

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 9. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Februar 2026)

zum Thema:

Lärmminderungsmaßnahmen am östlichen Berliner Außenring und an der Nahverkehrstangente Ost

und **Antwort** vom 26. Februar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Februar 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25171
vom 09. Februar 2026
über Lärminderungsmaßnahmen am östlichen Berliner Außenring und an der
Nahverkehrstangente Ost

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die Fragen beziehen sich auf die „Machbarkeitsuntersuchung“ der Lärmkontor GmbH „über Maßnahmen zur Lärminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecken in zwei Untersuchungsbereichen des östlichen Berliner Außenrings – Schlussbericht“ im Auftrag der DB InfraGO AG nach Redaktion der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt vom 29.01.2025 und auf die Freigabe von 65 Mio. € durch den Bundesverkehrsminister für die weitere Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen am östlichen Berliner Außenring (BAR) am 29.01.2026.

Frage 1:

Wie könnte nach der erfolgten Freigabe der Finanzmittel der Zeitablauf für den Bau der Lärmschutzmaßnahmen am Berliner Außenring (BAR) aussehen? Wird für die Maßnahmen ein planrechtliches Verfahren notwendig?

Antwort zu 1:

Antwort der Deutschen Bahn AG:

„Die Umsetzung ist voraussichtlich für den Zeitraum ab 2030 bis 2035 angedacht.

Durch vorlaufende Bestandsnetz- und nachfolgende i2030-Projekte ist die Bildung von Baustufen mit unterschiedlichen Inbetriebnahmetermenen wahrscheinlich.

Ein planrechtliches Verfahren ist voraussichtlich nicht erforderlich, da das Vorhaben nach dem Investitionsbeschleunigungsgesetz umgesetzt wird. Das Investitionsbeschleunigungsgesetz verkürzt die Planungs- und Genehmigungsverfahren für große Infrastrukturprojekte.“

Frage 2:

Welche künftigen Ausbaumaßnahmen werden sinnvollerweise beim Bau der Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt, um später erhebliche Kostenmehrungen zu vermeiden? Werden insbesondere die Planungen des "Deutschland-Taktes" und der Güterverkehrsoffensive (vgl. z.B. den Masterplan des Bundesministeriums für Verkehr [BMV]) berücksichtigt, zumal infolge der geplanten Investitionsoffensive der Bundesregierung mittels des Sondervermögens von bis zu 500 Mrd. € für Infrastruktur und Klimaneutralität bis 2034 die Umsetzungen relativ zeitnah erfolgen können? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 2:

Antwort der Deutschen Bahn AG:

„Es werden alle bekannten Projekte der Bahn >LPH 0 (LPH – Leistungsphase nach HOAI) berücksichtigt. Im Planungsbereich handelt es sich um:

- a) Ausbau S2 Nord Buch – Bernau, Erweiterung ABA Buch
- b) Ausbau NVT Nord (Nahverkehrstangente Nord, Wartenberg – Sellheimbrücke – Turmbahnhof Karower Kreuz – Bucher Straße – Schönerlinder Straße)
- c) Neubau NVT Süd (Nahverkehrstangente Süd, Springpfuhl – Grünauer Kreuz, auch Neubau TVS - Tangentialverbindung Süd genannt)
- d) Ausbau Ostbahn (Anteile im Biesdorfer Kreuz)
- e) potentielle Flächen für Abstellanlagen des SPNV (Schienenpersonennahverkehrs) im Bereich Wuhlheide
- f) Die zu berücksichtigenden Projekte Dritter (bspw. Straßenbrücken) werden im Planungsverlauf erkundet und berücksichtigt.

Durch die Länder Berlin und Brandenburg sind Festlegungen zu treffen für:

- g) Neubau externer Werkstattstandort Schönerlinder Straße für die S-Bahn (LPH 0)

Weitere Projekte im Planungsverlauf aus dem Bestandsnetz werden fortlaufend erkundet.

Ebenso werden bekannte Änderungen des zukünftigen Betriebsprogramms berücksichtigt, soweit diese von den Eingangsgrößen der Machbarkeitsstudie abweichen.“

Frage 3:

Trifft es zu, dass mit „Mindestabstand der Schallschutzwände zur Gleismitte“ von 3,80 m nur der Abstand zum jeweils äußeren Bestandsgleis gemeint ist? (Seite 24) Wenn ja, wie werden die zusätzlich zu bauenden Gleise im Rahmen des viergleisigen Ausbaus des BAR zur Nahverkehrstangente Ost und die notwendigen Gleisverbindungen zwischen den perspektivisch 4 Gleisen samt neuen Bahnsteigen berücksichtigt, ohne die einmal errichteten Schallschutzwände wieder versetzen zu müssen?

Antwort zu 3:

Antwort der Deutschen Bahn AG:

„Die Aussage trifft nicht zu. Für jeden Abschnitt von Schallschutzwänden werden individuelle Gleisabstände ermittelt und realisiert. Maßgebend sind vor allem die Entwurfsgeschwindigkeiten, Standorte von Oberleitungsanlagen und Verkehrsstationen sowie die Lage und Ausdehnung von Brücken und Kunstbauwerken.

Es wird auf die Antwort 2 verwiesen. In der LPH 2 werden vsl. Varianten untersucht werden, die Lösungen mit TVS (Tangentialverbindung Süd) und ohne ermitteln. Der Planungsfortschritt der TVS wird maßgebend sein.“

Frage 4:

Warum fehlt in der Aufzählung der bekannten Ausbauplanungen die Nahverkehrstangente Ost? Zumindest im Abschnitt Springpfuhl – Grünau dürfte die Planung dem Senat und der DB InfraGO bekannt sein und darüber hinaus auch die Notwendigkeit des vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg angemahnten viergleisigen Ausbaus des BAR auf der gesamten Länge vom Karower Kreuz bis Grünau. (Seite 34)

Frage 5:

Warum wird der Schallschutz für den gesamten Verlauf der Nahverkehrstangente Ost von Karower Kreuz bis Grünau wegen noch laufender Ausbauplanungen nicht genauso zurückgestellt wie der Schallschutz für den S-Bahn-Ausbau Wartenberg – Karower Kreuz und Buch – Stadtgrenze sowie für die Tangentiale Straßen-Verbindung Ost (TVO)? (Seiten 60, 53, 71 und 74)

Frage 6:

Wird der ggf. entstehende Lärm der TVO in die Berechnungen der Lärmschutzmaßnahmen am BAR einbezogen? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht? Welche TVO-Varianten werden bei der Bauplanung der Lärmschutzmaßnahmen am BAR berücksichtigt:

- a) keine TVO,
- b) zweistreifige TVO,
- c) vierstreifige TVO?

Antwort zu 4 bis 6:

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die mit der Machbarkeitsuntersuchung geplanten Lärminderungsmaßnahmen am östlichen Berliner Außenring wurden im Rahmen des Lärmbrennpunktprogramms des Bundes entwickelt. Die Förderung erfolgt auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung 2022). Gemäß dieser Förderrichtlinie gilt Folgendes:

„Verhältnismäßig ist eine Maßnahme, wenn der absehbare Zeitraum der Nutzung einer Anlage, die zur Lärmsanierung errichtet wurde, in einer angemessenen Relation zur technischen Lebensdauer steht.“

Die Nahverkehrstangente Ost fehlt bei der Aufstellung im Bericht „Machbarkeitsuntersuchung über Maßnahmen zur Lärminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecken in zwei Untersuchungsbereichen des östlichen Berliner Außenrings“ erstellt am 29.01.2025 von der Firma Lärmkontor GmbH (Seite 34), obwohl diese damals bekannt war und betrachtet wurde. Während der Durchführung der Machbarkeitsuntersuchung zur Ermittlung einer Vorzugsvariante der Lärmschutzmaßnahmen waren die Planungen zur Nahverkehrstangente Ost im Anfangsstadium. Daher wurde der absehbare Zeitraum der Nutzung als angemessen eingestuft und es erfolgte keine Zurückstellung der Schallschutzmaßnahmen aufgrund der Nahverkehrstangente Ost.

Im Bericht „Machbarkeitsuntersuchung über Maßnahmen zur Lärminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecken in zwei Untersuchungsbereichen des östlichen Berliner Außenrings“ (Seite 35) wird erläutert, dass „die Zurückstellung der Schallschutzmaßnahmen vorgenommen wird, wenn nicht sichergestellt werden kann, dass die Schallschutzmaßnahmen im Zuge des ggf. erfolgenden Ausbaus rückgebaut werden müssen oder unzureichend sind. Ggf. unzureichend wären die Schallschutzmaßnahmen, wenn aufgrund des Ausbaus beispielsweise eine Lärmvorsorge durchgeführt werden müsste, da eine solche typischerweise zu umfangreicheren Schallschutzmaßnahmen führt.“

Die TVO wurde in der Berechnung der Lärmschutzmaßnahmen am Berliner östlichen Außenring nicht berücksichtigt (Antwort a – keine TVO).

Die Ermittlung der Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes erfolgt gemäß der Förderrichtlinie auf Grundlage der Berechnung des Schienenverkehrslärms. Der gesamte Abschnitt des Berliner Außenrings, der entlang der geplanten Tangentialverbindung Ost (TVO) verläuft (ein Abschnitt südlich der Straße Alt-Friedrichsfelde bis zur Spree) wurde aus der Untersuchung der Lärmschutzmaßnahmen ausgenommen, da eine angemessene Nutzungsdauer der geplanten Lärmschutzmaßnahmen aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes der Tangentialverbindung Ost (TVO) nicht angenommen werden konnte.

Frage 7:

Wie soll der notwendige Umbau des Bahnhofs Springpfuhl zu einem Verkehrsknotenpunkt zwischen S-Bahn, Regionalbahn und Straßenbahn mit Flächenerweiterung Richtung Osten beim Schallschutz berücksichtigt werden? (Seiten 67 und 68)

Antwort zu 7:

Antwort der Deutschen Bahn AG:

„Alle angemeldeten Forderungen der Träger öffentlicher Belange, parallele interne und externe Planungen sowie finanzierte Projektideen werden abgefragt und berücksichtigt. In der vertieften Planung wird mit den Projektpartnern über Konflikte und Unschärfen zu verhandeln sein.“

Frage 8:

Wie ist zu erklären, dass die niedrige Schallschutzwand (0,74 m hoch) mit 2.123 € pro Meter teurer ist als eine 2 m hohe Schallschutzwand mit 1.980 € pro Meter? (Tabelle 4, S. 22). Welche Schallabsorptionen können die niedrigen Schallschutzwände im Vergleich zu hohen Schallschutzwänden erzielen? Welche finanziellen Auswirkungen, z.B. beim Großmaschineneinsatz zur Gleisunterhaltung, entstehen jeweils (bitte Durchschnittswerte angeben!)?

Antwort zu 8:

Antwort der Deutschen Bahn AG:

„Die Kosten für Schallschutzwände basieren auf durchschnittlichen Erfahrungswerten. Diese stammen aus einem bundesweiten Preisvergleich.

Niedrige Schallschutzwände sind konstruktionsbedingt aufwendiger in der Herstellung, da hier unterschiedliche Materialien und ein anderer Wirkmechanismus zu Anwendung kommt. Niedrige Schallschutzwände sind nicht schallabsorbierend, sondern schallreflektierend. Die Schallminderungspotentiale der verschiedenen Varianten sind in Tabelle 4, S. 22 angegeben. Die Art der Schallschutzwand hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Gleisunterhaltung.“

Frage 9:

Warum wurden offenbar nur die in Abbildung 8 gezeigten niedrigen Schallschutzwände berücksichtigt und nicht andere Bauarten wie z. B. Gabionenwände? (Seite 23)

Antwort zu 9:

Antwort der Deutschen Bahn AG:

„Hier sind die technische Machbarkeit (MU Berliner Außenring) und die erreichbare Schutzwirkung entscheidend. Für die vorliegende Machbarkeitsuntersuchung wurden die gebräuchlichsten Varianten in der freiwilligen Lärmsanierung untersucht.“

Frage 10:

Bezieht sich die Eigenschaft „hochabsorbierend“ auch auf niedrige Schallschutzwände, genau wie bei höheren Schallschutzwänden? (Seite 24) Wenn nein, warum nicht? Und wieviel Kilometer hohe Schallschutzwände könnten durch niedrige ersetzt werden, wenn diese ebenfalls hochabsorbierende Eigenschaften hätten?

Antwort zu 10:

Antwort der Deutschen Bahn AG:

„Die Eigenschaft „hochabsorbierend“ bezieht sich auf die Klassifizierung von Schallschutzwänden nach DIN-EN 1793-1 und beschreibt Schallschutzwände mit einer Schallabsorption >8 dB. Niedrige Schallschutzwände funktionieren nach einem anderen Wirkprinzip und sind nicht schallabsorbierend. Entscheidend ist die gesamthafte Betrachtung der Schallausbreitung sowie die Höhe und Abstände der Gebäude in den betroffenen Bereichen.“

Frage 11:

Werden im Verlauf der weiteren Planungen Maßnahmen untersucht und umgesetzt, die die Wirkung der hohen Schallschutzwände als Sichtsperrn für die Fahrgäste, als verhinderte Wahrnehmbarkeit des umweltverträglichsten Verkehrsmittels Eisenbahn und als Verschandelung des Stadtbildes vermindern?

Antwort zu 11:

Antwort der Deutschen Bahn AG:

„Jede technische Lösung wird durch die DB InfraGO AG und die Planrechtsbehörde dahingehend geprüft, dass die Schutzgüter Mensch, Natur, Denkmalschutz und Wirtschaftlichkeit in einem korrekten Verhältnis zueinanderstehen. Die Fachplanung ermittelt die Lösung mit den geringsten Schutzguteingriffen.

Lärminderung an Bahnstrecken hat das Ziel, Umwelt- und Gesundheitsschutz in von Lärm belasteten Gebieten durch die Reduktion von Lärmemissionen zu verbessern. Der akustische Nutzen dieser Maßnahmen steht hier klar im Vordergrund und ist vom schwierig messbaren optischen Einfluss in jedem Fall abzugrenzen. Durch Maßnahmen der Lärminderung wird die Wahrnehmbarkeit des Verkehrsmittels Eisenbahn zwar akustisch reduziert, insgesamt trägt der Fokus auf Umweltverträglichkeit aber gerade in Ballungsräumen zu vermehrt positiver Wahrnehmung und Akzeptanz bei.“

Frage 12:

Für welche weiteren Berliner Bahnstrecken bestehen Überlegungen oder Planungen zum Schallschutz? Wann könnten diese realisiert werden?

Antwort zu 12:

Antwort der Deutschen Bahn AG:

„Für alle Neu- und Ausbauprojekte werden fortwährend und vorhabenbezogene Schallschutzanlagen untersucht und geplant.“

Berlin, den 26.02.2026

In Vertretung

Andreas Kraus

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt