der Sachverhaltsermittlung gerne nach.

6. *Im Jahr 2024 wird mit dem Bau der Autoverladung auf dem Bahngelände begonnen. Welche Auswirkungen auf den Verkehr vor Ort sind zu erwarten?*
7. *Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Auswirkungen auf den Verkehr vor Ort so gering wie möglich zu halten?*

Die DB plant, den bei dem Rückbau der gegenwärtig auf den Baufeldern vorhandenen Betriebsanlagen anfallenden Schrott und Bauschutt, den bei Ausschachtungen anfallenden Bodenaushub sowie die für den Gleisbau erforderlichen Baustoffe und Bauteile, von wenigen Ausnahmen abgesehen, auf der Schiene befördern zu lassen.

Die DB erwartet lediglich wenige Fahrten von Lastkraftwagen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen auf den Zuwegungen zu den Baufeldern auf dem Bahnhof Hamburg-Eidelstedt sowie auf dem öffentlichen Straßennetz.

Das Nacht- und Autoreisezugangebot in Europa wird kontinuierlich ausgebaut. Aufgrund zunehmender Anstrengungen im Klimaschutz ist damit zu rechnen, dass die Akzeptanz für nächtliche Bahnreisen auch unter Mitnahme des Autos steigen wird. In der Präsentation zur Verlagerung der Autoverladung vom Bahnhof Altona nach Eidelstedt wurde von einem relativ begrenzten Autoreisezugangebot ausgegangen. Vor diesem Hintergrund fragen wir:

8. *Auf welche Autoreisezugkapazität ist die Planung der Verladestation Eidelstedt ausgelegt?*

Die DB hat die geplante Autoreisezusanlage auf dem Bahnhof Hamburg-Eidelstedt auf die gleichzeitige Abfertigung von zwei Autoreisezügen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgelegt.

9. *Auf Basis welcher Daten aus welchem Jahr/welchen Jahren wurde die Kapazität damals geplant?*

Die DB hat die Kapazität der geplanten Autoreisezusanlage auf dem Bahnhof Hamburg-Eidelstedt auf der Grundlage der in den Geltungszeiträumen der Netzfahrpläne 2017 bis 2019 auf dem Bahnhof-Altona abgefertigten Autoreisezüge der Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Anmeldungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen für Zugtrassen für Autoreisezüge auf dem Schienennetz der DB Netz AG für den Geltungszeitraum des Netzfahrplans 2020 sowie Auskünften der Eisenbahnverkehrsunternehmen über ihre Vorschau auf das Angebot von Autoreisezugverbindungen für den Geltungszeitraum des Netzfahrplans 2026 geplant.

10. *Welche maximale Anzahl von Autoreisezügen kann an der Verladestation Eidelstedt abgefertigt werden?*

Die betriebliche Auslastbarkeit wird nicht durch die technische Auslastbarkeit der geplanten Autoreisezusanlage auf dem Bahnhof Hamburg-Eidelstedt, sondern durch die Verfügbarkeit von Zugtrassen für den Verkehr von Autoreisezügen der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke 1232, der Strecke 2200, der Strecke 6100 und den übrigen Strecken in den Schienennetzen der DB Netz AG sowie der sonstigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen begrenzt.

11. *Welche Möglichkeiten des Ausbaus gibt es, wenn die Nachfrage nach Autoreisezügen steigt?*

Die DB hat die geplante Autoreisezusanlage auf dem Bahnhof Hamburg-Eidelstedt auf eine steigende Nachfrage der Eisenbahnverkehrsunternehmen nach der Abfertigung von Autoreisezügen ausgelegt. Anhaltspunkte für die Erforderlichkeit eines späteren Ausbaus sind nicht ersichtlich.

12. Gibt es aktuelle Prognosen der DB/externer Anbieter zur Entwicklung der Nachfrage nach Autoreisezügen? Wie wird das Verbraucherverhalten bei diesem Angebot kontinuierlich beobachtet und bewertet?

Dies ist nicht bekannt. In einem Bericht des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-5.pdf?__blob=publicationFile, heißt es dazu auf Seite 237: „Von Seiten der DB AG lagen keine Informationen über Strategien zur Ausweitung oder Verringerung der Bedienungsangebote von Nacht- und Autoreisezügen vor. Daher wurde im Prognosezustand 2030 von einer unveränderten Übernahme der Bedienungsangebote des Analysezustandes 2010 ausgegangen.“