

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Björn Wohler (CDU)

vom 17. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Januar 2023)

zum Thema:

**S25 | Lärmschutz in Borsigwalde und Tegel (I)**

und **Antwort** vom 30. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Februar 2023)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Björn Wohler (CDU)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14626  
vom 17.01.2023  
über S25 | Lärmschutz in Borsigwalde und Tegel (I)

---

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 um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die DB AG um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Mit welchen Ergebnissen wurde der Lärm in Tegel und Borsigwalde aufgrund der S25 gemessen?

- a. In welchen Straßen wurde der Lärm gemessen?
- b. Welche Mess-Methoden wurden angewendet?
- c. Zu welcher Tageszeit wurden die Messungen jeweils vorgenommen?

Frage 2:

Welche Maßnahmen für den Lärmschutz wurden infolge der Ergebnisse der Messungen wann ergriffen?

Antwort zu 1 und 2:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„In Vorbereitung der Eröffnung des elektronischen Stellwerks (ESTW) Tegel mit Inbetriebnahme 2021, wurden Arbeiten an den Signalanlagen und den Kabelkanälen vorgenommen, welche keine baulichen Veränderungen an den Infrastrukturanlagen ergaben. Ferner bestand keine weitere Veranlassung und keine rechtliche Verpflichtung des Gesetzgebers zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.

Die Arbeiten im Bereich der Abstellanlage Tegel sahen hingegen punktuelle bauliche Eingriffe vor, welche eine Plangenehmigung und somit die Verpflichtung zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen mit sich zogen. Die Ermittlung der zu schützenden Bereiche erfolgte in diesem Fall auf Grundlage der Grenzwerte der „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (TA Lärm). Bei der TA Lärm handelt es sich um eine Verwaltungsvorschrift, die in diesem Fall im Bereich der nicht für den durchgehenden Eisenbahnverkehr vorgesehenen Gleise, sondern lediglich für die zur Abstellung eingetakteten Gleise, Anwendung gefunden hat. Die TA Lärm definiert in der Nr. 6.1 zunächst sog. Immissionsrichtwerte einmal für den Tagzeitraum (grundsätzlicher Zeitraum von 6 bis 22 Uhr, vgl. Nr.6.4 der TA Lärm) und einmal für den Nachtzeitraum (grundsätzlicher Zeitraum von 22 bis 6 Uhr, vgl. Nr.6.4 der TA Lärm), die eingehalten werden müssen.

Die Höhe der Immissionsrichtwerte variiert dabei danach, welcher Gebietsart der jeweilige Immissionsort zuzurechnen ist. Die Gebietstypen entsprechen der Gebietseinstufung der Verordnung über die bauliche Nutzung der Baunutzungsverordnung (BauNVO).

Die Dimension der Lärmschutzwand im Bereich der Abstellanlage Tegel ist in den rechnerisch ermittelten Werten der TA Lärm begründet und wurde nicht per Messverfahren ermittelt.“

Frage 3:

Welche weiteren Maßnahmen werden im Vorfeld und im Zuge des Ausbaus der S25 und der Einführung des 10-Minuten-Taktes ergriffen?

- a. Wo werden zusätzliche Lärmschutzwände errichtet?
- b. Wie kann gegebenenfalls durch die Pflanzung von weiteren Bäumen der Lärm reduziert werden?
- c. Wie können die Anwohner darüber hinaus vor Lärm geschützt werden?

Antwort zu 3:

Die DB AG teilt zur Frage 3a mit:

„Das Projekt für den Ausbau des Streckenabschnittes Schönholz-Tegel-Hennigsdorf befindet sich derzeit in der Leistungsphase „Grundlagenermittlung/Aufgabenstellung“. Konkrete Aussagen zu etwaigen notwendigen baulichen Eingriffen können erst in den folgenden Leistungsphasen benannt und die Notwendigkeit möglicher schalltechnischer Untersuchungen ermittelt werden. In der Folge können auch erst in weiteren Leistungsphasen Angaben zu möglichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.“

Die DB AG teilt zur Frage 3b mit:

„Die Bepflanzung durch Bäume stellt keine praxisorientierte Lärmschutzmaßnahme an unseren Infrastrukturanlagen dar. Das Pflanzen neuer Bäume in unmittelbarer Nähe zu unseren Gleisanlagen könnte mitunter den sicheren Eisenbahnbetrieb gefährden, da Bäume in das Gleis stürzen könnten. Eine alternative Möglichkeit zur Schaffung von „grünem Lärmschutz“ könnte die Bepflanzung von Lärmschutzwänden darstellen. Diese Methode ist aktuell bei der DB AG in Prüfung.“

Die DB AG teilt zur Frage 3c mit:

„Die DB AG setzt hinsichtlich des Lärmschutzes auf ein übergreifendes Gesamtkonzept, das sowohl Maßnahmen an der Fahrzeugflotte als auch am Streckennetz beinhaltet. Sowohl technische Hilfsmittel, beispielweise Schienenstegdämpfer, Schienenschmiereinrichtungen, Schallabsorber o.Ä. können hier zum Einsatz kommen, um die Lärmemissionen direkt an der Entstehungsquelle zu minimieren. Zudem werden unsere Fahrzeuge und Anlagen regelmäßig gewartet und auf dem Stand der Technik gehalten. Ferner können zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen (passiv oder aktiv) im Zuge der Lärmvorsorge oder der Lärmsanierung umgesetzt werden, sofern die jeweiligen Voraussetzungen erfüllt sind.“

Berlin, den 30.01.2023

In Vertretung

Dr. Silke Karcher  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz