

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Regina Kittler und Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 21. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Oktober 2019)

zum Thema:

**Lärmsanierungsprogramm in Biesdorf entlang der Bahntrasse bzw. der zukünftigen TVO**

und **Antwort** vom 04. November 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Nov. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Regina Kittler (LINKE) und  
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21324**  
**vom 21. Oktober 2019**  
**über Lärmsanierungsprogramm in Biesdorf entlang der Bahntrasse bzw. der**  
**zukünftigen TVO**

---

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

Frage 1:

Welche Problematik ergibt sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum „Lärmaktionsplan (LAP) Berlin 2018 - 2023“ für den von dem Berliner Außenring (Bahntrasse) zwischen der B1/B5 und dem S-Bahnhof Wuhlheide ausgehenden Bahnlärm in Richtung Osten für Biesdorf?

Antwort zu 1:

Es zeigt sich eine Häufung von Hinweisen zum Eisenbahnlärm in diesem Bereich, wie er auch im Auswertebereich der Öffentlichkeitsbeteiligung zum „Lärmaktionsplan Berlin 2018-2023“ dargestellt wird (siehe Seite 58 und 59 des Auswertebereichs der Öffentlichkeitsbeteiligung zu finden unter <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2018/auswertebereich.shtml>). Fast alle Lärmhinweise zum Schienenlärm im Bezirk Marzahn-Hellersdorf beziehen sich auf den durchgängigen Güterverkehr im Wohngebiet Biesdorf-Süd. Gerade in der Nacht sei dieser besonders störend und wurde deshalb gleich von 29 Beiträgen thematisiert.

Diese Hinweise, die im Rahmen der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum „Lärmaktionsplan Berlin 2018-2023“ für den von dem Berliner Außenring (Bahntrasse) zwischen der B1/B5 und dem S-Bahnhof Wuhlheide ausgehenden Bahnlärm in Richtung Osten für Biesdorf eingegangen sind, wurden in die laufende Machbarkeitsuntersuchung Bahnlärm Berlin, die im Rahmen des Freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes durchgeführt wird, eingespeist.

Frage 2:

Wie viele Wohngebäude mit wie vielen Einwohner\*innen sind nah an der Bahnlinie von welcher Lärmbelastigung betroffen?

Frage 3:

Bei wie vielen Wohngebäuden mit wie vielen Einwohner\*innen dominiert der Schienenverkehrslärm den Gesamtlärmpegel?

Frage 4:

Bei wie vielen Wohngebäuden mit wie vielen Einwohner\*innen werden durch den Schienenverkehrslärm die zulässigen Schwellenwerte am Tag bzw. in der Nacht erreicht bzw. überschritten?

Frage 5:

Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um dem entgegenzuwirken?

Frage 7:

Entspricht es den Tatsachen, dass die Deutsche Bahn AG, die die derzeitigen Untersuchungen zum Lärmsanierungsprogramm für den Berliner Außenring zwischen Karower Kreuz und Grünauer Kreuz durchführt, diese für den kompletten Bereich der TVO-Streckenführung gestoppt hat und wenn ja, wie wird das begründet?

Antwort zu 2, 3, 4, 5 und 7:

Die Fragen 2, 3, 4, 5 und 7 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um die Betroffenheiten durch Eisenbahnlärm in Berlin zu mindern, beteiligt sich das Land Berlin an einer Machbarkeitsuntersuchung Bahnlärm für Berlin, die aktuell seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DB Netz AG im Rahmen des Freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes durchgeführt wird. Im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung wird die Anzahl der Anwohnenden ermittelt, die von einem Verkehrslärmpegel in der Nacht, der den Auslösewert des Lärmsanierungsprogramms überschreitet, betroffen sind. Der Auslösewert des Freiwilligen Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes beträgt für die Nacht (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) 57 Dezibel (A-bewertet).

Die Ergebnisse dieser Machbarkeitsuntersuchung Bahnlärm für Berlin und damit auch für den Bereich des Berliner Außenrings (Bahntrasse) zwischen der B1/B5 und dem S-Bahnhof Wuhlheide in Richtung Osten liegen noch nicht vor. Sie werden für frühestens Sommer 2020 erwartet.

Die Anzahl der betroffenen Anwohnenden, die den Auslösewert des Freiwilligen Lärmsanierungsprogramms tags (67 Dezibel (A-bewertet)) überschreiten, wird nicht ermittelt, da aufgrund des nächtlichen Güterverkehrs die Nacht die kritischere Immissionssituation darstellt. Die Anzahl der betroffenen Wohngebäude und das Verhältnis des Eisenbahnlärms zum Gesamtlärm werden ebenfalls nicht ermittelt.

Frage 6:

Wann werden die Ergebnisse der seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DB Netz AG durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung zur Wirksamkeit potentieller aktiver Lärminderungsmaßnahmen für das Gebiet am Bahngelände in Biesdorf vorliegen?

Antwort zu 6:

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung Bahnlärm Berlin werden für frühestens Sommer 2020 erwartet.

Frage 8:

Welche Erkenntnisse liegen dem Senat bzgl. der Lärmbelastigung für den künftig westlich der Bahntrasse verlaufenden TVO-Streckenabschnitt zwischen Lauchhammer Straße Richtung Norden bis zur B1/B5 vor?

Frage 9:

Wie soll der unter Frage 8 genannten Lärmbelastigung entgegengewirkt werden?

Antwort zu 8 und 9:

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der Planungsebene der Variantenuntersuchung wurde eine Lärmberechnung für alle Varianten durchgeführt. Für die Vorzugsvariante wurden für den künftig westlich der Bahntrasse verlaufenden TVO-Streckenabschnitt zwischen Lauchhammer Straße Richtung Norden bis zur B1/B5 kleinräumig Grenzwertüberschreitungen im Bereich der Querung der U 5 prognostiziert, die keine großflächige, zusammenhängende Errichtung von Lärmschutzwänden erwarten lassen. Die Variantenuntersuchung wurde zwischenzeitlich abgeschlossen. Auf der nachfolgenden Planungsebene der Planfeststellung wird für die entwurfstechnisch durchgearbeitete Antragstrasse eine umfassende Lärmberechnung und darauf fußend ein detailliertes Lärmschutzkonzept erarbeitet werden. Erst in diesem Arbeitsschritt wird sich verbindlich zeigen, in welchen Bereichen welche Lärmschutzmaßnahmen tatsächlich auf Grundlage der detaillierten Entwurfsplanung zu planen sind.

Frage 10:

Wie wird sich der Lückenschluss durch die geplante Schienen-TVO auf die Lärmbelastigung auswirken und wie soll hier entstehenden Problemen entgegengewirkt werden?

Antwort zu 10:

Für den Neubau der Nahverkehrstangente (NVT) parallel zum bestehenden Berliner Außenring der DB Netz AG und zur geplanten Tangentialverbindung Ost wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, dass unter anderem auch die durch dieses Vorhaben entstehenden Geräuschemissionen bewerten wird. Mit dem Neubauvorhaben NVT zusätzlich auftretende Emissionen müssen demzufolge durch geeignete aktive und passive Schallschutzmaßnahmen kompensiert werden. Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden nach den Anforderungen der Lärmvorsorge ermittelt,

damit werden zusätzliche Lärmbelastungen größer als 49 Dezibel(A-bewertet) in der Nacht vermieden.

Berlin, den 04.11.2019

In Vertretung

Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz