

## 17. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 11. November 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. November 2013) und **Antwort**

#### **Lärmende Kesselwagen auf dem Innenring: Was unternimmt der Senat in Sachen Schienenverkehrslärm?**

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Die Kleine Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben:

Frage 1: Es verkehren seit einigen Jahren vermehrt Güterzüge – darunter viele, besonders laute Kesselwagenzüge von/nach Schwedt – über den nördlichen Berliner Innenring durch Pankow usw. Welche Kostenunterschiede bestehen, wenn Güterzüge, statt über den Innenring über den südlichen oder nördlichen Außenring verkehren? Wie verändert sich dabei die Lärmbelastung? Inwiefern wirkt der Senat auf die Bahn ein, auf dem nördlichen Berliner Innenring zumindest nachts keine Güterzüge verkehren zu lassen?

Antwort zu 1: Hierzu teilt die Deutsche Bahn mit:

„Folgende Kostenvariationen ergeben sich für eine Güterverkehr-Standardtrasse in Abhängigkeit des Laufweges:

- Laufweg Berliner Innenring (Karow - Moabit – Ruhleben): 60,78€ (21,106 km)
- Laufweg nördlicher Berliner Außenring (Karow - Schönfließ - Hohen Neuendorf - Spandau Güterbahnhof): 169,27€ (51,471 km)

Bei der Verlagerung des Laufweges vom Berliner Innenring auf den Berliner Außenring ergeben sich Trassenmehrkosten im Wert von 108,49€.

Hinweise: Die Beispielrechnung bezieht sich auf eine Güterverkehr-Standardtrasse. Maßgebende Einflussgrößen für die Berechnung der Trassenkosten sind die Zugparameter (Gewicht, Länge etc.) und die Wahl des Trassenprodukts (z. B. Güterverkehr-Standardtrasse, Express-Trasse Güterverkehr). Die oben angegeben Mehrkosten

beziehen sich nur auf die Trassenkosten, welche durch die Laufwegsvariation entstehen. Neben diesen können bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) noch weitere Kosten anfallen (z. B. Personalkosten, Verschleiß). Diese sind im angegebenen Preis nicht enthalten und müssten bei den entsprechenden Eisenbahnverkehrsunternehmen in Erfahrung gebracht werden.

Veränderung der Lärmbelastung:

Die Verlagerung der Kesselwagenfahrten vom Berliner Innenring auf den nördlichen Berliner Außenring, würden zu einer entsprechenden Verlagerung der Lärmbelastung von den Anwohnerinnen und Anwohnern des Berliner Innenrings auf den Außenring führen. Konkretere Angaben zur Lärmsituation können wir Ihnen nicht mitteilen, da in der bisherigen Schallberechnungsvorschrift keine besondere Berücksichtigung von Kesselwagen vorgesehen ist. Die zukünftig (ab 2015) geltende Schallberechnungsvorschrift sieht einen Zuschlag zur Schallemission von Kesselwagen vor, so dass hohe Kesselwagenanteile auch bei der Gestaltung von Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt werden.“

Der Berliner Senat ergänzt:

Bei einer Verlagerung des Verkehrs erhöht sich die Lärmeinwirkung an anderer Stelle, so dass eine sachgerechte Beurteilung auch eine Schallimmissionsprognose auf der Verlagerungsstrecke einbeziehen muss. Die Erstellung einer solchen Schallimmissionsprognose für einen so großen Bereich ist im Rahmen der Beantwortung einer Kleinen Anfrage wegen des hohen Aufwandes nicht möglich.

Die Verlagerung von Schienengüterverkehr aus Gründen des Lärmschutzes ist bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans Berlin 2008 geprüft worden. Zur Verlagerung besteht jedoch keine Rechtsgrundlage (siehe dazu Antwort zur Frage 3) und keine Einwirkungsmöglichkeit durch den Senat.

Frage 2: Wie ist der Stand der Wiederherstellung des südlichen Innenrings? Wie wirkt der Senat auf die Bahn ein, hier nachts weniger oder keine Güterzüge verkehren zu lassen?

Antwort zu 2: Hierzu teilt die Deutsche Bahn mit:

„Durch den Rechtsstreit zwischen dem Senat von Berlin und dem Eisenbahn-Bundesamt hinsichtlich der Durchfahrts- und Durchfahrtshöhe der Eisenbahnüberführung (EÜ) Gotenstraße ist bei der Realisierung der Maßnahmen zur Herstellung der Befahrbarkeit auf der Strecke 6170 (von Berlin Tempelhof über Berlin Neukölln in Richtung Berlin Gesundbrunnen) ein erheblicher Zeitverlust eingetreten. Dieser Zeitverlust führte dazu, dass geplante Investitionsmaßnahmen in den vergangenen Jahren nicht für die Realisierung der Maßnahmen genutzt werden konnten und in den nächsten Jahren, auch im Zusammenhang mit der Unterfinanzierung des Bestandsnetzes insgesamt, nicht vollumfänglich zur Verfügung stehen. Insofern müssen die Maßnahmen zur Herstellung der Befahrbarkeit schrittweise umgesetzt werden.“

Unter dem Hintergrund der zunehmenden Sensibilität der Bevölkerung hinsichtlich der Themen Umweltschutz, Lärm- und Erschütterungsschutz befürchten wir langfristige Planfeststellungsverfahren, die zu weiteren Verzögerungen in der Projektrealisierung und erhöhten Kosten führen werden. Insofern ist daher auch die Frage zu untersuchen, ob das zusätzliche Hereinführen von Güterverkehr in die Stadt Berlin unter diesen Randbedingungen der richtige Weg ist.

Daher läuft bereits die Kommunikation zu diesem Sachstand mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und Abstimmungsgespräche sind geplant.“

Frage 3: Verkehren Kesselwagenzüge von/zum Flughafen Berlin-Schönefeld (künftig von/zum BER) durch das Stadtgebiet? Wenn ja, auf welchen Strecken und was kann hier gegen den Lärm unternommen werden?

Antwort zu 3: Hierzu teilt die Deutsche Bahn mit:

„Die zentrale Aufgabe der DB Netz AG ist es, den über 370 Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland eine Infrastruktur in hoher Qualität und Verfügbarkeit diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen und den Betrieb der Infrastruktur zu managen. Die EVU entscheiden dabei im Rahmen der für die einzelnen Strecken verfügbaren Kapazität eigenständig, welche Wege sie nutzen möchten.“

Detaillierte Aufzeichnungen oder Auswertungen über die Wege oder Mengen, die im Raum Berlin von EVU für Kesselwagentransporte derzeit vornehmlich genutzt oder zukünftig beabsichtigt werden, liegen bei der DB Netz AG nicht vor. Da die Aufkommensschwerpunkte im Raum Berlin relativ weit verteilt sind (u. a. Moabit/Westhafen, Ruhleben, Marienfelde sowie der Flughafen Schönefeld) und unterschiedliche Relationen bedient werden (nicht nur Schwedt, sondern u. a. auch Raum Halle/Leipzig), sind auf vielen Strecken in unterschiedlichem Umfang Kesselwagentransporte zu verzeichnen.

Weiterhin wird Berlin durch "Transitverkehre" berührt, insbesondere in der Relation Stettiner Bahn (Stadtgrenze Berlin Buch) - Nördlicher Innenring - Berlin-Spandau - Lehrter Bahn (Stadtgrenze Berlin-Staaken).

Was kann gegen den Lärm unternommen werden?

Lärmvorsorge

Eine rechtliche Verpflichtung zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen gibt es lediglich nach der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) - für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Bahnstrecken. In solchen Fällen muss durch den Bau von Schallschutzwänden oder ersatzweise andere Maßnahmen gewährleistet werden, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV für alle Anwohner eingehalten werden. Diese gesetzlichen Bestimmungen werden in den entsprechenden Projekten der DB AG berücksichtigt.

Lärmsanierung

Für hoch belastete bestehende und nicht wesentlich geänderte Bahnstrecken gibt es ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm (LSP) des Bundes. Das LSP wurde im November 2011 hauptsächlich wegen der bundesweit in den letzten Jahren gestiegenen Güterzugzahlen aktualisiert. Beim LSP handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Detailliertere Informationen bzgl. des LSP für die Eisenbahnstrecken des Berlinraums sind in der Antwort auf die Frage 5 beschrieben.

Weitere Aktivitäten der DB AG

Die Lärmproblematik wird generell immer komplexer und nimmt einen immer höheren Stellenwert ein. Aus diesem Grund ist die DB AG weiterhin sehr bestrebt, den Schienenlärm zu reduzieren. So wurde die nachhaltige DB Strategie 2020 im Punkt Umwelt u. a. sehr stark auf Lärm Thematik ausgelegt. Wir verfolgen weiterhin das Ziel, den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren und wirken deshalb an einer Reihe von Projekten zur Lärminderung mit.

Mit der symbolischen Umrüstung eines ersten Güterwagens von DB Schenker Rail auf die neu zugelassene LL-Bremssohle haben am 24. Juni 2013 das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Deutsche Bahn sowie der internationale Eisenbahnverband UIC in Berlin den Startschuss für die Umrüstung der DB-Güterwagen gegeben. Die LL-Sohle (Abkürzung für „low noise, low friction“ – wenig Lärm, niedriger Abrieb) sorgt für glatte Laufflächen der Räder, wodurch das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um rund zehn Dezibel gemindert wird. Dies wird als Halbierung des Lärms empfunden.

Die Umrüstung der Güterwagen ist finanziell allein von den Wagenhaltern nicht zu bewerkstelligen. Damit der umweltfreundliche Schienenverkehr konkurrenzfähig bleibt, ist eine öffentliche Förderung erforderlich. Die Bundesregierung fördert die reinen Umrüstkosten zur Hälfte. Des Weiteren wurde zum 9. Dezember 2012 bei der DB Netz AG eine lärmabhängige Trassenbepreisung

eingeführt, welche die Umrüstung der Bestandsgüterwagen anreizen soll. Die Wagenhalter erhalten einen leistungsabhängigen Bonus für leise Wagen, die nach dem 9. Dezember 2012 umgerüstet wurden.“

Frage 4: Welche nationalen und europäischen Initiativen gibt es zur Verringerung des nächtlichen Schienenverkehrs-lärms von Güterzügen und zur Umrüstung von Güterwagen? Wie ist deren Stand?

Antwort zu 4: Die Bundesregierung hat im März 2013 das Gesamtkonzept der Lärmsanierung (Maßnahmen zur Lärmsanierung als Baustein der Lärminderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes) vorgelegt. Danach will die Bundesregierung im Schienenverkehr die Lärmbelastung auf Basis des Jahres 2008 bis zum Jahr 2020 um 50 % mindern. Da an bestehenden Strecken aufgrund des Bestandsschutzes für vorhandene Anlagen kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach dem BImSchG bzw. nach der Verkehrslärmschutzverordnung besteht, sind die Anwohnerinnen und Anwohner bestehender Strecken weiterhin dem Lärm des Eisenbahnbetriebes ausgesetzt. Die Bundesregierung stellt allerdings seit 1999 mit dem Lärmsanierungsprogramm jährlich Mittel von derzeit 100 Mio. € im Haushaltsgesetz der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung, mit dem freiwillige Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, also der von der DB Netz AG betriebenen Infrastruktur, finanziert werden.

Zum Lärmschutz an den Fahrzeugen hat das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) Ende 2012 ein Förderprogramm zur Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechnologien geschaffen. Das Konzept des Bundes sieht eine Förderung je umgerüstetem Güterwagen bis maximal 50 Prozent der Umrüstmehrkosten vor, wobei die Grenzwerte nach der „Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Lärm“ einzuhalten sind. Neben der direkten Förderung der Wagenhalter wurde von der DB Netz AG ein lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt, das einen ergänzenden finanziellen Anreiz zur Umrüstung und zum Einsatz leiser Güterwagen bieten soll. Seit dem ersten Juni 2013 sieht das LaTPS einen „lärmabhängigen Zuschlag“ für laute Güterzüge in Höhe von einem Prozent auf den Trassenpreis vor. Leise Güterzüge sind von dem Zuschlag befreit, wenn diese zu mindestens 80 Prozent aus leisen Güterwagen bestehen. Der Grenzwert wird im Förderzeitraum stufenweise auf 100 Prozent erhöht. Die Laufzeit der beiden Förderprogramme ist auf die nächsten acht Jahre angelegt. Die maximale Fördersumme im Umrüstungszeitraum beträgt circa 300 Mio. €, davon werden maximal 152 Mio. € vom Bund bezuschusst. Der andere Teil wird durch den Eisenbahnsektor getragen und durch die Einnahmen aus dem LaTPS finanziert.

Auf europäischer Ebene wurde mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie von 2002 die gesetzliche Grundlage geschaffen, um die wichtigsten Lärmquellen in Europa zu reduzieren. Dabei werden nach vergleichbaren Verfahren Lärmschwerpunkte durch eine umfassende,

strategische Lärmkartierung ermittelt. Auf Grundlage der Lärmkarten werden unter aktiver Mitwirkung der Öffentlichkeit Lärmaktionspläne aufgestellt. Zuständig für die Lärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt. Die Lärmaktionsplanung liegt in der Verantwortung der Gemeinden oder der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Ab 2015 übernimmt das Eisenbahn-Bundesamt auch die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes.

In Bezug auf den Lärmschutz an den Fahrzeugen sind auf europäischer Ebene in den Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI), die TSI-Hochgeschwindigkeitsverkehr und die TSI-Lärm für den konventionellen Schienenverkehr, europaweit einheitliche Geräuschgrenzwerte für die Zulassung neuer Züge oder für umgebaute oder modernisierte Fahrzeuge festgelegt. Die Reduktion der Schallemission von Schienenfahrzeugen ist besonders effizient und den passiven Schallschutzmaßnahmen wie dem Errichten von Lärmschutzwänden überlegen. Allerdings haben Schienenfahrzeuge eine lange Lebensdauer von ca. 30 Jahren, Güterwagen sogar von ca. 40 – 50 Jahren. Gesetzliche Regelungen zur Schallemission an Schienenfahrzeugen wirken erst vollständig, wenn kein Altbestand mehr verkehrt. Daher kommt gesetzlichen Grenzwerten und Anreizsystemen (lärmabhängige Trassenpreise) eine besondere Bedeutung im Zuge der Lärminderung zu. Allerdings steht die Eisenbahn in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern wie Straße oder Luft. Signifikante Zusatzkosten nur für den Bahnsektor mindern die Konkurrenzfähigkeit der Bahnen und führen somit nicht zu dem gewünschten Effekt. Vor diesem Hintergrund hat die Europäische Kommission im Juli 2013 eine Konsultation zum Schienengüterverkehrslärm unter Beteiligung aller relevanten Akteure initiiert, um Handlungsspielräume für mögliche EU-Maßnahmen zu untersuchen, ohne dabei die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu beeinträchtigen. Der Senat hat sich an dieser Umfrage beteiligt und hält im europäischen Binnenmarkt für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr einen EU-rechtlichen Rahmen für erforderlich, der die zeitlich gestaffelte verbindliche Einführung von Lärmgrenzwerten für Bestandswagen in der TSI-Lärm regelt und durch den Förderprogramme und Anreizsysteme zur Lärmreduzierung reguliert bzw. harmonisiert werden.

Zusätzlich hat die Deutsche Bahn zu dieser Frage mitgeteilt:

„Auf EU-Ebene wurden Schallemissionsgrenzwerte für neue Schienenfahrzeuge festgelegt (TSI-Technical Specifications for Interoperability), deren Einhaltung vor der Zulassung neuer Fahrzeuge nachzuweisen ist. Diese liegen ca. 10 dB(A) unter den von Altfahrzeugen (bei gleichen Randbedingungen) erzeugten Schallemissionen. Die DB AG hat sich verpflichtet, bis 2020 den von den Strecken ausgehenden Lärm (bezogen auf 2000) gefühlt zu halbieren, d.h. um ca. 10 dB(A) zu mindern. Dazu dienen das Lärmsanierungsprogramm des Bundes für hoch belastete Bestandsstrecken und die nun mögliche Umrüstung vorhandener Güterwagen auf die Verbundstoff-Klotzbremse, die das Rollgeräusch um ca. 10 dB(A)

mindert. DB Schenker Rail wird bis 2020 ca. 60000 Wagen umrüsten.“

Frage 5: Welche Maßnahmen des nationalen Lärmsanierungsprogramms kommen Berlin zu Gute und wie ist der Zeitplan dieser Maßnahmen?

Antwort zu 5: Hierzu teilt die Deutsche Bahn mit:

„In Berlin sind alle Streckenabschnitte, an denen eine Überschreitung der Grenzwerte des Lärmsanierungsprogramms unter aktuellen Verkehrsbedingungen zu erwarten ist, im Lärmsanierungsprogramm enthalten und werden entsprechend ihrer Dringlichkeit bearbeitet. Den Stand der Lärmsanierung können Sie der anhängenden Tabelle (s. Anlage) entnehmen.“

Frage 6: Wie haben sich die in Berlin eingebauten Schienen(lärm)dämpfer bewährt? Wie viel kostet es, einen Kilometer Gleis damit auszurüsten? Welche weiteren Streckenausrüstungen sind in Berlin geplant?

Antwort zu 6: Hierzu teilt die Deutsche Bahn mit:

„Im Rahmen des Konjunkturprogramm KP-Lärm wurden in 2011 auf den nachfolgenden

Streckenabschnitten Schienenabsorber/Schienenstegdämpfer eingebaut:

- einem Teilabschnitten der Berliner Stadtbahn Strecke 6109/6024 im Zusammenhang mit der Brückenentdröhnung
- einem Teilabschnitt auf dem östlichen Berliner Innenring Fernbahn Strecke 6170 und
- einem Teilabschnitt der Ausbaustrecke Berlin - Cottbus Strecke 6142 in Verbindung mit der befohlten Schwelle

Zusätzlich hat die DB AG, über die gesetzlichen Vorgaben hinaus, den Einbau von Schienenabsorbern im Bereich Nikolassee auf der Strecke 6118 (ca. 1,2 km) realisiert. Diese Maßnahmen sind positiv bei den Anwohnerinnen und Anwohnern angekommen. Detaillierte Messergebnisse liegen derzeit noch nicht vor. Kostenmäßig sind ca. 450 T€ pro km Einbau Schienenstegdämpfer zu kalkulieren. Zurzeit sind keine weiteren Bauvorhaben zum Einbau der Schienenabsorber in der Produktionsdurchführung geplant.“

Frage 7: Welche Anforderungen stellt der Senat bei der Bestellung von Verkehrsleistungen an die Außengeräusche der Fahrzeuge? Werden diese bei der anstehenden Vergabe der S-Bahn-Leistungen berücksichtigt?

Antwort zu 7: Generell müssen neu zu beschaffende Schienenfahrzeuge die Grundsätze lärmarmen Gestaltung berücksichtigen. Bei der Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen sind Geräuschpegelhöchstwerte für die Kenngrößen Standgeräusch, Anfahr- und Bremsgeräusch sowie Vorbeifahrgeräusch jeweils in dB(A) vorzugeben. Die Fahrzeughersteller sind verbindlich auf Geräuschpegelhöchstwerte entsprechend dem Stand der Technik zu verpflichten. Kurvengeräusche sind soweit technisch möglich zu minimieren; ein Klappern, Pfeifen, Quiet-

schen, Knallen oder Schlagen von Bauteilen ist zu vermeiden. Die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen in der VDV-Schrift 154/2011 empfohlenen Maßnahmen zur Minderung von Kurvengeräuschen sind zu beachten. Zur Minderung des Rollgeräuschs der Schienenfahrzeuge sollen Maßnahmen zum Erhalt bzw. zur Verbesserung der akustischen Qualität der Räder Bestandteil der Wartung sein.

Speziell für die Beschaffung von neuen Schienenfahrzeugen im Eisenbahnverkehr gilt darüber hinaus ein weiteres Minderungsgebot: In der vom Aufgabenträger vorzusehenden vertraglichen Regelung zum Einsatz neuer Eisenbahnfahrzeuge sind die Mindeststandards der europäischen Richtlinie 2006/66/EG (TSI-Richtlinie) soweit zu unterschreiten, wie dies bei vertretbaren Kosten zu einer relevanten Lärminderung beiträgt. Bei Unsicherheiten dahingehend, ob diese erhöhten Anforderungen mit vertretbaren Kosten zu relevanten Lärminderungen führen werden, ist mit den Fahrzeugherstellern zu verhandeln. Zudem können sich Fahrzeughersteller bzw. Verkehrsunternehmen im Vergabeverfahren einen Wertungsvorteil verschaffen, wenn der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge angeboten wird.

Im Qualitätsleitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, herausgegeben durch die VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (aktuell ist die 3. Aktualisierung November 2011) sind Zielwerte u. a. auch zur Lärmemission benannt und werden im 2 Jahresrhythmus fortgeschrieben. Bei Vergaben der Eisenbahnverkehrsleistungen im Wettbewerb werden die Geräuschpegelhöchstwerte des Qualitätsleitfadens durch die Vergabeunterlagen konkretisiert. Für die S-Bahn Vergabe ist in den bisherigen Vergabeunterlagen die Einhaltung der folgenden Emissionsgrenzwerte vorgesehen:

- Standgeräusch  $L_{pAeq, T}$ : 60 dB(A)
- Anfahrgeräusch  $L_{pAFmax}$ : 77 dB(A)
- Vorbeifahrgeräusch  $L_{pAEq, TP}$ : 79 dB(A)
- Bremsgeräusch  $L_{pAFmax}$ : 81 dB(A)

Die Unternehmen können sich durch die Unterschreitung dieser Lärmstandards einen Wertungsvorteil verschaffen. Eine Verhandlung über die Emissionsgrenzwerte ist denkbar.

Berlin, den 13. Dezember 2013

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Dez. 2013)

**Freiwilliges Lärmsanierungsprogramm des Bundes**  
**Auszug aus Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung**  
**Bundesland Berlin; bereits abgeschlossene Maßnahmen**

Strecke Nr.	Nr. des LS-Abschnitts *	Bundesland	Sanierungsbereich	von km	bis km	Länge **	fertig gestellt bis 2012
6109	A1	BE	Berlin Stadtbahn	1,0	10,3	9,3	X
6081	A1	BE	Berlin-Blankenburg	4,2	10,5	6,3	X
6081	A1	BE	Berlin-Karow	10,5	12,4	1,9	X
6024	A1	BE	Berlin-Nikolassee-Berlin-Wannsee	21,8	25,8	4,0	X
6126	A1	BE	Berlin-Siedlung Sachsenberg	39,1	39,5	0,4	X
6126	A1	BE	Berlin-Siedlung Wendenheide	42,5	43,5	1,0	X
6126	A1	BE	Berlin-Wegedornsiedlung	38,3	38,6	0,3	X

**Auszug aus Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung**  
**Bundesland Berlin; noch ausstehende Maßnahmen (Stand 01/2013)**

Strecke Nr.	Nr. des Sanierungsabschnitts	Bundesland	Sanierungsbereich	von km	bis km	Länge	PZ des Sanierungsabschnitts
6020	123	BE	Berlin-Moabit	1,4	2,0	0,6	
6020	123	BE	Berlin-Wedding	2,0	2,6	0,6	
6020	123	BE	Berlin-Gesundbrunnen	2,8	3,7	1,0	
6020	123	BE	Berlin-Schönhauser Allee	5,1	5,7	0,7	
6020	123	BE	Berlin-Wichert-/Grellstraße	6,0	7,2	1,2	
6020	123	BE	Berlin-Storkower Straße	8,0	9,3	1,3	
6020	123	BE	Berlin-Pettenkoferstraße	11,0	11,6	0,6	
6020	123	BE	Berlin-Gürtelstraße	12,0	12,1	0,1	
6020	123	BE	Berlin-Jungfernheide	34,7	35,2	0,5	
6081	123	BE	Berlin-Norwegerstraße	2,8	3,1	0,3	
6100	123	BE	Berlin-Spandau, -Albrechtshof	10,1	17,4	7,3	
6109	123	BE	Berlin-Charlottenburg	14,4	14,8	0,4	
6109	123	BE	Berlin-Charlottenburg	15,0	15,5	0,5	
6109	123	BE	Berlin-Charlottenburg	15,8	15,9	0,1	
6109	123	BE	Berlin-Machandelweg	16,5	16,9	0,4	
6179	123	BE	Berlin-Staakener Straße	13,6	13,8	0,2	

	123	BE	Berlin Nord-Nordwest			15,4	2,826
6067	124	BE	Berlin-Hohenschönhausen	2,1	4,7	2,6	
6067	124	BE	Berlin-Malchow	5,4	6,2	0,8	
6067	124	BE	Berlin-Blankenburg	7,3	8,5	1,2	
6080	124	BE	Berlin-Wuhlheide	25,0	26,9	1,9	
6080	124	BE	Berlin-Biesdorf Süd	27,7	28,2	0,5	
6080	124	BE	Berlin Dankratweg b. Debenzer Straße	28,8	30,1	1,3	
6080	124	BE	Berlin-Biesdorf Stadtrandsiedl.	30,3	30,5	0,1	
6080	124	BE	Berlin-Biesdorf Nord	32,6	32,9	0,3	
6081	124	BE	Berlin-Karow	13,5	13,7	0,3	
6081	124	BE	Berlin-Buch	14,4	16,0	1,6	
6087	124	BE	Berlin-Blankenfelde	3,3	3,7	0,4	
6140	124	BE	Berlin Lichtenberg	0,2	1,3	1,1	
	124	BE	Berlin Ost-Nordost			12,0	0,525
6118	125	BE	Berlin-Grunewald	3,4	3,5	0,1	
6126	125	BE	Berlin Siedl. Falkenhöhe	36,8	37,6	0,8	
6126	125	BE	Berlin-Adlershof	40,4	41,9	1,5	
6142	125	BE	Berlin-Baumschulenweg	4,9	5,5	0,6	
6142	125	BE	Berlin-Schöneeweide	7,3	8,0	0,7	
6142	125	BE	Berlin Siedlung Spreetal	11,2	11,5	0,3	
6142	125	BE	Berlin-Bohnsdorf	13,5	14,7	1,2	
6142	125	BE	Berlin-Eichwalde	18,2	18,4	0,2	
6153	125	BE	Berlin-Rummelsburg	2,7	3,7	1,0	
6153	125	BE	Berlin-Karlshorst	6,3	7,4	1,1	
6153	125	BE	Berlin-Wuhlheide	7,8	8,6	0,8	
6153	125	BE	Berlin-Köpenick (Erg. LV)	10,6	12,0	1,4	
6153	125	BE	Berlin-Köpenick (Erg. LV)	12,8	16,5	3,7	
6153	125	BE	Berlin-Wilhelmshagen	21,5	22,2	0,7	
	125	BE	Berlin Südost/Südwest			14,0	2,410

**Aus der Prioritätszahl ergeben sich innerhalb der bundesweiten Prioritätenliste folgende Positionen:**

		<b>Planungsbeginn in ca.</b>
Nr. 123	Pos. 56 von 141	5 ... 10 Jahren
Nr. 124	Pos. 139 von 141	15 Jahren
Nr. 125	Pos. 71 von 141	10 Jahren

**Anlagen 1 und 3 auch nachzulesen unter:**

**<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>**