

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/15575 –**

Lärmschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn entlang des Berliner Außenrings

Vorbemerkung der Fragesteller

Der östliche Berliner Außenring zwischen Karower und Grünauer Kreuz gehört laut Lärmkartierung durch das Eisenbahn-Bundesamt zu den Lärmbrennpunkten des Schienenverkehrs in Berlin. Diese Bahntrasse ist insbesondere durch den nächtlichen Schienengüterverkehr belastet.

Mit der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen wurde 1999 ein Programm aufgelegt, welches den Lärm an hochbelasteten Streckenabschnitten deutlich reduzieren soll. Nach Absenkung der für die Lärmsanierung relevanten Pegel (Auslösewert) gilt seit Anfang 2019 ein aktualisiertes Gesamtkonzept der Lärmsanierung, für das die Lärmsanierungsbedarfe neu berechnet wurden. Ferner wurde die zugehörige Förderrichtlinie fortgeschrieben (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html).

Voraussetzung dafür, dass Maßnahmen durchgeführt werden, ist die Aufnahme der entsprechenden Strecke in die Gesamtkonzeption der Lärmsanierung des Bundes. Dort, wo die Belastung besonders hoch ist und viele Anwohnerinnen und Anwohner betroffen sind, sollen die Streckenabschnitte laut Eisenbahn-Bundesamt bevorzugt saniert werden.

1. Welche Projekte sind im aktuellen Lärmsanierungsprogramm des Bundes („Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“) für Berlin enthalten (bitte einzeln mit Streckenlänge auflisten)?

In der Anlage 1 des Gesamtkonzepts zur Lärmsanierung, in der sich die in Bearbeitung befindlichen und fertig gestellten Lärmsanierungsbereiche befinden, sind für Berlin die folgenden Abschnitte der Strecke 6081 von Berlin-Gesundbrunnen über Berlin-Pankow und Berlin-Blankenburg bis Berlin-Karow enthalten:

- Berlin-Gesundbrunnen bis Berlin-Pankow: km 3,7 bis km 4,0 (Länge: 0,3 km),
- Berlin-Pankow: km 4,0 bis km 6,8 (Länge: 2,8 km),

- Berlin-Blankenburg: km 7,1 bis km 8,5 (Länge: 1,4 km),
- Berlin-Blankenburg bis Berlin-Karow: km 9,3 bis km 10,5 (Länge: 1,2 km).
Maßnahmen zur Lärmvorsorge, da Ausbauvorhaben.

Alle noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche für Berlin sind in der Anlage 3 des Gesamtkonzepts zur Lärmsanierung enthalten. Die Abschnitte, die bereits nach dem alten Lärmsanierungskonzept bearbeitet wurden, sind wieder aufgeführt, damit auch sie nach den neuen, niedrigeren Grenzwerten erneut untersucht und bearbeitet werden können. Beide Anlagen sind abrufbar auf der Webseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html).

2. In welcher Höhe wurden Mittel des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms seit 1999 in Berlin investiert (bitte Projekte einzeln nach Jahren und genauer Lage im Netz auflisten, bitte umgesetzte Maßnahmen genau beschreiben)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG wurden seit 1999 in Berlin 11,8 Mio. Euro in die Lärmsanierung investiert (Stand: 30. Juni 2019). Es wurden rund 5.400 Meter Schallschutzwände fertiggestellt. Weitere 600 Meter befinden sich in Planung oder im Bau. Zusätzlich wurden in 1.208 Wohneinheiten passive Maßnahmen umgesetzt (Schallschutzfenster, Dachsanierung, Schalldämmlüfter, Fassadendämmung, Rollladenkästen).

Die folgende Tabelle enthält eine Aufstellung der abgeschlossenen bzw. in Planung oder im Bau befindlichen Maßnahmen:

Ort	Länge in km	Art	Investitionen T in Euro	Jahr
Berlin Pankow (im Bau), Strecke 6081, km 4,2–8,8	4,6	Schallschutzwände, passive Maßnahmen	9.610,6	2015–2020
Berlin-Karow, Strecke 6081, km 8,5–10,5	2,0	Lärmvorsorge		
Berlin-Karow, Strecke 6081, km 10,5–12,4	1,9	Passive Maßnahmen	14,4	2007–2008
Berlin-Stadtbahn, Strecke 6109, km 1,0–10,3	9,3	Schallschutzwände, passive Maßnahmen	1.150,4	2002–2008
Berlin-Hansaviertel, Strecke 6109, km 7,0–7,6	0,6	Passive Maßnahmen	800,2	2003
Berlin-Charlottenburg, Strecke 6109, km 11,3–12,4	1,1	Lärmvorsorge		
Berlin Nikolassee–Berlin Wannsee, Strecke 6118, km 21,8–25,8	4,0	Passive Maßnahmen	256,0	2003
Berlin-Sonnenallee, Strecke 6020, km 16,2–17,3 Strecke 6021, km 0,5–1,0	1,6	Schienenschmier- anlage	52,3	2009
Berlin Wegdornsiedlung, Strecke 6126, km 38,3–38,6	0,3	Schallschutzwände, passive Maßnahmen	17,2	2003
Berlin-Siedl. Sachsenberg, Strecke 6126, km 39,1–39,5	0,4	Schallschutzwände, passive Maßnahmen	96,9	2003
Berlin-Siedl. Wendenheide, Strecke 6126, km 42,5–43,5	1,0	Passive Maßnahmen	18,6	2006

3. Welche Schallschutzmaßnahmen respektive Projekte sind für den Streckenabschnitt auf dem Berliner Außenring zwischen S-Bahnhof Wuhlheide und dem Karower Kreuz (bis Karower Damm/Blankenburger Chaussee) geplant bzw. wurden bereits realisiert oder befinden sich in der Bauausführung (bitte einzelnen auflisten)?
8. Wurden schalltechnische Untersuchungen bzw. Messung zur Überprüfung der Lärmsituation am genannten Streckenabschnitt des Berliner Außenrings durchgeführt?
Wenn ja, zu welchem Ergebnis führten diese, und wie wird das Ergebnis im Hinblick auf die Auslösewerte bewertet?
9. Sind weitere Untersuchungen am genannten Streckenabschnitt des Berliner Außenrings geplant?
 - a) Wenn ja, welche, und für wann?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
10. Welche Auswirkung haben die Planungen zur bzw. der Bau der Tangentialverbindung Ost für die Projektierung von Schallschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn entlang des Berliner Außenrings?

Die Fragen 3 sowie 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG erstellt die Lärmkontor GmbH derzeit im Auftrag der DB Netz AG eine Machbarkeitsuntersuchung über ergänzenden Lärmschutz am östlichen Berliner Außenring. Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung liegen voraussichtlich Mitte 2020 vor. Aufgrund der laufenden Planungen zur Tangentialverbindung Ost (TVO) werden Lärmschutzmaßnahmen in diesem Abschnitt des östlichen Berliner Außenrings im Rahmen der Planungen zur TVO betrachtet.

4. Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner, d. h. vom Lärm betroffene, wohnen nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt entlang des Korridors des genannten Streckenabschnitts entlang des Berliner Außenrings bzw. sind direkt von der Lärmimmission betroffen?

Nach Auskunft der DB AG wird die Anzahl der vom Lärm betroffenen Anwohner im Zuge der schalltechnischen Untersuchungen ermittelt.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

5. Wurden die Strecke oder Teile derer vor oder nach der Neufassung des Gesamtkonzepts Lärmsanierung als „sanierungsbedürftiger Abschnitt“ identifiziert?

Folgende Abschnitte auf dem Berliner Außenring zwischen S-Bahnhof Wuhlheide und dem Karower Kreuz (bis Karower Damm/Blankenburger Chaussee) sind als noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche in der Anlage 3 des Gesamtkonzepts zur Lärmsanierung enthalten:

Strecke Nr.	Nr. des Sanierungsabschnitts	Sanierungsbereich	von km	bis km	Länge in km
6080	110001	Berlin – KGA Wuhlheide Lichtenberg, Berlin – Karlshorst	27,1	27,4	0,3
6080	110002	Berlin – KGA Biesenhorst 1	27,6	28,9	1,3
6080	110002	Berlin – Marzahn, Berlin – Friedrichsfelde, Berlin – KGA Seegelände, Berlin – Karlshorst, Berlin – Biesdorf	29,1	33,8	4,7
6067	110002	Berlin – Hohenschönhausen, Berlin – Alt-Hohenschönhausen	1,8	2,5	0,7
6067	110002	Berlin – Hohenschönhausen, Berlin – Neu-Hohenschönhausen	2,7	5,1	2,4
6067	110002	Berlin – Malchow	5,4	6,2	0,8
6067	110002	Berlin – Malchow	6,3	6,5	0,2
6067	110002	Berlin – Karow, Berlin – Blankenburg	7,3	8,7	1,4
6087	110002	Berlin – Karow	0,7	1,0	0,3
6087	110002	Berlin – Karow	1,1	1,2	0,1

6. Welchen Stellenwert haben die Strecke bzw. deren Abschnitte in der sogenannten Prioritätenliste der Lärmsanierung (Priorisierungskennziffer nach den aktuellen Bemessungswerten)?

Der Sanierungsabschnitt 110001 mit einer Gesamtlänge von 34,9 km ist im Gesamtkonzept mit einer Priorisierungskennziffer (PKZ) von 44,317 aufgeführt. Für den Sanierungsabschnitt 110002, der insgesamt 26,6 km lang ist, wurde eine PKZ von 22,640 ermittelt.

7. Welche Verkehrsprognose wurde für den Streckenabschnitt bei der Priorisierung zugrunde gelegt (bitte Ist-Zahlen den Prognosewerten für 2025 bzw. 2030 gegenüberstellen)?

Im Rahmen der Priorisierung des Gesamtkonzeptes 2019 wurde die Verkehrsprognose 2030 für den Bundesverkehrswegeplan 2030 verwendet. Ein Abgleich mit Ist-Zahlen findet erst im Rahmen der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung für den jeweiligen Bereich/ Abschnitt durch den Schallgutachter statt.