

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 05. Oktober 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Oktober 2021)

zum Thema:

**Verkehrssituation und Lärmbelastung an der Dahlitzer Straße in Mahlsdorf**

und **Antwort** vom 19. Oktober 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Oktober 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

## **A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28674**

**vom 05.10.2021**

**über Verkehrssituation und Lärmbelastung an der Dahlwitzer Straße in Mahlsdorf**

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche 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 das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie bewerten Senat und Bezirk die Verkehrssituation auf der Dahlwitzer Straße in Berlin-Mahlsdorf, besonders im Hinblick auf den Durchgangsverkehr von Lkw?

Antwort zu 1:

Die Dahlwitzer Straße liegt im Bezirk Marzahn-Hellersdorf und verläuft in Nord-Süd-Richtung im östlichen Randbereich des Landes Berlin. Diese Straße verbindet die Brandenburger Ortsteile Hönow und Hoppegarten miteinander. Des Weiteren ist in nordöstlicher Weiterführung der Dahlwitzer Straße über die Landesgrenze hinaus eine Anbindung an die Autobahn A 10 (Berliner Ring) und in südlicher Führung an die im Land Brandenburg gelegene Bundesstraße 1 gegeben. In der Folge hat die Dahlwitzer Straße eine wichtige verkehrliche Verbindungsfunktion und ist im übergeordneten Straßennetz des Landes Berlin als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Folglich gilt hier auch die gesetzlich vorgegebene innerstädtische Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) beträgt entsprechend der im Geoportal (FIS-Broker) unter [https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=k\\_vmen-gen2019@senstadt](https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=k_vmen-gen2019@senstadt) veröffentlichten Verkehrsmengenkarte DTVw 2019 (Kfz) 10.000 - 15.000 Kraftfahrzeuge, die LKW-Frequentierung wird mit werktäglich durchschnittlich 251-500 LKW für den südlichen Teil der Dahlwitzer Straße (südl. Landsberger Straße) und 751-1000 LKW für den nördlichen Teil (nördlich Landsberger Straße) angegeben. Damit liegt auch die Menge an Fahrzeugen > 3,5 Tonnen leicht oberhalb der gängigen Werte einer

örtlichen Straßenverbindung. Diese Verkehrsmengen und -zusammensetzungen spiegeln die Verkehrsbedeutung dieser Straße wider. Mit den vorhandenen Fahrstreifen (einer pro Fahrtrichtung) können diese Verkehre leistungsfähig abgewickelt werden.

Zur Querung der Dahlwitzer Straße steht dem Fußverkehr im nördlichen Straßenabschnitt unterhalb der Hamburger Straße und im südlichen Bereich hinter dem Griebenweg je ein Fußgängerüberweg zur Verfügung. Zur Schulwegsicherung der westlich gelegenen Mahlsdorfer Grundschule ist die Geschwindigkeit im Kreuzungsbereich Dahlwitzer Straße/Lemkestraße montags bis freitags von 7-17h auf 30 km/h reduziert.

Durch das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf wird Folgendes ergänzt:

„Die Dahlwitzer Straße stellt eine übergeordnete Straßenverbindung (StEP-Stufe III) zwischen Hönow und Hoppegarten dar und erschließt in dem Hoppegartener Teilabschnitt ein großes Gewerbegebiet.

Der Berliner Teilabschnitt wurde in den 60er Jahren lediglich unzureichend ausgebaut, da zum damaligen Zeitpunkt die Erschließungsfunktion noch nicht in dem heute vorhandenen Umfang gegeben war.

So sind Gehwege nur sehr schmal und nur auf einer Straßenseite vorhanden, obwohl beide Straßenseiten angebaut sind. Provisorische Entwässerungsmulden bestehen ebenfalls nur auf einer Straßenseite.

Radverkehrsanlagen bestehen nicht. Die vorhandene Beleuchtungsanlage ist technisch veraltet und entspricht nicht mehr dem heutigen Standard.

Die Dahlwitzer Straße besitzt ein sehr hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Nutzfahrzeuganteil. Sie wird von einer Buslinie befahren.“

Frage 2:

Welche Verkehrszählungen liegen hier vor?

Antwort zu 2:

Die letzten Verkehrszählungen in der Dahlwitzer Straße (Mahlsdorf) wurden im April 2016, September 2018 und Mai 2020 an den Querschnitten zur Landesgrenze Dahlwitzer Straße / Hönower Weg (Stadtgrenze) und Dahlwitzer Straße / Hoppegartenstr. (nördl. Stettiner Str.) durchgeführt.

Frage 3:

Welche aktuellen Messungen der Lärmbelastung liegen zum betreffenden Straßenabschnitt vor und welche Konsequenzen werden hieraus gezogen?

Antwort zu 3:

In den nationalen Rechtsverordnungen zum Verkehrslärm ist die Berechnung der Schallimmissionen von Straßen-, Schienen- und Flugverkehr vorgeschrieben. Mit den Berechnungsverfahren werden repräsentative Mittelungspegel für einen durchschnittlichen Jahrestag ermittelt. Die Verfahren sind bundesweit verbindlich vorgeschrieben. Die Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass die Rechenergebnisse in der Regel etwas höhere Ergebnisse zeigen als exemplarisch parallel durchgeführte Kontrollmessungen. Mit Schallausbreitungsprogrammen kann die Lärmbelastung durch die einzelnen Lärmquellen somit stadtweit ermittelt und rechtskonform beurteilt werden. Für den Einsatz von Berechnungsmodellen spricht zudem, dass nur hiermit Prognosen für eine Lärmbelastung möglich sind. Dies ist

insbesondere bei Planungsverfahren für Infrastrukturprojekte, aber auch bei der Planung von Maßnahmen zur Lärminderung von erheblicher Bedeutung.

Bei Messungen hingegen wird lediglich eine momentane Lärmsituation erfasst, daher werden sie nur selten vorgenommen. Um daraus repräsentative Mittelungspegel abzuleiten, ist ein erheblicher Aufwand erforderlich. Neben der eigentlichen Messung müssten beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche, Geräusche durch andere Lärmquellen sowie Schwankungen der Verkehrsstärke erfasst und bewertet werden. Sinnvoll können Messungen im Einzelfall sein (zum Beispiel im Rahmen der Fluglärmüberwachung oder zu Kontrollzwecken, um den Effekt einer Maßnahme zu prüfen), stadtweit ist dieses aber nicht möglich.

Gemäß den Vorschriften der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind in einem Ballungsraum wie Berlin die Lärmbelastungen für die Hauptlärmquellen Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie für lärmrelevante genehmigungsbedürftige Industrieanlagen in strategischen Lärmkarten zu ermitteln. Diese werden alle fünf Jahre unter Verwendung von aktuell vorliegenden Verkehrsdaten der einzelnen Verkehrsträger aktualisiert. Die aktuellen strategischen Lärmkarten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurden am 30. Juni 2017 veröffentlicht. Diese finden Sie hier:

<https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/kb705.htm>.

An der Dahlwitzer Straße/ Schongauer Straße liegen laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 65 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 57 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkte vor. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, nicht überschritten.

Die Dahlwitzer Straße wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung „Berlin wird leiser“ in 2018 häufiger benannt, wodurch eine Stellungnahme zu den möglichen Lärminderungsmaßnahmen erging (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermaktionsplan-berlin-2019-2023/>).

Darin wurde informiert, dass das zuständige Straßen- und Grünflächenamt eine Asphaltanierung anvisiert hat. Sofern die Fahrbahnerneuerung mit einem lärmoptimierten Asphalt erfolgt, können dann auch Fördermöglichkeiten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz geprüft werden

Frage 4:

Welche Maßnahmen sind seitens des Senats und des Bezirks geplant, um die Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Dahlwitzer Str. zu reduzieren? Wann sollen diese umgesetzt werden?

Antwort zu 4:

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ist neben dem lärmoptimierten Asphalt eine weitere aktive Möglichkeit, die Lärmbelastung zu verringern. Für das Hauptstraßennetz, zu der die Dahlwitzer Straße zählt, ist die Erarbeitung einer ganztägigen Tempo-30-Konzeption ein Bestandteil des vom Senat beschlossenen Lärmaktionsplans 2019-2023. In einem ersten Schritt wird ein neues Tempo-30-Nachtkonzept für das Berliner Hauptstraßennetz erarbeitet, um Lärmbelastungen an bewohnten Hauptverkehrsstraßen insbesondere

für den Nachtzeitraum zu mindern. Untersucht wird dabei unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange und insbesondere der Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), welche weiteren Straßenabschnitte für eine Tempo-30-Anordnung geeignet sind. Dabei werden die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung einbezogen. Damit wird die Verwaltung proaktiv tätig, um die Lärmsituation zumindest in der besonders sensiblen Nachtzeit zu reduzieren. Die Arbeiten an dem Programm sind noch nicht abgeschlossen.

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Der Neubau der Dahlwitzer Straße ist in der Investitionsplanung des Bezirkes Marzahn-Hellersdorf enthalten.“

Frage 5:

Wie bewerten Senat und Bezirk die Möglichkeit einer temporären Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h zur Minderung der Lärmbelastung?

Antwort zu 5:

Es wird auf die Antworten zu Frage 3 und Frage 4 verwiesen.

Aufgrund der aktuellen stadtweiten konzeptionellen Prüfungen und der damit verbundenen Festlegung von grundlegenden Einsatzkriterien zur Anordnungsfähigkeit von Tempo 30 zum Lärmschutz kann diesen Ergebnissen nicht durch eine temporäre Einführung von Tempo 30 vorgegriffen werden. Die Grenzwerte, die eine sofortige Anordnung erlauben würden, werden, wie oben dargestellt, nicht erreicht.

Durch das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf wird Folgendes ergänzt:

„Das Bezirksamt unterstützt die Anordnung von 30 km/h zur Lärmreduzierung, ist aber nicht anordnungsberechtigt.“

Frage 6:

Welche weiteren Maßnahmen sind in nächster Zeit entlang der Dahlwitzer Str. zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Situation für den Fuß- und Radverkehr geplant?

Antwort zu 6:

Die Defizite in der Dahlwitzer Straße bzgl. der fehlenden Anlagen für den Radverkehr und der unvollständigen Ausbildung von Gehwegen sind bekannt. Es gibt derzeit keine konkreten Planungen zur Ergänzung und Verbesserung der bestehenden Infrastruktur. Verbesserungen könnten daher nur im Rahmen der vom Bezirk geplanten Investitionsmaßnahme erreicht werden. Wegen der fehlenden Flächenverfügbarkeit im Bestand müsste diese Planung durch ein Planrechtsverfahren begleitet werden. Wegen der angrenzenden Straßenführung im Land Brandenburg und der auch dort bestehenden Defizite wäre zusätzlich eine Abstimmung mit den zuständigen Behörden durch den Vorhabenträger, hier das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf, angeraten.

Frage 7:

Wie weit sind die Vorplanungen für die Sanierung der Dahlwitzer Straße?

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:  
„Die Mittel zur Erstellung der Vorplanung stehen ab 2022 in der Investitionsplanung zur Verfügung.“

Frage 8:

Welche Zielstellung verfolgen Senat und Bezirk bei der Sanierung der Dahlwitzer Straße?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:  
„Mit der Sanierung der Dahlwitzer Straße soll der unzureichende Ausbau, der in den 60ziger Jahren erfolgte, behoben werden. Zum damaligen Zeitpunkt war die Erschließung im heute vorhandenen Umfang nicht vorhanden.  
Gehwege sind sehr schmal und nicht durchgängig vorhanden. Entwässerungsmulden bestehen ebenfalls nur auf einer Straßenseite. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Die Beleuchtungsanlagen sind technisch veraltet.  
Das Lärmaufkommen ist dementsprechend und soll durch die Sanierung gesenkt werden.“

Frage 9:

Wann ist Baubeginn und mit welcher Bauzeit ist voraussichtlich zu rechnen?

Antwort zu 9:

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Durch das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf wurde Folgendes zugearbeitet:  
„Das SGA Marzahn-Hellersdorf kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Auskunft zum Baubeginn und der Bauzeit geben.“

Berlin, den 19.10.2021

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz