

Gemeinde Wustermark

Der Bürgermeister



Informationsvorlage

Nr.: I-034/2020
öffentlich

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Ortsbeirat Priort	05.08.2020	öffentlich
Ausschuss für Gemeindeentwicklung und Umwelt	06.08.2020	öffentlich

Triebfahrzeugführermeldestelle Priort hier: Sachstand zur immissionsrechtlichen Prüfung des Bahnbetriebs

Sachverhalt:

Der Ortsbeirat Priort bat in seiner Sitzung am 25.07.2019 die Gemeindeverwaltung, zu prüfen, inwiefern die sich auf Priorter Gemarkung befindliche Triebfahrzeugführermeldestelle am Berliner Außenring (Bahnkilometer 75,5 links im Abschnitt 6068 Golm – Priort) rechtmäßig errichtet wurde. Die für die Ortsbeiratssitzung am 12.02.2020 erstellte Informationsvorlage Nr. I-008/2020 zeigte schließlich auf, dass nach Rücksprache mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) keine Anhaltspunkte für eine Beanstandung der planungsrechtlichen Genehmigung des Gebäudes vorliegen. Hieraufhin bat die Gemeindeverwaltung das EBA, den Bahnbetrieb am Standort aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zu prüfen.

Ein Priorter Anwohner protokollierte in diesem Zuge als Grundlage für die Anzeige bei der Aufsichtsbehörde die folgenden Leerlaufbetriebszeiten von Dieselloks auf den Gleisanlagen:

- Zug 1 am 01.05.2020: Standzeit mit laufendem Antrieb und den erzeugten Lärm- und Abgasbelastungen von 14:28 bis 16:21 Uhr; Dauerbetrieb von 15:56 bis 16:21 Uhr
- Zug 2 am 02.05.2020: Standzeit mit laufendem Antrieb und den erzeugten Lärm- und Abgasbelastungen von 12:47 bis 13:12 Uhr; Dauerbetrieb im gesamten Zeitraum

Das EBA führte hieraufhin grundsätzlich aus, dass Anwohner an einer bestehenden Betriebsanlage den Verkehrslärm und die sich aus deren bestimmungsgemäßen Betrieb ergebenden Immissionen zu dulden haben. Nach § 38 des Bundesimmissionsschutzgesetzes bestehen keine Regelungen, die den Verkehrslärm von Schienenwegen auf einen bestimmten, nicht überschreitbaren Lärmpegel in Form eines Grenzwertes festlegen. Grundsätzlich sind Schienenfahrzeuge jedoch so zu betreiben, dass vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. In diesem Sinne forderte das EBA die DB Netz AG als Infrastruktureigentümerin dazu auf, den Sachverhalt zum oben genannten Zug 1 zu ermitteln. Aufgrund der relativ kurzen Standzeit des Zugs 2 sah das EBA in diesem Fall von einer weiteren Prüfung ab.

Die DB Netz AG teilte in einer Stellungnahme vom 09.06.2020 mit, dass der Leerlaufbetrieb von Triebfahrzeugen bei betrieblichen Halten aus dispositiven Gründen notwendig ist. So haben die Triebfahrzeuge bei haltzeigendem Signal in Bereitschaft zur Weiterfahrt zu stehen, um den weiteren Fahrplan nicht zu gefährden. Gemäß den Schienennetzbenutzungsbedingungen der DB Netz AG sind Halte unter 60 Minuten auf Trassengleisen nicht anmeldepflichtig und werden daher auch nicht erfasst. Dies bedeutet, dass die DB Netz AG aufgrund dieser vertraglichen Grundlagen keinen

weiteren Einfluss auf die Tätigkeiten während dieser kurzen Standzeiten hat. Allerdings werden alle Eisenbahnverkehrsunternehmen darauf hingewiesen, dass Motoren und Aggregate während der Abstellung aus Lärmschutzgründen ausgeschaltet werden sollen.

Eine sich anschließende Recherche der DB Netz AG zum vorgenannten Zug 1 ergab, dass das Triebfahrzeug vor Ort abgespannt, jedoch nicht abgerüstet wurde, da sich der Triebfahrzeugführer umgehend beim Fahrdienstleiter zur Weiterfahrt fertig meldete. Für die Fertigmeldung ist wiederum der Vorbereitungsdienst V1 notwendig. Bei diesem werden neben verschiedenen Prüfungen vor allem Sicherheitsfahrerschaltung, induktive Zugbeeinflussung und andere Geräte eingeschaltet, die akustische Signaleinrichtung getestet als auch der Druck für die Bremse aufgebaut. Diese Vorgänge müssen im angeschalteten Zustand des Triebfahrzeuges bei laufendem Motor geschehen. Die am 01.05.2020 von dem Anwohner protokollierten Geräusche umfassten daher das Ankommen des Zuges, das Abspannen, den Vorbereitungsdienst V1, die Fertigmeldung sowie die Standzeit des Triebfahrzeuges vor der Weiterfahrt. Aufgrund des bereits durchgeführten Vorbereitungsdienstes V1 war es nach Aussage der DB Netz AG betrieblich nicht möglich, die Lok abzurüsten. Der Vorbereitungsdienst V1 hätte dann erneut vollzogen werden müssen.

Die DB Netz AG prüft nun noch, ob akustische Warnsignaltests nach Fahrtantritt außerhalb der Priorter Wohnbebauung durchgeführt werden können. Grundsätzlich müssen solche Warnsignaltests vor dem Passieren des ersten Bahnüberganges erfolgen. Insbesondere bei der Ausfahrt in Richtung Norden erscheint eine Verlagerung des Warnsignaltests denkbar, da sich der nächstgelegene Bahnübergang erst auf Höhe des Güterverkehrszentrums Wustermark befindet.

Unabhängig von der hier durchgeführten Sachverhaltsermittlung teilt das EBA mit, dass der Vollzug des Bundesimmissionsschutzgesetzes bei den zuständigen Landesbehörden liegt, sofern es sich nicht um Schienenfahrzeuge einer Eisenbahn des Bundes handelt. Da in Priort im Güterverkehrssegment jedoch in der Regel Schienenfahrzeuge nichtbundeseigener Eisenbahnen halten, hat die Gemeindeverwaltung dementsprechend das Landesamt für Umwelt um eine weitere Prüfung des Vorganges gebeten. Nach Vorliegen der Rückmeldung erhält der Ortsbeirat Priort weitere Informationen.

Az.:
27.07.2020