



Berlin: gesünder und lebenswerter

Berlin wird leiser

Anlage 4b: Auswertungsbericht der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des „Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023“

Inhalt

1. Das Verfahren	3
1.1. Steckbrief, Ziele und Inhalte der Beteiligung „Öffentliche Auslegung“	3
1.2. Dialogkonzept und Ablauf der öffentlichen Auslegung	4
2. „Öffentliche Auslegung“ in Zahlen	6
3. Hinweise der Bürgerinnen und Bürger	7
3.1. Einleitung	7
3.2. Methodik	7
3.3. Was waren wesentliche Themen, wie verteilen sie sich auf die Stadt?	8
3.4. Darstellung und Abwägung der Hinweise zur „Öffentlichen Auslegung“	11
4. Verbändestellungnahmen	20
4.1. Zusammenfassung der Verbändestellungnahmen	20
4.2. Darstellung und Abwägung der Verbändestellungnahmen	26
5. Zusammenfassung	43
Anhang	44
Impressum	47

1. Das Verfahren

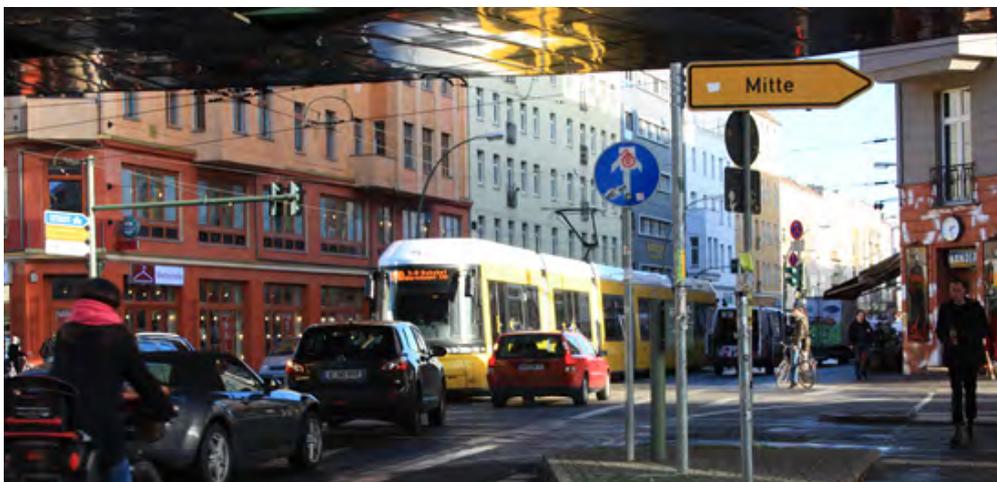


Abbildung 1: An der Kreuzung Schönhauser Allee/Danziger Straße (U-Bhf. Eberswalder Straße)
[Quelle: SenUVK]

1.1. Steckbrief, Ziele und Inhalte der Beteiligung „Öffentliche Auslegung“

In der Zeit vom 17. Juli bis 16. August 2019 wurde der Entwurf zum Lärmaktionsplan öffentlich ausgelegt und die Öffentlichkeit aufgefordert, Hinweise zu den Inhalten zu geben. Dabei war es bis zum 31. August 2019 möglich, sich über mein.Berlin.de, per Webformular auf der Internetseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, per E-Mail, per Brief oder vor Ort (per Formularfragebogen, schriftlich oder per Beteiligungsmonitor auch Online) zu beteiligen. Der Fokus lag bei dieser Beteiligung auf dem Planinhalt. Dennoch nutzten viele Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit ihre Lärmorte zu benennen. In einem ersten Schritt werden in dieser Anlage zum Lärmaktionsplan die Beteiligung im Überblick, erste Ergebnisse und Konsequenzen für den Lärmaktionsplan und das weitere Verfahren dargestellt.

Die zentralen Themen werden in diesem Bericht dokumentiert und ausgewertet. Alle unter mein.Berlin.de eingegangenen Hinweise können auch weiterhin dort eingesehen werden.

Zeitraum der Beteiligung zur öffentlichen Auslegung	Online-Diskussion: 17. Juli bis 31. August 2019
Durchführende Behörde/ Ansprechpartnerin	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Herr Horst Diekmann
Zielsetzung	Beteiligung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung
Relevanz der Ergebnisse	Die Ergebnisse fließen in die Berliner Lärmaktionsplanung ein, die Hinweise werden geprüft und abgewogen. Redaktionelle und strategische Hinweise werden gegebenenfalls in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.
Teilnehmerkreis	Während der aktiven Beteiligungsphase: <ul style="list-style-type: none"> ■ meinBerlin: 206 ■ Webformular: 126 ■ E-Mail: 23 ■ 20 Hinweise wurden schriftlich eingereicht ■ davon insgesamt 10 Stellungnahmen durch Verbände (siehe Abschnitt 4)

1.2. Dialogkonzept und Ablauf der öffentlichen Auslegung

Mit der öffentlichen Auslegung des Lärmaktionsplans bestand die Möglichkeit, Hinweise und Änderungswünsche zum Entwurf des Lärmaktionsplans abzugeben. In den angebotenen Formularen wurden die Kapitel des Entwurfs des Lärmaktionsplans sowie ein Freitextfeld angeboten, verknüpft mit der Aufforderung die entsprechenden Themen zu wählen und Hinweise dazu zu geben. Auf mein.berlin.de war die Abfrage ähnlich, aufgrund des Formats in etwas offenerer Form dargeboten.

Informiert über die öffentliche Auslegung wurden die Bürgerinnen und Bürger über das Berliner Amtsblatt, die großen Berliner Tageszeitungen, eine Pressemitteilung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (vom 16. Juli 2019) und per Newsletter.¹ Interessierte konnten während der Beteiligungsphase sowohl auf der Homepage der Senatsverwaltung über leises.berlin.de, als auch auf der Berliner Beteiligungsplattform mein.berlin.de Informationen einholen und am Verfahren teilnehmen.

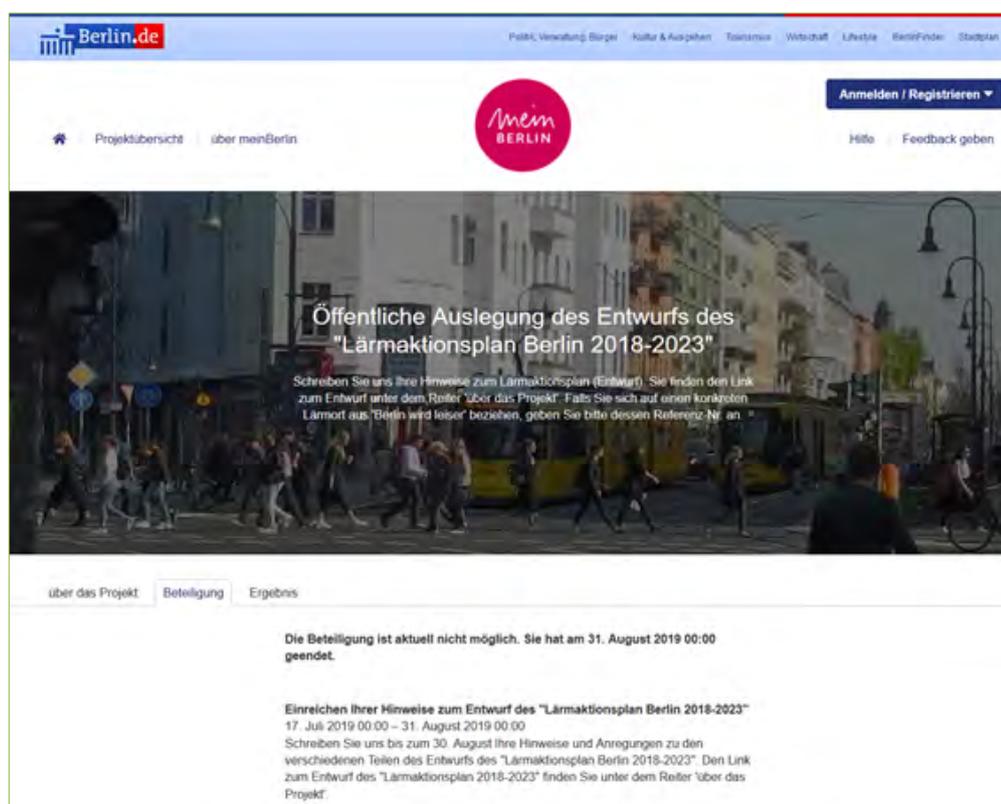


Abbildung 2: Startseite des Online-Dialogs zur öffentlichen Auslegung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan

Alle unter mein.berlin.de eingehenden Hinweise und Kommentare wurden von der Moderation gelesen, auf mögliche Verletzungen der Dialogregeln² geprüft und gegebenenfalls geändert. Eingestellte Hinweise wurden direkt freigeschaltet.

Auf Grundlage der Kommentare konnten bereits im laufenden Online-Dialog die Beiträge mit den meisten Kommentaren angezeigt werden.

¹ Per Newsletter wurden die Newsletter-Abonnenten von „Berlin wird leiser“ und die Newsletter-Abonnenten der Teilnehmenden der Beteiligungsprojekte unter meinBerlin zum Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023 informiert.

² Die Dialogregeln finden Sie unter <https://mein.berlin.de/netiquette/>.

<p>Dringend Lärmschutzmaßnahmen benötigt zwischen Heidelberger- und Bundesplatz  9</p> <p>Kapitel 5: Lärminderungsstrategien und Maßnahmen 2018-2023</p> <p>Vomlärmgenervter100 28. August 2019</p>
<p>Verbot von Laubbläsern und ähnlichen Maschinen  8</p> <p>Lärmaktionsplan Berlin 2018-2023 gesamt</p> <p>Thomac 20. Juli 2019</p>
<p>Einfache und kreative Ideen zur Minderung des Straßenlärms der Stadtautobahn  8</p> <p>Kapitel 5: Lärminderungsstrategien und Maßnahmen 2018-2023</p> <p>Jonas_Berlin 28. August 2019</p>
<p>Schnelle und kreative Lösungen zur Lärminderung Stadtautobahn/Schienenlärm zwischen Heidelberger und Innsbrucker Platz  8</p> <p>Kapitel 5: Lärminderungsstrategien und Maßnahmen 2018-2023</p> <p>tribe 28. August 2019</p>
<p>Schnelle einfache Lösungen zur Lärmreduktion im Bereich Heidelberger Platz  7</p> <p>Lärmaktionsplan Berlin 2018-2023 gesamt</p> <p>Menkel 28. August 2019</p>
<p>Flüsterasphalt in der Gegend Heidelberger Platz!  7</p> <p>Kapitel 5: Lärminderungsstrategien und Maßnahmen 2018-2023</p> <p>Vomlärmgenervter100 28. August 2019</p>
<p>Bässe allerorten - Verlärmung ruhiger Gebiete durch öffentliches Abspielen von Musik  6</p> <p>Kapitel 6: Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume</p> <p>fassade 23. Juli 2019</p>

Abbildung 3: Auszug eingegangene Hinweise sortiert nach der Anzahl ihrer Kommentare

2. „Öffentliche Auslegung“ in Zahlen

Insgesamt wurden 344 eingegangene Beiträge³ ausgewertet, 10 davon sind Stellungnahmen, die durch Verbände abgegeben wurden (Abbildung 4). Es entfielen 206 Beiträge auf die Plattform von meinBerlin, 122 auf das Webformular, 23 Beiträge kamen per E-Mail. 20 Beiträge wurden postalisch oder handschriftlich in den Räumen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgegeben.

Beiträge zum Lärmaktionsplan nach Herkunft

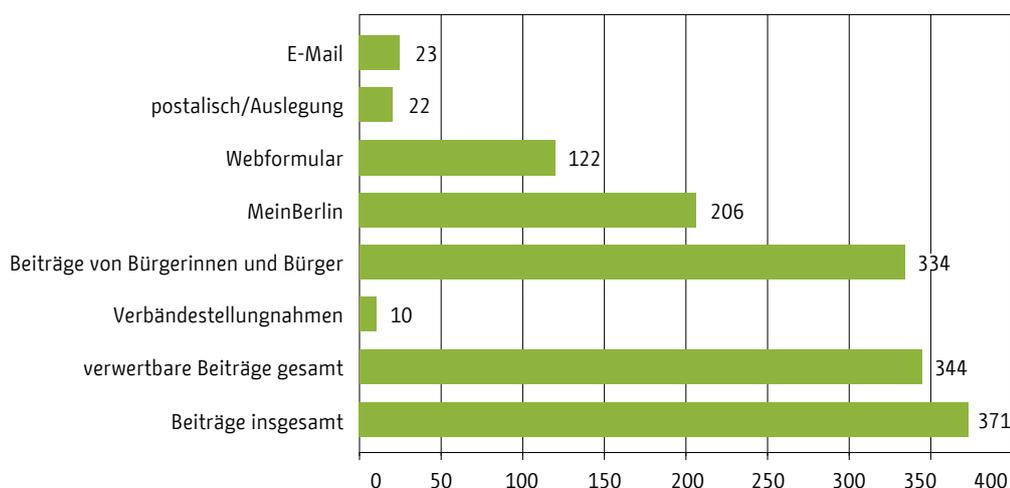


Abbildung 4: Übersicht der eingegangenen Beiträge zum Entwurf des Lärmaktionsplans

Im Online-Dialog auf mein.Berlin.de konnten die Beiträge von registrierten Teilnehmenden kommentiert werden. Insgesamt wurden die Beiträge 81 mal kommentiert.

In den folgenden beiden Abschnitten werden zuerst die Beiträge der Bürgerinnen und Bürger dargestellt, ausgewertet und abgewogen (Abschnitt 3), im Anschluss daran (Abschnitt 4) die Verbandestellungnahmen.

³ Insgesamt sind 371 Beiträge im Rahmen der Beteiligung eingegangen. Von diesen waren 27 Beiträge aufgrund von Dopplungen oder fehlenden Inhalts nicht verwertbar.

3. Hinweise der Bürgerinnen und Bürger

3.1. Einleitung

Mit der vorliegenden Auswertung werden die eingegangenen Hinweise (ein Beitrag kann dabei mehrere Hinweise enthalten) strukturiert und thematische Schwerpunkte identifiziert. Dies dient als Grundlage, um die Hinweise bei der finalen Überarbeitung des Lärmaktionsplans, beziehungsweise bei der Umsetzung der dargestellten Maßnahmen und Strategien zu berücksichtigen. Hinweise zu Lärmthemen, die nicht Inhalt der Lärmaktionsplanung sind, werden den zuständigen Stellen innerhalb und außerhalb der Verwaltung übermittelt.

3.2. Methodik

Aufgrund der Vielzahl der Hinweise kann an dieser Stelle keine detaillierte Darstellung der Auswertung und der Abwägung der einzelnen Hinweise erfolgen. Die Auswertung, die Abwägung und die thematischen Schwerpunkte werden zusammenfassend dargestellt und exemplarisch anhand konkreter Beispiele unterlegt. Zur Strukturierung der Hinweise wurden diese themenbezogen codiert. Der Fokus lag dabei auf der Entwicklung des Lärmaktionsplans und nicht auf der erneuten Identifizierung und Analyse von Lärmhinweisen. Die Schlagwortauswertung zur öffentlichen Auslegung war daher deutlich weniger detailliert als in der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan in 2019⁴. In den kommenden Jahren werden die benannten Maßnahmenvorschläge in die Lärmaktionsplanung einfließen und als Arbeitsgrundlage dienen.

Die 81 abgegebenen Kommentare waren überwiegend Zustimmungsbekundungen oder ähnliches ohne einen inhaltlichen Mehrwert für die Lärmaktionsplanung. Daher werden die Kommentare hier nicht ausgewertet und dargestellt. Im weiteren Verfahren des Lärmaktionsplans (beispielsweise bei der Maßnahmenplanung) werden die Kommentare gegebenenfalls verwendet.

Die Textauswertung wurde analog der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt: „Für die thematische Strukturierung der Hinweise wurden die Texte der Teilnehmenden ausgewertet. Die Textauswertung der Hinweise erfolgte angelehnt an Mayring⁵ auf Basis einer strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse. Das methodische Vorgehen eignet sich gut für die systematische, regelgeleitete Strukturierung und Zusammenfassung großer Textmengen. Diese Methode trägt der offenen, nicht-repräsentativen Form der Beteiligung Rechnung. Sowohl methodisch als auch von der Zielsetzung des Verfahrens ausgehend sind Rückschlüsse auf quantitative Meinungsbilder nicht möglich – diese Auswertung erhebt also keinen Anspruch auf Repräsentativität.“

Für die systematische Verschlagwortung der Hinweise wurde ein abgestuftes Schlagwortsystem entwickelt. In der ersten Stufe wurde zunächst zwischen grundsätzlichen Lärmarten (zum Beispiel: Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm) unterschieden. In einem zweiten Schritt wurden die Lärmquellen/-arten spezifischer bestimmt.

⁴ Die Schlagwortauswahl wurde auf Basis der Schlagworte der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung entwickelt, deutlich reduziert und teilweise angepasst.

⁵ Mayring, Philipp (2002). Einführung in die Qualitative Sozialforschung: Eine Anleitung zu qualitativem Denken (5. Auflage). Belz. Für die vorliegende Auswertung wurde Mayrings Vorgehensweise zur systematischen Kategorisierung von Inhalten in abgewandelter, vereinfachter Form angewendet.

„Die Häufungen einzelner Schlagworte lassen keine statistischen Rückschlüsse zu. Dies liegt daran, dass den Kategorien eine ungleiche Anzahl von Schlagworten zugeordnet wurde und die Schlagworte auf verschiedenen Ebenen liegen. Außerdem wurden einzelnen Hinweisen mehrere Schlagworte zugeordnet – nämlich immer dann, wenn ein Thema genannt wurde, unabhängig davon wie stark es thematisiert wurde.“⁶

Eine qualitative Einordnung erfolgte in der Zusammenfassung und bei den Auswertungen zu den jeweiligen thematischen Schlagwortgruppen, die auf den folgenden Seiten zu finden sind.

Nach dieser Methode konnten den 334 Beiträgen⁷ insgesamt 1.712 Schlagworte zugeordnet werden. Zusätzlich zur themenbezogenen Codierung wurde dokumentiert, ob Lärmorte benannt oder strategische Hinweise gegeben wurden und ob die Hinweise auf die gesamte Stadt oder auf Bezirke bezogen waren.

Schlagworte	Anzahl
Straßenlärm	527
Schienenlärm	67
Fluglärm	127
sonstiges	40
Industrie- und Gewerbelärm	30
andere Lärmarten	29
ruhige Gebiete, städtische Ruhe- und Erholungsräume	53
allgemein/stadtweit/Bezirke	418
Strategie/Lärmort	421
gesamt	1.712

Tabelle 1: Übersicht aller vergebenen Schlagworte (inklusive Strategie/Lärmort und stadtweit/Bezirk)

3.3. Was waren wesentliche Themen, wie verteilen sie sich auf die Stadt?

An dieser Stelle folgt ein kurzer Überblick, welche Themen bei der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des „Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023“ generell häufig eingebracht wurden.

Viele Bürgerinnen und Bürger nutzten die Beteiligung zur Benennung ihrer konkreten Lärmorte: Sei es, dass diese noch nicht Inhalt des Lärmaktionsplans wären, dass die vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen nicht ausreichend seien oder auch ohne konkreten Bezug zum Lärmaktionsplan.

strategisch oder konkret auf Lärmort(e) bezogen	Anzahl
strategische Hinweise	96
Hinweise auf konkrete Lärmorte	151
sowohl strategisch als auch auf konkrete Lärmorte bezogen	87
gesamt	334

Tabelle 2: Bezug der eingegangenen Beiträge

Von den 334 Beiträgen der Teilnehmenden bezogen sich 45 Prozent auf konkrete Lärmorte (siehe Tabelle 2). Knapp 30 Prozent gaben strategische Hinweise und gut ein Viertel beschrieben in ihren Beiträgen sowohl strategische als auch auf konkrete Lärmorte bezogene Themen. Die Beiträge von Teilnehmenden können dabei mehrere Hinweise enthalten.

⁶ Berlin wird leiser – Auswertungsbericht der Öffentlichkeitsbeteiligung, Hrsg. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin, Januar 2019.

⁷ Ein Beitrag kann mehrere Hinweise enthalten. Im Durchschnitt wurden pro Beitrag etwa 2,5 thematische Schlagworte vergeben.

Verteilung der Hinweise auf das Stadtgebiet

Abbildung 5: Verteilung der Hinweise auf das Berliner Stadtgebiet

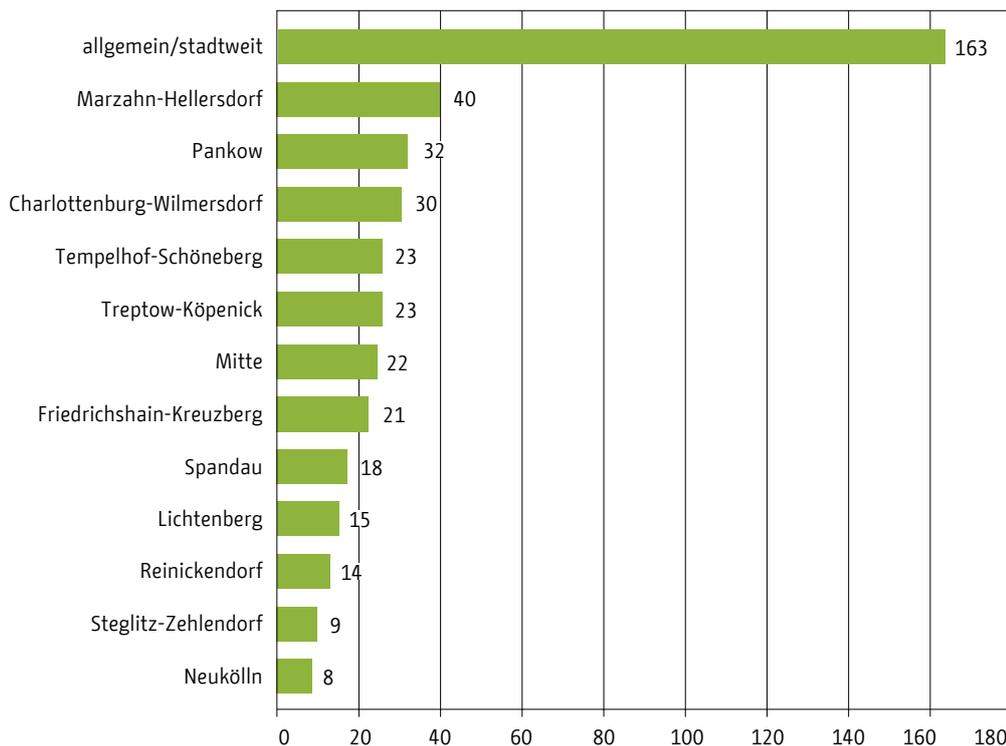
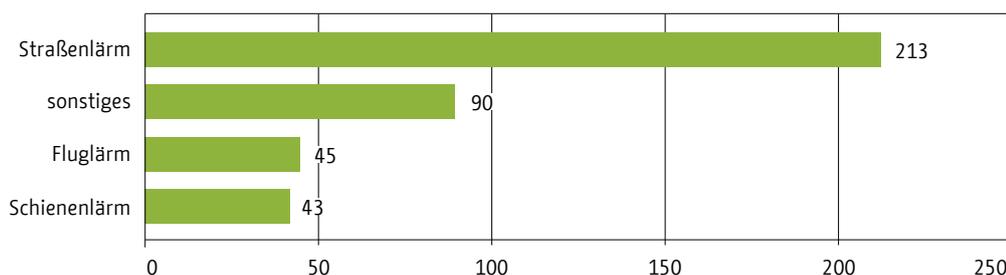


Abbildung 5 ist zu entnehmen, dass knapp die Hälfte der gegebenen Beiträge stadtweit geltende Hinweise oder Hinweise allgemeiner Art beinhalten, und dass in gut drei Viertel der Beiträge Hinweise enthalten sind, die sich auf Lärmorte in Bezirken beziehen (255).

Die meisten Hinweise auf Lärmorte in Bezirken wurden für den Bezirk Marzahn-Hellersdorf gegeben (40), gefolgt von den Bezirken Pankow und Charlottenburg-Wilmersdorf. Die wenigsten Hinweise auf Lärmorte kamen für die Bezirke Steglitz-Zehlendorf und Neukölln.

Hinweise zugeordnet nach Lärmart

Abbildung 6: Hinweise zugeordnet nach Lärmart



Knapp zwei Drittel der Hinweise zum Entwurf des „Lärmaktionsplans Berlin 2019–2023“ setzen sich mit der Lärmart „**Straßenlärm**“ auseinander (siehe Abbildung 6). Ein Thema, das besonders häufig benannt und als wesentlich beschrieben wurde, war dabei die Verkehrsgeschwindigkeit (Tabelle 3):

- Zum einen die **Überschreitungen der angeordneten Geschwindigkeit** als auch der vielfache Wunsch nach mehr **Tempo-30-Anordnungen**. Diese Forderungen nach Tempo-30-Anordnungen sind zu allermeist auf konkrete Orte bezogen.

- Einen weiteren Schwerpunkt der Hinweise bilden die Forderungen einer **veränderten Verkehrsführung** und der **Verminderung von Durchgangsverkehren**: Diese werden teils als Forderung nach einem Verkehrskonzept eingebracht (unter anderem im Pankower Norden) und oftmals auf **Wirtschaftsverkehre** bezogen.
- Bezogen auf das **Verhalten von Personen im Straßenverkehr** wurde das lärmerezeugende Verhalten von Verkehrsteilnehmenden etwa zur Hälfte gemeinsam mit dem Hinweis auf Geschwindigkeitsüberschreitungen thematisiert. Des Weiteren werden unnötig laute Motoren oder Auspuffgeräusche von Autos und Motorrädern als störende verhaltensbedingte Lärmquellen benannt.

Nachfolgend sind die 20 häufigsten der den Hinweisen zugeordneten Schlagworte aufgelistet. Da viele Schlagwörter thematisch nah beieinanderliegen oder zu einer Schlagwortgruppe gehören, werden diese in der Grafik gruppiert aufgeführt.

Bei gut einem Viertel der Hinweise beziehen sich die Hinweisgebenden auch auf die Lärmart Sonstiges (Abbildung 6). Hierzu wird am häufigsten auf das lärmende Verhalten von Personen insbesondere auf Partylärm und Nachbarschaftslärm hingewiesen. Weiterhin wird häufig Lärm, der durch öffentliche wie private Grünpflege entsteht (insbesondere Laubbläser), als störend beschrieben.

Lärmart	Schlagworte	Anzahl
	Straßenlärm: Verkehrsgeschwindigkeit – Änderung der Geschwindigkeit T 30	83
	Straßenlärm: Verkehrsgeschwindigkeit – Einhaltung der StVO (Geschwindigkeitsüberschreitung, Raser, Kontrollen, Dialogdisplays)	82
	Straßenlärm: Verkehrsgeschwindigkeit – Änderung der Geschwindigkeit/Schrittgeschwindigkeit und Temporeduzierungen auf Autobahnen	20
	Straßenlärm: Verkehrsführung/Durchgangs-/Schleichverkehr	74
	Straßenlärm: Lkw	54
	Straßenlärm: Fahrbahnerneuerung und lärmindernder Asphalt	45
	Straßenlärm: Verhalten/Fahrweise/Manipulationen an Fahrzeugen	44
	Straßenlärm: straßenräumliche Maßnahmen	36
	Straßenlärm: Förderung Umweltverbund	29
	Straßenlärm: Autobahnlärm	22
	Straßenlärm: Schallschutzmaßnahmen – Schallschutzfenster	17
	Straßenlärm: Rettungsverkehr	21
	Fluglärm: TXL	31
	Fluglärm: Nachtflug	22
	sonstiges: individuelles Verhalten (nicht im Straßenverkehr), Partylärm, Nachbarschaftslärm	25

Tabelle 3: Die 20 häufigsten Schlagworte

Lärmart	Schlagworte	Anzahl
	Schienenlärm DB Netz: Allgemein (Personen-, Güterverkehr; S-Bahn)	23
	Schienenlärm BVG: Straßenbahn	21
	ruhige Gebiete: Qualität städtischer Ruhe- und Erholungsräume	23
	ruhige Gebiete: Notwendigkeit städtische Ruhe- und Erholungsräume zu stärken	20
	andere Lärmarten: Grünpflege	19

Fluglärm und Schienenlärm werden ähnlich häufig in etwa 13 Prozent der Hinweise als Lärmart benannt. Die häufigsten Hinweise zum Thema Fluglärm gingen zum **Flughafen Tegel** ein. Hier wird insbesondere die gestiegene Anzahl der Flugbewegungen und der **Fluglärm in der Nacht** beklagt und Abhilfe gefordert. Zum Schienenlärm beziehen sich die Hinweise etwa zu gleichen Teilen auf den **Lärm der Eisenbahn** und **der Straßenbahn**, die U-Bahn wird selten benannt.

3.4. Darstellung und Abwägung der Hinweise zur „Öffentlichen Auslegung“

Vorgehen bei der Abwägung und Übersicht

Alle Hinweise wurden ausgewertet und abgewogen. Im Folgenden wird ein quantitativer Überblick gegeben und themenbezogen wird die Abwägung und der weitere Umgang mit den eingegangenen Hinweisen zum Entwurf des Lärmaktionsplans zusammenfassend dargestellt. Auf einzelne sehr konkrete Hinweise zu Lärmorten, wird direkt geantwortet werden, wie beispielsweise zur Wirksamkeit lärmarmen Asphaltes an bestimmten Lärmorten.

So werden in die weitere Bearbeitung der im Lärmaktionsplan verankerten Aufgaben Hinweise von 286 der insgesamt 344 Beiträge einfließen. Unter anderem in:

- die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Tempo-30-Konzepte,
- die Strategie „Verhalten im Straßenverkehr“,
- die Strategie „Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren“,
- die Weiterentwicklung des Themas „städtische Ruhe- und Erholungsräume“ oder auch
- in alle im Lärmaktionsplan dargestellten Arbeitsbereiche der Lärminderungsplanung, bei denen die bisherigen Berliner Strategien zur Lärminderung fortgeführt werden, und auch
- in die weitere Arbeit zur Lärminderungsplanung, beispielsweise in die Hinweise, die im Rahmen der Trägerbeteiligung zu Planvorhaben gegeben werden (Bebauungsplan-, Planfeststellungsverfahren und so weiter).

Knapp die Hälfte der Beiträge enthält Themen, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind oder auch in der Zuständigkeit anderer Stellen liegen. Diese werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

Für ein knappes Viertel der Beiträge werden Erläuterungen zu Inhalten der Hinweise in Form von FAQs bis Mitte 2020 veröffentlicht. Diese Erläuterungen sind für häufig gestellte Fragen, detaillierte Hinweise, die Fragen aufwerfen, oder für Klarstellungen vorgesehen: Beispielsweise für die häufig gestellte Frage, ob der nächtliche Fluglärm des Flughafens Tegel durch restriktivere Handhabung der Ausnahmen des Nachtflugverbots vermindert werden kann.

22 der 334 Beiträge enthielten Hinweise zu großräumigen Verkehrsstrategien. Diese können nicht allein durch den Lärmaktionsplan (LAP) entwickelt werden, sie sind im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) verankert. In 36 Beiträgen waren Hinweise enthalten, deren Themen nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans im engeren Sinne sind.

Neun der eingegangenen Beiträge waren weder konkret benannte Lärmorte noch enthielten sie Informationen oder Ideen zu Lärmthemen.

Bei 5 Beiträgen wird eine Erweiterung der Lärmkartierung geprüft.

Einige Hinweise führen zu redaktionellen Änderungen oder zu ergänzenden Erläuterungen im Entwurf des „Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023“, wie die Hinweise zu:

- Fluglärm am Flughafen Tegel,
- Hinweis auf Lärmstandards bei der Beschaffung von Bussen,
- Hinweis auf die Wirksamkeit lärmarmer Fahrbahnbeläge bei Lkw,
- Lärm durch sonstige Lärmquellen.

Zu grundlegenden Veränderungen im Entwurf des Lärmaktionsplans, die über redaktionelle und konkretisierende Anpassungen hinausgehen, führt keiner der Hinweise.

Schlagworte zum Straßenverkehrslärm

Schlagworte zu Straßenverkehrslärm	Anzahl
Straßenlärm: Verkehrsgeschwindigkeit – Änderung der Geschwindigkeit T 30	83
Straßenlärm: Verkehrsgeschwindigkeit – Einhaltung der StVO (Geschwindigkeitsüberschreitung, Raser, Kontrollen, Dialogdisplays)	82
Straßenlärm: Verkehrsführung/Durchgangs-/Schleichverkehr	74
Straßenlärm: Lkw	54
Straßenlärm: Fahrbahnerneuerung und lärmmindernder Asphalt	45
Straßenlärm: Verhalten/Fahrweise/Manipulationen an Fahrzeugen	44
Straßenlärm: straßenräumliche Maßnahmen	36
Straßenlärm: Förderung Umweltverbund	29
Straßenlärm: Autobahnlärm	22
Straßenlärm: Rettungsverkehr	21
Straßenlärm: Verkehrsgeschwindigkeit – Änderung der Geschwindigkeit/Schrittgeschwindigkeit und Temporeduzierungen auf Autobahnen	20
Straßenlärm: Schallschutzmaßnahmen – Schallschutzfenster	17
gesamt	527

Tabelle 4: Schlagworte zum Thema Straßenlärm

Tabelle 4 ist die Anzahl der vergebenen Schlagworte zum Thema Straßenlärm zu entnehmen, codiert wurden 12 verschiedene Schlagworte. Es dominieren die Hinweise zur Verkehrsgeschwindigkeit, insbesondere die Forderung nach mehr Tempo-30-Anordnungen und Hinweise zu Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Themenblock Tempo-30-Anordnungen

Tempo-30-Anordnungen wurden dabei überwiegend für den ganzen Tag gefordert, teilweise verknüpft damit, dass mindestens in der Nacht eine Tempo-30-Anordnung erforderlich sei. Die bisherigen Tempo-30-Anordnungen seien nicht ausreichend. Viele Teilnehmende wünschen sich, dass ihr Lärmort in den vom Lärmaktionsplan vorgesehenen Tempo-30-Konzepten enthalten sein wird. Vereinzelt wiesen Bürgerinnen und Bürger darauf hin, dass gestellte Anträge auf Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ablehnend beschieden wurden.

Zusammenfassende Abwägung und weiterer Umgang

Alle Forderungen nach Tempo-30-Anordnungen werden in die im Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023 (LAP) vorgesehene Erarbeitung der Tempo-30-Konzepte einfließen. Dabei sind die straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Themenblock Geschwindigkeitsüberschreitungen und Verhalten von Personen im Straßenverkehr

Das **Verhalten von Personen im Straßenverkehr** wurde in etwa 50 Prozent der Fälle gemeinsam mit dem Hinweis auf **Geschwindigkeitsüberschreitungen** thematisiert. Weiterhin werden bezüglich des Verhaltens insbesondere starke Beschleunigungsvorgänge oder laute Auspuffgeräusche von Autos und Motorrädern, unnötiges Hupen, laute Musik im Auto und das Aufheulen lassen von Motoren an der Ampel benannt. Es gehe beim verhaltensbedingten Lärm im Straßenverkehr auch um einen „Perspektivwechsel des und der Einzelnen in ihrem Mobilitäts- und Freizeitverhalten auf die Befindlichkeiten und Bedürfnisse der Mitmenschen hin“. Zur Verbesserung schlagen die Teilnehmenden beispielsweise Sondereinheiten zur Überwachung des verhaltensbedingten Verkehrslärms und begleitende Öffentlichkeitsarbeit vor.

Zusammenfassende Abwägung und weiterer Umgang

Alle Hinweise auf Geschwindigkeitsüberschreitungen und Verkehrsverhalten werden zum einen an die Polizei weitergeleitet und des Weiteren in die Erarbeitung der Strategie „Verhalten im Straßenverkehr“ einfließen.

Themenblock veränderte Verkehrsführung, Verminderung von Durchgangsverkehren, Wirtschaftsverkehre

Zum Schwerpunkt der Hinweise mit Forderungen einer **veränderten Verkehrsführung** und der **Verminderung von Durchgangsverkehren**: Dieser wird sowohl für Wohnstraßen in Tempo-30-Zonen als auch für Straßen mit übergeordneter verkehrlicher Bedeutung erhoben. Insbesondere im Pankower Norden wird die Forderung nach einem großräumigen Verkehrskonzept erhoben, damit die erheblichen Belastungen durch Verkehrslärm gemindert werden können. Zudem wird dabei häufig auf die Zunahme der Verkehrsmengen hingewiesen. Diese Forderungen nach Verkehrsverlagerungen werden oftmals auch speziell auf **Schwerlastverkehre** bezogen, häufig wird gefordert, dass diese eingeschränkt werden. Teilweise werden Tonnage- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie zeitliche Durchfahrtsverbote für Lkw gewünscht.

Zusammenfassende Abwägung und weiterer Umgang

Änderungen der Verkehrsführung, Verkehrskonzepte und Maßnahmen zur Verminderung von Durchgangsverkehren liegen in der Zuständigkeit der Verkehrsbehörden. Alle Hinweise zur Verkehrsführung und zu Durchgangsverkehren werden an die zuständigen Verkehrsbehörden (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz beziehungsweise die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter) weitergeleitet. Großräumige Verkehrsstrategien können nicht allein durch den Lärmaktionsplan (LAP) entwickelt werden. Es ist aber eine enge Verzahnung der verkehrlichen Planungen mit den Immissionsschutzbelangen anzustreben.

Themenblock Fahrbahnerneuerungen und lärmindernde Asphalte, straßenräumliche Maßnahmen, Förderung des Umweltverbundes

Weiterhin fordern jeweils etwa 30 bis 40 Hinweisgebende „**Fahrbahnerneuerungen und lärmindernde Asphalte**“, **straßenräumliche Maßnahmen** und die **Förderung des Umweltverbundes** zur Reduktion der Verkehrslärmbelastungen in Berlin. Bezüglich lärmindernder Asphalte wird vereinzelt darauf hingewiesen, dass die Wirksamkeit bei hohen Lkw-Anteilen gering und damit wenig hilfreich sei.

Zusammenfassende Abwägung und weiterer Umgang

Alle Hinweise zu den Themenbereichen Fahrbahnerneuerungen, lärmindernde Asphalte und straßenräumliche Maßnahmen werden in die Fortführung bewährter Berliner Maßnahmenstrategien zur Lärminderung einfließen.

Mit der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes und des Berliner Nahverkehrsplans wird zukünftig die Nutzung der Lärminderungspotentiale durch Straßenraumgestaltung und auch die Förderung des Umweltverbundes forciert.

Die Zuständigkeit für Straßensanierungen liegt bei den Straßen- und Grünflächenämtern der Bezirke. Damit besteht keine direkte Einflussmöglichkeit durch den Lärmaktionsplan. Mit dem Straßensanierungsprogramm besteht eine Fördermöglichkeit für die Berliner Bezirke, um erforderliche Straßensanierungen zu realisieren. Zudem können bei der Realisierung lärmärmer Bauweisen für die entstehenden Mehrkosten Mittel der Lärmaktionsplanung in Anspruch genommen werden. Eine noch engere Vernetzung der Akteure wird vom Lärmaktionsplan angestrebt. Die Hinweise zu Fahrbahnerneuerungen werden an die zuständigen Baulastträger weitergeleitet. Zur Wirksamkeit lärmindernder Asphalte wird der Entwurf des Lärmaktionsplans redaktionell angepasst und es werden Erläuterungen in Form von FAQs bis Mitte 2020 veröffentlicht. Eine Anpassung des Entwurfs des Lärmaktionsplans ist nicht erforderlich.

Themenblock Autobahn

Weiterhin werden an **Autobahn**abschnitten zum Lärmschutz Temporeduzierungen, lärmindernde Asphalte und Schallschutzwände beziehungsweise eine Deckelung der Autobahn gefordert.

Zusammenfassende Abwägung, Hintergründe und weiterer Umgang

Die Zuständigkeit für Schallschutzmaßnahmen an einer Bundesautobahn liegt beim Straßenbaulastträger. Ein rechtlicher Anspruch besteht nicht. Bei der freiwilligen Lärmsanierung bestehender Bundesautobahnen wird abgewogen, ob aktiver oder passiver Schallschutz zur Anwendung kommt. Zunächst gilt ein Vorrang aktiver gegenüber passiven Maßnahmen. Hier ist jedoch zu beachten, dass Schallschutzwände vielerorts nicht zur Anwendung kommen können.

Gründe sind unter anderem fehlende Flächen oder der hohe Anteil an Brückenbauwerken, deren Statik keine Wände erlaubt. Die Themen zum Lärmschutz an Bundesautobahnen werden der zuständigen Abteilung V der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz weitergeleitet. Zu den Lärmschutzmaßnahmen an Berliner Autobahnabschnitten werden Erläuterungen zu den Maßnahmen und deren Wirksamkeit bis Anfang 2020 veröffentlicht. Zur Deckelung der Autobahn für einen zentralen Bereich (Ortsteil Charlottenburg) wird eine Machbarkeitsstudie durch die zuständige Fachabteilung erarbeitet.

Themenblock Rettungsverkehre

21 der Hinweisgebenden setzen sich mit dem **Lärm durch Rettungsverkehre** in Berlin auseinander. Sie wünschen sich Verbesserungen der Lärmbelastungssituation durch die besonders lauten und störenden akustischen Warnsignale. Oftmals wird das gehäufte und langandauernde Auftreten der Warnsignale beschrieben: Zum einen an Kreuzungen in der Nähe von großen Krankenhäusern oder von Feuerwachen aber auch durch die hohen Gesamtverkehrszahlen, die oftmals das Durchlassen der Rettungsverkehre verlangsamen. Wahrgenommen werden auch deutliche Unterschiede der Lautstärke der Signalhörner der Feuerwehr im Vergleich zu denen der Berliner Landespolizei.

Zusammenfassende Abwägung und weiterer Umgang

Bei Notfallrettungsdiensten ist in aller Regel besondere Eile geboten und die Benutzung der Sondersignale nicht nur erlaubt, sondern ausdrücklich geboten.

Unbestritten werden die akustischen Warnsignale als äußerst laut und störend empfunden. Deren Benutzung dient der Vermeidung von Unfällen auf Einsatzfahrten, der schnellen Hilfe und somit dem Wohle der sich in Not befindenden Bürgerinnen und Bürger. Zum Thema Lärm durch Rettungsverkehre ist geplant den aktuellen Sachstand aufzuarbeiten und bis Mitte 2020 in Form von FAQs zu veröffentlichen. Änderungen im Lärmaktionsplan sind nicht erforderlich.

Themenblock lärmarme Reifen

In einzelnen Hinweisen wurde explizit auf den Anteil der Reifengeräusche am Straßenlärm eingegangen und unter anderem durch Hinweisgebende empfohlen, die Lärminderungspotenziale durch **lärmarme Reifen** stärker zu heben und diesbezüglich für Regelungen auf europäischer Ebene einzutreten.

Zusammenfassende Abwägung und weiterer Umgang

Die Reifenwahl ist eine Kaufentscheidung, die durch den jeweils Kaufenden getätigt wird. Auch unter Berlin wird leiser (www.leises.berlin.de) wird zum Thema Reifen empfohlen zur Minderung des Straßenlärms „beim anstehenden Reifenwechsel auf lärmarme Reifen umzusteigen“. Da die innerörtliche Wirkung lärmarmen Reifen begrenzt ist (siehe auch Hinweise zur Verbändestellungnahme in Abschnitt 4), sind keine Maßnahmen im Lärmaktionsplan dazu vorgesehen. Es werden keine Änderungen im Lärmaktionsplan vorgenommen.

Schlagworte und Themenblock Schienenverkehrslärm

Schlagworte zu Schienenverkehrslärm	Anzahl
Schienenlärm: allgemein	1
Schienenlärm DB Netz: Allgemein (Personen-, Güterverkehr; S-Bahn)	23
Schienenlärm DB Netz: Schallschutzmaßnahmen – Schallschutzwände	7
Schienenlärm BVG: Straßenbahn	21
Schienenlärm BVG: U-Bahn	7
Schienenlärm BVG: U-Bahn/Schallschutzmaßnahmen – Schallschutzwände	1
Schienenlärm BVG: Kurvengeräusch	7
gesamt	67

Tabelle 5: Schlagworte zum Thema Schienenlärm

Tabelle 5 lässt sich entnehmen, dass die 67 Hinweise zum Schienenverkehrslärm überwiegend auf den **Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr** zurückzuführen sind. Nur 7 der Hinweise beziehen sich auf den Lärm durch **U-Bahn-Verkehr**. Von den insgesamt 67 Hinweisen beschwerten sich 7 über die Kurvengeräusche von BVG-Fahrzeugen. Schallschutzwände wünschen sich 7 Hinweisgebende für Eisenbahnstreckenabschnitte und einer für die U-Bahn.

Zusammenfassende Abwägung und weiterer Umgang

Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt. Auch für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist nicht das Land Berlin zuständig. Die Hinweise zum Eisenbahnlärm (Schienenlärm DB Netz) werden an die jeweils zuständigen Stellen weitergeleitet. Der Lärmaktionsplan enthält Darstellungen und Informationen zum Schienenlärm, beispielsweise: „Für den Berliner Außenring der Eisenbahn wie für den Bereich zwischen Berlin-Blankenburg und der Landesgrenze Berlin-Brandenburg wird derzeit vom Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DB Netz AG mit Beteiligung der Senatsumweltverwaltung eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt. Hierbei werden aktive Maßnahmen zur Lärminderung untersucht.“ Bezüglich des Schienenlärms der Straßenbahnen und U-Bahnen sind ebenfalls Darstellungen im Lärmaktionsplan enthalten zu umgesetzten oder geplanten Lärminderungsmaßnahmen.

Die Hinweise zum Schienenlärm der Straßen- oder U-Bahnen in Berlin werden an die BVG weitergeleitet. Alle Hinweise werden in die weitere Arbeit der Lärminderungsplanung in Berlin einfließen. Es sind keine Änderungen des Lärmaktionsplans erforderlich.

Schlagworte und Themenblock zum Flugverkehrslärm

Schlagworte zu Fluglärm	Anzahl
Fluglärm: TXL	31
Fluglärm: BER	14
Fluglärm: Nachtflug	22
Fluglärm: Hubschrauber	9
Fluglärm: Kleinflugzeuge-Rundflüge	6
gesamt	82

Tabelle 6: Schlagworte zum Thema Fluglärm

Von den 82 Hinweisen, welche sich auf das Thema Fluglärm (Tabelle 6) beziehen, geben 31 Hinweise zum Lärm des Flughafens Tegel und 14 zum Lärm am Flughafen BER. An zweiter Stelle stehen die Hinweise zu dem Schlagwort „Nachtflug“, mit 22 Hinweisen. Beklagt wurden insbesondere die gestiegenen Verkehrsmengen vor allem in der Nacht und die Ausnahmen von den nächtlichen Flugbetriebsbeschränkungen. Hinweisgebende fordern, dass die kommunalen Handlungsmöglichkeiten zur Minderung des Fluglärms am Flughafen Tegel stärker ausgeschöpft werden. Als mögliche Lärminderungsmaßnahme wird häufig eine restriktivere Handhabung der Ausnahmegenehmigungen von nächtlichen Flugbetriebsbeschränkungen oder auch ein generelles Nachtflugverbot für den Flughafen Tegel gefordert. Neun Hinweise setzten sich mit (zunehmendem) Hubschrauberlärm und sechs Hinweise mit Lärm durch Kleinflugzeuge und Rundflüge auseinander.

Zusammenfassende Abwägung, Hintergründe und weiterer Umgang

Alle Hinweise werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet und werden in die weitere Arbeit der Lärminderungsplanung in Berlin einfließen.

Erläuterungen zum Hubschrauberlärm, zu Kleinflugzeugen und Rundflügen, zu den Verkehrsmengen Tegel und zum Thema Nachtflug am Flughafen Tegel werden bis Mitte 2020 in Form von FAQs veröffentlicht. Zum stark thematisierten Fluglärm insbesondere in der Nacht: Der Betrieb und damit das Verkehrsvolumen der genannten Flughäfen ist planfestgestellt und genehmigt. Die technische (Gesamt-)Kapazität blieb stets unverändert. Innerhalb dieser (Gesamt-)Kapazität hat der Verkehr in den letzten Jahren deutlich zugenommen (siehe dazu https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/luft/tegel/download/Nachtflugstatistik2017-2019-FBB.pdf). Dafür ist allerdings keine explizite Genehmigung erforderlich. Letztlich sind durch die Fluggesellschaften sogenannte Slots bei der Flughafenkoordination der Bundesrepublik Deutschland zu beantragen, die dann durch diese innerhalb der Kapazitätseckwerte koordiniert werden. Insofern sind die Handlungsmöglichkeiten des Landes Berlins zur Begrenzung des Verkehrswachstums beschränkt. Am Verkehrsflughafen Berlin-Tegel existiert kein Nachtflugverbot im eigentlichen Sinne. Es handelt sich um Flugbetriebsbeschränkungszeiten. Starts und Landungen sind in der Zeit von 23.00 bis 6.00 Uhr unzulässig. Von den Beschränkungen ausgenommen sind:

- Landungen von Luftfahrzeugen, die den Flughafen Berlin-Tegel nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen,
- Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen,
- Luftfahrzeuge, die im Nachtluftpostdienst der Deutschen Post AG eingesetzt sind und
- Vermessungsflüge der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, soweit sie zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit notwendig sind.

Im Zeitraum von 23.00 bis 0.00 Uhr gilt für verspätete Starts und Landungen im Fluglinien- und Bedarfsluftverkehr, deren planmäßige Abflug- oder Ankunftszeit vor 23.00 Uhr liegt, im Rahmen nachweisbar unvermeidbarer Verspätungen eine Ausnahmegenehmigung von den Flugbeschränkungen bis 0.00 Uhr als erteilt. Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen ist stets der behördlichen Luftaufsicht am Flughafen Tegel nachzuweisen und darzulegen.

Für verspätete Starts und Landungen werden somit keine Genehmigungen erteilt, da diese im Zeitraum von 23.00 Uhr bis 0.00 Uhr generell als erteilt gelten, insofern die Verspätungsgründe unvermeidbar waren. Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen ist beispielsweise dann anzuerkennen, wenn es sich dabei um meteorologische Gründe beziehungsweise flugsicherungsbedingte Verzögerungen handelt.

Abweichend von den vorstehenden Regelungen kann die Oberste Luftfahrtbehörde des Landes Berlin in begründeten Einzelfällen weitere Ausnahmen insbesondere dann zulassen, wenn diese zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich sind. Ein öffentliches Interesse ist beispielsweise bei Staats- und Regierungsflügen anzuerkennen. Bei Verstößen gegen die Einschränkungen des Nachtluftverkehrs werden entsprechend Ordnungswidrigkeitsverfahren durch die Oberste Luftfahrtbehörde des Landes Berlin eingeleitet. Die Oberste Luftfahrtbehörde des Landes Berlin tritt auf verschiedenen Ebenen und in unterschiedlichen Gremien, wie beispielsweise der Fluglärmschutzkommission TXL (https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/luft/tegel/fluglaermschutzkommission.shtml), aktiv dafür ein, die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten vor Fluglärm zu schützen.

Obwohl die Anzahl der Flugbewegungen insgesamt weiter angestiegen ist, gibt es seit Mitte des Jahres 2019 einen Rückgang bei den Starts und Landungen im Zeitraum von 23.00 bis 06.00 Uhr.

Ergänzende Erläuterungen im Entwurf des Lärmaktionsplans sind zum Fluglärm am Flughafen Tegel erfolgt. Grundlegende Änderungen des Lärmaktionsplans sind nicht erforderlich.

Schlagworte und Themenblock zu „Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume“

Schlagworte zu „Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume“	Anzahl
Ruhige Gebiete: Verortete Ruhige Gebiete, städtische Ruhe- und Erholungsräume	10
Ruhige Gebiete: Notwendigkeit Ruhige Gebiete, städtische Ruhe- und Erholungsräume stärken	20
Ruhige Gebiete: Qualität städtischer Ruhe- und Erholungsräume	23
Ruhige Gebiete: Gegen städtische Ruhe- und Erholungsräume	0
gesamt	53

Tabelle 7: Schlagworte zum Thema „Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume“

Von den 28 Teilnehmenden, die sich zum Thema „städtische Ruhe- und Erholungsräume“ eingebracht haben, äußerten sich alle positiv zum Thema. Tabelle 7 ist zu entnehmen, dass sich 23 der Hinweise mit der Qualität der Ruhe- und Erholungsräume beschäftigten. Die Notwendigkeit, diese zu stärken, sahen 20 der Hinweisgebenden. 10 Hinweisgebende benannten konkrete Orte, die für Sie eine Funktion als Ruhe- und Erholungsraum aufweisen.

Zusammenfassende Abwägung und weiterer Umgang

Die eingegangenen Hinweise der Bürgerinnen und Bürger unterstützen inhaltlich den Ansatz des Lärmaktionsplans (LAP) zum Thema. Alle Hinweise zu Ruhigen Gebieten und städtischen Ruhe- und Erholungsräumen werden bei der weiteren Bearbeitung des Themas und in den geplanten Pilotprojekten berücksichtigt. Eine Anpassung des LAP ist nicht erforderlich.

Schlagworte und Themenblock zur Lärmart „Sonstiges“

Neben den originären Verkehrslärmarten der Lärmaktionsplanung – Straßen-, Schienen- und Fluglärm – wurden auch viele Hinweise zur Lärmart „Sonstiges“ gegeben. Diese wurden bei der Codierung den Schlagwortgruppen „Andere Lärmarten“, „Industrie- und Gewerbelärm“ und „Sonstiges“ zugeordnet und sind in den folgenden 3 Tabellen dargestellt.

Schlagworte zu „Andere Lärmarten“	Anzahl
Andere Lärmarten: Grünpflege	19
Andere Lärmarten: Freizeit, Veranstaltungen, Sport	10
Andere Lärmarten: Schiffsärm (Motorboote, Fahrgastschiffe)	0
gesamt	53

Tabelle 8: Schlagworte zur Schlagwortgruppe „Andere Lärmarten“

Schlagworte zu „Industrie- und Gewerbelärm“	Anzahl
Industrie- und Gewerbelärm: Gewerbelärm und BSR/Müllabfuhr	16
Industrie- und Gewerbelärm: Außengastronomie	14
gesamt	30

Tabelle 9: Schlagworte zum Thema „Industrie- und Gewerbelärm“

Schlagworte zur Schlagwortgruppe „Sonstiges“	Anzahl
Sonstiges: Lärmendes Verhalten von Personen (nicht im Straßenverkehr), Partylärm, Nachbarschaftslärm	25
Sonstiges: Partyschiff	8
Sonstiges: Feuerwerk	7
gesamt	40

Tabelle 10: Schlagworte zur Schlagwortgruppe „Sonstiges“

Bei den sonstigen Lärmarten sind die Hinweise zum lärmenden Verhalten von Personen insbesondere die Lärmbelastungen durch **Partylärm – auch auf Schiffen** – und durch **Außengastronomie** das zentrale Thema. Weiterhin wird häufig Lärm, der durch öffentliche wie private **Grünpflege** entsteht, als störend beschrieben. Insbesondere werden Laubbläser, aber auch laute Motorengeräusche durch Rasenkantenschneider, Motorsägen oder Heckenscheren, als unnötig oder vermeidbar eingeschätzt; es werden Einschränkungen bis hin zu Verboten für diese Lärmquellen gefordert. Zum **Gewerbelärm** werden 16 Hinweise gegeben. Und zur Lärmbelästigung durch **Feuerwerke** äußerten sich sieben der Hinweisgebenden. Sehr häufig wurde die Zunahme der störenden Lärmereignisse und das rücksichtslose lärmende Verhalten beklagt. Zu Schiffsärm aufgrund des reinen Schiffsverkehrs wurden keine Hinweise im Rahmen der öffentlichen Auslegung gegeben.

Zusammenfassende Abwägung und weiterer Umgang

Alle Hinweise werden in die weitere Arbeit der Lärminderungsplanung in Berlin einfließen. Die Hinweise, die sich auf konkrete Lärmorte beziehen, werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet, dies sind in der Regel die Bezirksämter. Erläuterungen zu den thematischen Inhalten der Hinweise, zu den Zuständigkeiten bezüglich der benannten Lärmquellen im Land Berlin und zur Einordnung des Themas Schiffsärm in die Aufgaben der Lärmaktionsplanung werden bis Mitte 2020 in Form von FAQs veröffentlicht. Ergänzende Erläuterungen zu dem Themenblock „Sonstiges“ wurden in den Entwurf des Lärmaktionsplans aufgenommen. Es sind keine grundlegenden Änderungen des Lärmaktionsplans erforderlich.

4. Verbändestellungnahmen

4.1. Zusammenfassung der Verbändestellungnahmen

Insgesamt liegen zehn Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan (LAP) Berlin 2019–2023 vor:

- Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Berlin (ADFC),
- Stellungnahme des Arbeitsrings Lärm der DEGA (ALD),
- Stellungnahme der Bürgerinitiative Nordost/Gesund leben an der Schiene e.V. (BINO),
- Stellungnahme des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Berlin (BUND),
- Stellungnahme des Bürgervereins Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB),
- Stellungnahme von Changing Cities e.V.,
- gemeinsame Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Berlin, Handwerkskammer Berlin, Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg e.V., Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V., Fachgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg e.V., Bauindustrieverband Ost e.V., Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e.V., BFW Landesverband Berlin/Brandenburg e.V., BBU Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V., Fachverband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau Berlin und Brandenburg e. V. und ADAC Berlin-Brandenburg e.V. (IHK und andere),
- Stellungnahme der Interessengemeinschaft Leipziger Straße e.V., (IG Leipziger Straße),
- Stellungnahme des Verbandes Deutscher Grundstücksnutzer e.V. (VDGN),
- Stellungnahme des Vereins zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs (VUV).

Berücksichtigt werden Stellungnahmen zu den Empfehlungen der Lärmaktionsplanung und Umsetzungsfragen. Hinweise zur Lärmkartierung oder zu anderen Planungsverfahren sind nicht Bestandteil der Auswertung.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin (ADFC)

Der ADFC begrüßt grundsätzlich die Berliner Lärminderungsplanung. Er hält aber Konkretisierungen bei der Maßnahmenplanung für erforderlich.

Aussagen zu den Maßnahmen

- Der LAP soll mehr Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs enthalten, zum Beispiel Umwidmung von Kfz-Parkständen und City-Maut.

- Bis zur Ausstattung aller Hauptverkehrsstraßen mit baulichen Radverkehrsanlagen sollen temporäre Maßnahmen ergriffen werden, zum Beispiel Umwandlung der äußeren Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen.
- Fahrbahnerneuerungen sollen grundsätzlich mit einer Überprüfung der Straßenraumaufteilung verbunden werden. Die Fortführung der projektierten und in Machbarkeitsstudien befindlichen Straßenraumumgestaltungen wird begrüßt.
- Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen soll rund um die Uhr gelten und stärker kontrolliert werden.
- Der ADFC Berlin begrüßt die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten für neue Stadtquartiere und die Aussagen der Strategie zum Verkehrsverhalten. Die entsprechenden LAP-Aussagen sollen aber eindeutiger und verbindlicher formuliert werden.

Aussagen zur Umsetzung

- -.

Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD)

Der ALD begrüßt die Aussagen des Lärmaktionsplans, insbesondere die neuen Strategien „Verhalten im Straßenverkehr“ und „Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren“. Er bemängelt, dass der LAP in vielen Aussagen relativ allgemein bleibt und wenig verbindliche Festlegungen mit konkreten Zeitschienen nennt. Der ALD regt daher an, relevante Zwischenergebnisse in Form eines LAP-Newsletter zu veröffentlichen. Die Umsetzungsbilanz und die zeitliche Entwicklung der Lärmbetroffenheiten sollten ausführlicher dargestellt bzw. besser erläutert werden.

Aussagen zu den Maßnahmen

- Die Lärmaktionsplanung soll stärker mit Zielen und Inhalten anderer Planungen vernetzt werden, zum Beispiel mit dem StEP MoVe und dem Nahverkehrsplan.

Aussagen zur Umsetzung

- Die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen stagnierte in der vergangenen LAP-Periode trotz der einhelligen Präferenz der Online-Beteiligten. Für eine verstärkte Umsetzung sollen ausreichende Personalressourcen zur Verfügung gestellt werden.

Weitere Anregungen

- Die LAP-Aussage, dass die Zielwerte „langfristig“ unter den heutigen LAP-Schwellenwerten der ersten und zweiten Stufe liegen soll, soll präzisiert werden.
- Der ALD gibt darüber hinaus redaktionelle und fachliche Detailhinweise. Die maßnahmenbezogenen Hinweise werden themenspezifisch behandelt (Seite 28 folgende).

Bürgerinitiative Nordost/Gesund leben an der Schiene e.V. (BINO)

Die BINO nimmt Stellung zu Abschnitt 5.2.6 „Eisenbahn“ des Lärmaktionsplans und erwähnt verschiedene Maßnahmen und Initiativen zur Senkung des Schienenlärms an der Stettiner Bahn und bemängelt diesbezüglich mangelnde Aktivitäten des Landes Berlin.

Aussagen zu den Maßnahmen

- Die BINO fordert an der Stettiner Bahn zwischen Berlin-Karow und Zepernick die nochmalige Prüfung von freiwilliger Lärmsanierung und die Prüfung von Betriebseinschränkungen für laute Güterwagen von 22.00 bis 6.00 Uhr.

Aussagen zur Umsetzung

- -.

Weitere Anregungen

- In Planfeststellungsverfahren ist die Gesundheitsbehörde anzuhören und es sind gesundheitsgefährdende Aspekte zu berücksichtigen.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Berlin e.V. (BUND)

Der BUND unterstützt grundsätzlich die Bemühungen zur Lärminderung und gibt zahlreiche konkrete Hinweise.

Aussagen zu den Maßnahmen

- Tempo 30 soll auf zusätzlichen Hauptverkehrsstraßen ganztags angeordnet und insgesamt stärker überwacht werden. Für die zusätzlichen Straßen macht er rund 50 konkrete Vorschläge.
- Die Parkraumbewirtschaftung soll ausgeweitet und inhaltlich weiterentwickelt werden.
- Notwendig ist die Erarbeitung eines klima- und anwohnerverträglichen Luftverkehrskonzepts für Berlin und Brandenburg.
- Die Strategie „Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren“ wird unterstützt. Sie soll aber verbindlicher formuliert werden.
- Die Betrachtung weiterer Auswahlkriterien für ruhige Gebiete wird unterstützt. Darüber hinaus sollen wirksame Maßnahmen zum Schutz der Gebiete ergriffen werden.

Aussagen zur Umsetzung

- Die Finanzierung ist spätestens im nächsten Doppelhaushalt sicherzustellen, um den Anspruch der mittelfristigen Umsetzung zu erfüllen.
- Die Zielvorgabe des Stadtentwicklungsplans Verkehr, eine Entlastung von 100.000 Menschen zu erreichen, erfordert erheblich mehr als die im LAP genannten Schritte.

Weitere Anregungen

- Das Land Berlin soll auf Bundesebene Rechtsänderungen einfordern, unter anderem zur Einführung eines Lärmsanierungsanspruches, Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit beziehungsweise zuvor Anpassung der straßenverkehrsrechtlichen Grundlagen für die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen und schärfere Lärmgrenzwerte für Fahrzeuge und Reifen.
- Lkw-Durchfahrtsverbote sollen an fünf konkret benannten Straßen angeordnet und insgesamt stärker kontrolliert werden.

Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB)

Der BVBB kritisiert vor allem eine nicht ausreichende Berücksichtigung des Fluglärms im Lärmaktionsplan.

Aussagen zu den Maßnahmen

- Das Land Berlin soll Maßnahmen gegen ein überproportionales Wachstum des Luftverkehrs an den Flughäfen Tegel und Schönefeld entwickeln.
- An konkreten Maßnahmen nennt der BVBB unter anderem die Entgeltordnung des Flughafens Tegel, Maßnahmen zur Einhaltung des Nachtflugverbotes, Initiativen zu Gesetzesänderungen und ein stärkeres Engagement des Landes in den Gremien.

Aussagen zur Umsetzung

- Für eine wirksame Lärminderung ist ein deutlich höherer Einsatz an Maßnahmen, Personal, Finanzmitteln und zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

Changing Cities e.V.

Changing Cities begrüßt die Fortschreibung des LAP, bemängelt aber die zu hohen Auslösewerte. Handlungsgrundlage sollen stattdessen auch kurzfristig $L_{\text{DEN}} 53 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{Night}} 45 \text{ dB(A)}$ sein. Die Stellungnahme konzentriert sich darüber hinaus auf den Straßenverkehr und trifft verschiedene verkehrspolitische Aussagen ohne direkten Bezug zum Lärmaktionsplan.

Aussagen zu den Maßnahmen

- Vorgeschlagen werden verschiedene Zielwerte für den Modal Split und die Reduzierung von Parkständen in Berlin.
- ÖPNV und Radverkehr sollen gestärkt werden.
- Straßenaus- und -neubauvorhaben für den Kfz-Verkehr sollen gestoppt werden. Neue Straßen dürfen nur unter bestimmten Voraussetzungen gebaut werden, zum Beispiel wenn an anderer Stelle in der Stadt Straßenrückbau oder Straßensperrung für Kraftfahrzeuge von mindestens der neu zu errichtenden Straßenverkehrsfläche geschieht.
- An jeder Hauptverkehrsstraße soll aus Lärmschutzgründen Tempo 30 angeordnet werden. An lauten Straßen soll die Möglichkeit bestehen, der Lärmsituation angemessen kurzfristig weitere kraftverkehrsbeschränkende Maßnahmen durchzuführen, zum Beispiel durch Verengung auf eine Fahrspur oder Sperrung. Unter anderem sollen Geländewagen die Stadt nicht befahren dürfen.
- Alle Stadtautobahnen sollen Lärmschutzwände erhalten.

Aussagen zur Umsetzung

- -.

Industrie- und Handelskammer Berlin, Handwerkskammer Berlin, Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg e.V., Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V., Fachgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg e.V., Bauindustrieverband Ost e.V., Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e.V., BFW Landesverband Berlin/Brandenburg e.V., BBU Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V., Fachverband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau Berlin und Brandenburg e.V. und ADAC Berlin-Brandenburg e.V. (IHK und andere)

Die IHK und andere bemängeln unter anderem, dass der LAP keine Finanzierungs- und Zeitpläne enthält. Für die Sicherung der Verkehrsinfrastruktur und der Lärminderung sind unter anderem Fahrbahn- und Brückensanierungen oder der Ausbau der U-Bahn zwingend notwendig. Die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen sind zu schaffen.

Aussagen zu den Maßnahmen

- Der Überplanung „überdimensionierter“ Straßen zugunsten des Umweltverbundes sind Verkehrsprognosen zugrunde zu legen. Der StEP MoVe ist aber immer noch nicht beschlossen.
Der Wirtschaftsverkehrsteil im Mobilitätsgesetz steht noch aus. Das integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept liegt seit über einem Jahr auf Eis. Somit fehlen wichtige Planungsgrundlagen.
- Der schienengebundene Nahverkehr muss ausgebaut werden.
- Für Pendler sollen Kfz- und Fahrrad-Parkplätze an Umsteigepunkten zum öffentlichen Nahverkehr sowie an Autobahnen zur Bildung von Fahrgemeinschaften geschaffen werden.
- Möglichkeiten zur räumlichen Verkehrsverlagerung auf Trassen mit weniger Lärmbeeinträchtigten sollen untersucht werden.
- Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses sollen insbesondere an Lichtsignalanlagen ergriffen werden.
- Für den Wirtschaftsverkehr sollen neue Konzepte entwickelt werden. Leisere Erdgas-Antriebe für Lkw sollen gefördert werden.
- Die Sanierung von unebenen Fahrbahnen soll stärker und konkreter behandelt werden. Der Senat soll für die Bezirke stärkere Anreize schaffen.
- Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist auf ein Minimum zu beschränken und nur dort umzusetzen, wo andere effiziente Maßnahmen wie Fahrbahnerneuerungen nicht greifen.
- Fahrbahnverengungen sollen nur bei gleichzeitiger Sicherung eines flüssigen Wirtschaftsverkehrs umgesetzt werden.
- Das Schallschutzfensterprogramm soll bei vorzeitiger Ausschöpfung der finanziellen Mittel unverzüglich ausgeweitet werden.

Aussagen zur Umsetzung

- Der LAP-Entwurf soll Finanzierungs- und Zeitpläne sowie wesentliche Maßnahmen enthalten, die die Verkehrsinfrastruktur sichern und gleichzeitig effektiv den Lärm mindern.
- Die Sicherung und Aufstockung von Fachpersonal in den Verwaltungen ist eine wesentliche Voraussetzung zur Umsetzung des LAP.

Interessengemeinschaft Leipziger Straße e.V. (IG Leipziger Straße)

Die IG Leipziger Straße bemängelt, dass der LAP die Leipziger Straße zwischen Spittelmarkt und Friedrichstraße trotz der hohen Belastungen nicht namentlich erwähnt.

Aussagen zu den Maßnahmen

- Für den benannten Straßenabschnitt sollen Maßnahmen zur Kfz-Verkehrsreduzierung und zur Beseitigung der Spurrillen entwickelt werden. Die Anzahl der Fahrstreifen soll reduziert werden.
- Außerdem soll ganztags Tempo 30 angeordnet werden. Der Befolgungsgrad soll durch Dialogdisplays erhöht werden.
- Die geplanten Diesel-Durchfahrverbote sollen ab/bis Charlottenstraße bis/ab Spittelmarkt ausgeweitet werden.

Aussagen zur Umsetzung

- -.

Verband Deutscher Grundstücksnutzer e.V. (VDGN)

Der VDGN bemängelt unter anderem, dass die Lärmbetroffenheiten aus methodischen Gründen nicht als Zeitreihe dargestellt werden. Hauptkritikpunkt ist die unzureichende Beschäftigung mit dem Fluglärm. Insgesamt entspricht der LAP nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen. Die Lärmprobleme des Ballungsraumes Berlins werden weder umfassend sachgerecht ermittelt, noch werden sie durch ausreichende Maßnahmen bewältigt. Der Stellungnahme liegt ein Auszug aus den Hinweisen des VDGN zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2013 bei.

Aussagen zu den Maßnahmen

- Zahlreiche Hinweise zu Prozessen und möglichen Maßnahmen zum Fluglärm.

Aussagen zur Umsetzung

- -.

Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs (VUV)

Der VUV begrüßt grundsätzlich die bisherigen Ansätze zur Minderung des Straßenverkehrslärms in Berlin. Er bemängelt aber Handlungsbedarf bei anderen Verkehrslärmarten und regt die Verwendung von Prognoseszenarien an. Die Lärmaktionsplanung soll sich an den von der WHO empfohlenen Werten orientieren. Er vermisst die Darstellung der Gesamtlärmbelastung und einer darauf beruhenden Priorisierung der Betroffenheiten. Darüber hinaus gibt der VUV zahlreiche Hinweise ohne direkten Bezug zum LAP.

Aussagen zu den Maßnahmen

- Der VUV nennt vor allem mögliche Maßnahmen gegen Fluglärm und zum Lärmschutz bei Bauvorhaben nach § 34 BauGB.

Aussagen zur Umsetzung

- Das Land Berlin soll über eine Bundesratsinitiative die Neuregelung des BImSchG anstreben mit dem Ziel klarerer Zuständigkeiten und einer höheren Verbindlichkeit der Lärmaktionsplanung.

4.2. Darstellung und Abwägung der Verbändestellungnahmen

Fortführung der Strategien aus den LAP 2008 und 2013

Fahrbahnoberflächen		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	Für eine wirksame Lärminderung reicht eine Fahrbahnerneuerung alleine nicht aus. Es ist auch notwendig, bei allen Maßnahmen die Straßenraumaufteilung zu überprüfen und gegebenenfalls zugunsten des Umweltverbundes zu ändern.	Die Erneuerung von schadhafte Asphalt und der Einsatz von lärmoptimierten Oberflächen verringern die Lärmbelastung nachweislich. Fahrbahnerneuerungen sind daher ein wichtiges Handlungsfeld der Lärmaktionsplanung. Bereits heute wird dies mit straßenräumlichen Maßnahmen verknüpft, zum Beispiel in der Friesenstraße. Eine regelmäßige grundlegende Überplanung der betreffenden Straßen wäre mit erheblichen zeitlichen Verzögerungen verbunden, die durch Planungsvorläufe, weitere Umbauten an Knoten, straßenverkehrsbehördliche Anordnungen und so weiter entstehen.
ALD	Es sollte klargestellt werden, dass die Dominanz des Rollgeräusches nur für Pkw gilt.	Der Hinweis wird berücksichtigt.
BINO	-	-
BUND	-	-
BVBB	-	-
Changing Cities	-	-
IHK und andere	Der Senat soll die Anwendung lärmarmen Fahrbahnbeläge durch weitere Anreize für die Bezirke ausweiten. Beispielsweise sollen finanzielle Zuweisungen an die Bezirke zweckgebunden erfolgen und die Bezirke sollen den Leitfaden zum Einsatz lärmoptimierter Asphalte stärker anwenden.	Die Zuständigkeit für Straßensanierungen liegt bei den Straßen- und Grünflächenämtern der Bezirke. Dies begrenzt die Einflussmöglichkeiten des Lärmaktionsplans. Es bestehen bereits zwei Förderprogramme, nämlich das Straßensanierungsprogramm und ein Förderprogramm des Lärmaktionsplans, welches Mehrkosten lärmarmen Bauweisen übernimmt. In diesem Zuge kommt der Leitfaden regelmäßig zum Einsatz. Eine noch engere Vernetzung der Akteure wird vom Lärmaktionsplan angestrebt.
IG Leipziger Straße	Die Spurrillen in der Leipziger Straße zwischen Spittelmarkt und Friedrichstraße sollen beseitigt werden.	Der Hinweis wird an den zuständigen Baulastträger weitergeleitet.
VDGN	-	-
VUV	-	-
Fazit zur Fortführung der Strategien aus den LAP 2008 und 2013, Teil: Fahrbahnoberflächen		
Grundsätzlich wird der LAP-Ansatz zur Erneuerung von Fahrbahnoberflächen begrüßt. Es wird angeregt, die Umsetzung durch die Bezirke zu forcieren und mit Maßnahmen der Straßenraumgestaltung zu verknüpfen. Eine Anpassung des LAP-Entwurfs ist nicht erforderlich.		

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	Tempo-30-Anordnungen sollen rund um die Uhr gelten und stärker kontrolliert werden.	Die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen ist nach deutschem Recht eine Ausnahme, die zu begründen ist. Eine pauschale Ausweitung aller Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm auf 24 Stunden ist daher rechtlich nicht möglich. Die Evaluierung von Tempo 30 in Berlin zeigt, dass die meisten Anordnungen auch ohne Geschwindigkeitskontrollen wirksam sind. Kontrollen tragen aber zu einer noch höheren Wirksamkeit bei. Der LAP behandelt dieses Thema daher in der Strategie Verkehrsverhalten.
ALD	Es ist bedauerlich, dass die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in der vergangenen LAP-Periode trotz der einhelligen Präferenz der Online-Beteiligten stagnierte. Werden die „begrenzen Personalressourcen“ in Zukunft verbessert?	Der Lärmaktionsplan verfolgt das Ziel, den Aspekt Gesundheitsschutz bei der Prüfung von Anwohneranträgen stärker zu wichten, damit weitere Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen ermöglicht werden. Das geplante Vorgehen ist im Lärmaktionsplan dargestellt.
BINO	–	–
BUND	Das Land Berlin soll Bundesratsinitiativen zur leichteren Anordnung von Tempo 30 beziehungsweise zur Regelgeschwindigkeit 30 Kilometer pro Stunde innerorts anstoßen. Auf rund 50 konkret benannten Straßen soll Tempo 30 eingeführt werden. „Flickenteppiche“ mit unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten sollen vermieden werden. Die Regeleinhaltung soll stärker kontrolliert werden. Die Prioritäten der Überwachung sollen sich an der Betroffenheit/LärmKennZiffer des jeweiligen Straßenabschnitts orientieren.	Der Senat wird das Erfordernis und die Erfolgsaussichten einer Bundesratsinitiative für eine Änderung der StVO mit dem Ziel einer erleichterten Ausweisung von streckenbezogenen Tempo-30-Anordnungen aus Lärmschutzgründen prüfen. Die Hinweise werden in die aktuelle Erarbeitung des Tempo-30-Konzeptes einfließen. Dabei sind die straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Die Zuständigkeit für Geschwindigkeitskontrollen liegt bei der Polizei. Der LAP kann hier nur Hinweise geben. Diese werden in der Strategie „Verhalten im Straßenverkehr“ behandelt.
BVBB	–	–
Changing Cities	An jeder Hauptstraße sollen aus Lärmschutzgründen 30 Kilometer pro Stunde als Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden. Hierfür sind die Grenzwerte der WHO und eine Vision Zero beim Schutz vor Straßenverkehrslärm der Prüfung der Verhältnismäßigkeit zugrunde zu legen. Das Land Berlin soll, zum Beispiel im Rahmen einer Bundesratsinitiative, darauf hinwirken, dass 30 Kilometer pro Stunde als innerörtliche Regelgeschwindigkeit in die StVO aufgenommen wird.	Die Berliner Lärmaktionsplanung verfolgt seit vielen Jahren das Ziel der Lärmreduzierung durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an Lärmbrennpunkten. Dabei sind die straßenverkehrsrechtlichen Grundlagen zu berücksichtigen. Die Vorschläge sind mit den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar. Der Senat wird das Erfordernis und die Erfolgsaussichten einer Bundesratsinitiative für eine Änderung der StVO mit dem Ziel einer leichteren Ausweisung von streckenbezogenen Tempo-30-Anordnungen aus Lärmschutzgründen prüfen.

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
IHK und andere	Tempo 30 aus Lärmschutzgründen soll sich auf ein Minimum beschränken. Der Verkehr soll im Hauptnetz gebündelt und Ausweicheffekte in ruhige Wohngebiete sollen vermieden werden. Der ÖPNV und alle anderen Transportunternehmen dürfen nicht beeinträchtigt werden. Neue Tempo-30-Anordnungen aus Lärmschutzgründen sollen nicht das „erste Mittel der Wahl“ sein, sondern nur dort umgesetzt werden, wo andere effiziente Maßnahmen wie Fahrbahnerneuerungen nicht greifen. Vor weiteren Tempo-30-Anordnungen in der Nacht soll im Einzelfall geprüft werden, wie stark der Verkehr in den avisierten Straßen ist und ob diese Maßnahme eine Gesundheitsgefährdung ausschließen kann.	Das Berliner Tempo-30-Nachtkonzept beabsichtigt ein stufenweises Vorgehen in Abhängigkeit von Pegelhöhe und Lärmbetroffenheit sowie von verkehrlichen Belangen in dem jeweiligen Straßenabschnitt. Auch die Weiterentwicklung der ganztägigen Tempo-30-Konzeption berücksichtigt alle erforderlichen Belange und wägt diese einzelfallabhängig ab. Die Hinweise werden somit berücksichtigt.
IG Leipziger Straße	An der der Leipziger Straße soll zwischen Friedrichstraße und Spittelmarkt Tempo 30 aus Lärmschutzgründen angeordnet werden.	Der Hinweis wird in die aktuelle Erarbeitung des Tempo-30-Konzeptes einfließen. Dabei sind die straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.
VDGN	–	–
VUV	–	–
Fazit zur Fortführung der Strategien aus den LAP 2008 und 2013, Teil: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten Die Stellungnahmen zu zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ergeben ein unterschiedliches Meinungsbild. Es reicht von Forderungen nach deutlicher Ausweitung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen bis zu der Ansicht, dass Tempo 30 aus Lärmschutzgründen auf ein Minimum beschränkt werden sollte. Eine Anpassung des LAP-Entwurfs ist nicht erforderlich. Die Hinweise werden im Tempo-30-Konzept berücksichtigt.		

Straßenraumgestaltung		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	Die Senatsverwaltung soll weitere Straßenraumumgestaltungen insbesondere an den Lärmschwerpunkten projektieren.	Mit der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes wird zukünftig die Nutzung der Lärminderungspotentiale durch Straßenraumgestaltung forciert.
ALD	–	–
BINO	–	–
BUND	–	–
BVBB	–	–
Changing Cities	–	–
IHK und andere	Fahrbahnverengungen sollen nur bei gleichzeitiger Sicherung eines flüssigen Wirtschaftsverkehrs umgesetzt werden. Im Einzelfall sind die Leistungsfähigkeit der Straße vor dem Hintergrund zunehmender Wirtschaftsverkehre und die Belange des Fuß- und Radverkehrs zu prüfen, die sich aus dem Mobilitätsgesetz ergeben.	Die bisher durch den LAP initiierten Machbarkeitsstudien zu straßenräumlichen Umgestaltungen berücksichtigen die genannten Hinweise.
IG Leipziger Straße	An der Leipziger Straße soll die Anzahl der Fahrstreifen zwischen Charlottenstraße und Spittelmarkt reduziert werden.	Die Prüfung einer entsprechenden Maßnahme für diese zentrale Straßenverbindung erfordert die großräumige Berücksichtigung von Verkehrsverflechtungen, Verkehrsverlagerungen und weiterer Planungen. Diese verkehrsplanerische Aufgabe ist im Rahmen der Planung der Straßenbahnstrecke bis zum Potsdamer Platz zu prüfen.

Straßenraumgestaltung		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
VDGN	-	-
VUV	-	-
Fazit zur Fortführung der Strategien aus den LAP 2008 und 2013, Teil: Straßenraumgestaltung Die Stellungnahmen zur Straßenraumgestaltung betreffen Forderungen nach weiteren Umgestaltungen und Hinweise zur Berücksichtigung spezieller Belange, vor allem des Wirtschafts- und unmotorisierten Verkehrs. Eine Anpassung des LAP-Entwurfs ist nicht erforderlich.		

Bundesautobahnen		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	Das Land Berlin sollte seinen Einfluss bei der DEGES nutzen, um den Umbau des Autobahnkreuzes Funkturm (A 100/A 115) zu einer schlanken, flächensparenden Lösung voranzutreiben. Bei der angedachten Führung der Abfahrt über die Jafféstraße sind Maßnahmen zum Lärmschutz der Wohnbebauung „Eichkamp“ zu realisieren.	Die DEGES hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz einbezogen. Bei der Bewertung der Varianten werden neben den verkehrlichen auch stadtplanerische und Lärmschutzbelange abgewogen. Die Schallschutzanforderungen nach Festlegung auf eine Variante ergeben sich aus der Anwendung der 16. BImSchG, bei der aktiven Maßnahmen gegenüber passiven der Vorzug gegeben wird.
ALD	-	-
BINO	-	-
BUND	-	-
BVBB	-	-
Changing Cities	Alle Autobahnen im Stadtgebiet sollen unverzüglich beidseitig Schallschutzwände erhalten oder überdeckelt werden.	Die Zuständigkeit für Schallschutzmaßnahmen an einer Bundesautobahn liegt beim Straßenbaulastträger. Ein rechtlicher Anspruch besteht nicht. Bei der freiwilligen Lärmsanierung bestehender Bundesautobahnen wird abgewogen, ob aktiver oder passiver Schallschutz zur Anwendung kommt. Zunächst gilt ein Vorrang aktiver gegenüber passiven Maßnahmen. Hier ist jedoch zu beachten, dass Schallschutzwände vielerorts nicht zur Anwendung kommen können. Gründe sind unter anderem fehlende Flächen oder der hohe Anteil an Brückenbauwerken, deren Statik keine Wände erlaubt. Zur Deckelung der Autobahn wird derzeit eine Machbarkeitsstudie durch die zuständige Fachabteilung erarbeitet.
IHK und andere	-	-
IG Leipziger Straße	-	-
VDGN	-	-
VUV	-	-
Fazit zur Fortführung der Strategien aus den LAP 2008 und 2013, Teil: Bundesautobahnen Die Hinweise zum Schallschutz an Autobahnen betreffen den geplanten Ausbau des AD Funkturm und die Forderung nach baulichem Schallschutz an bestehenden Autobahnen. Eine Anpassung des LAP-Entwurfs ist nicht erforderlich.		

Lokaler Schienenverkehr		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	–	–
ALD	Laut LAP-Entwurf sind die NVP-Vorgaben „voraussichtlich in Zukunft zu beachten“. Da der NVP verbindliche Vorgaben formuliert, sollte der LAP diese nicht relativieren.	Die Vorgaben des NVP werden erst durch entsprechende vertragliche Regelungen für ein Verkehrsunternehmen verbindlich. Die Formulierung im LAP-Entwurf bedarf aber einer Konkretisierung und wurde deshalb angepasst.
BINO	–	–
BUND	–	–
BVBB	–	–
Changing Cities	–	–
IHK und andere	Die Straßenbahn und die oberirdische U-Bahn sollen bis 2023 mit Fahrflächenkonditionieranlagen ausgerüstet sein beziehungsweise die neueste Technik auf der „Schiene“ haben. Der LAP soll zu den aktuellen Maßnahmen der BVG einen konkreten Umsetzungsplan mit zeitlichem Zielkorridor enthalten.	Ein konkreter Umsetzungsplan mit Zeitplanung ist im Verfahren.
IG Leipziger Straße	–	–
VDGN	–	–
VUV	Der LAP soll die Beschaffung besonders lärmarmen Schienenfahrzeuge und einen emissionsminimierenden Unterhalt verpflichtend aufnehmen.	Hierzu legt bereits der Nahverkehrsplan detaillierte Anforderungen fest, die bei anstehenden Ausschreibungen zur Beschaffung und bei der anstehenden Erarbeitung des Verkehrsvertrages mit der BVG zu beachten sind und gegebenenfalls nochmals konkretisiert werden.
Fazit zur Fortführung der Strategien aus den LAP 2008 und 2013, Teil: Lokaler Schienenverkehr Die eingegangenen Hinweise betreffen vor allem technische Maßnahmen. Sie werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Eine grundlegende Anpassung des LAP ist nicht erforderlich. Die redaktionellen und inhaltlichen Detailhinweise werden geprüft und – falls sinnvoll – in den LAP übernommen.		

Eisenbahn		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	–	–
ALD	<p>Der ALD regt Klarstellungen an zum Lärmsanierungsprogramm, zur Ausschreibung von SPNV-Leistungen und zur Zuständigkeit für die LAP an Eisenbahnstrecken.</p> <p>Die Formulierung „im zu beschließenden NVP“ ist zu korrigieren, da der NVP bereits beschlossen wurde.</p>	<p>Die Hinweise wurden geprüft und nicht übernommen – teils, da diese Klarstellungen schon an anderen Stellen im Entwurf des Lärmaktionsplans oder im Nahverkehrsplan 2019–2023 enthalten sind, teils, da Änderungen nicht als sinnvoll erachtet werden.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>
BINO	Die BINO fordert an der Stettiner Bahn zwischen Berlin-Blankenburg und Zepernick die nochmalige Prüfung von freiwilliger Lärmsanierung und die Prüfung von Betriebseinschränkungen für laute Güterwagen von 22.00 bis 6.00 Uhr. Sie unterstützt die Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene.	Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt. Auch für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist nicht das Land Berlin zuständig. Die Hinweise werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

Eisenbahn		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
BINO		<p>Unter anderem für den Bereich zwischen Berlin-Blankenburg und der Landesgrenze Berlin-Brandenburg wird derzeit vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DB Netz AG mit Beteiligung der Senatsumweltverwaltung eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt. Hierbei werden aktive Maßnahmen zur Lärminderung für diesen Abschnitt und für den Berliner Außenring untersucht.</p> <p>Die Ergebnisse werden für frühestens Sommer 2020 erwartet. Darauf aufbauend werden die zu realisierenden Maßnahmen bestimmt und durch die DB Netz AG unter finanzieller Beteiligung von Berlin umgesetzt.</p> <p>Mit dem „Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen – Schienenlärmenschutzgesetz“ werden zum Fahrplanwechsel 2020/21 keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz verkehren dürfen. Damit werden qualifizierte Betriebsbeschränkungen für den ganzen Tag und nicht nur für die Nacht in Deutschland umgesetzt.</p>
BUND	<p>Die Lärmreduzierung der S-Bahn ist konsequenter gegenüber der S-Bahn Berlin GmbH einzufordern. Ähnlich wie bei der S-Bahn sind im „Bestandsnetz Fernverkehr“ durch permanente Instandhaltungsmaßnahmen an der Fahrbahn (Schienenschleifen) die Lärmemissionen zu reduzieren. Wenn nach der Wiederherstellung der Gütergleise parallel zum S-Bahn-Ring deutlich mehr Güterzüge durch die innere Stadt fahren sollen, muss auch für die dortigen Anwohnerinnen und Anwohner ein adäquater Lärmschutz sichergestellt werden.</p>	<p>Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt. Auch für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist nicht das Land Berlin zuständig. Die Hinweise werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p> <p>Im Rahmen der Ausschreibung von S-Bahn Verkehrsleistungen werden Geräuschanforderungen an die S-Bahn-Fahrzeuge gestellt.</p> <p>Die Fernbahnstrecke 6170, auf der wiederhergestellte Gütergleise parallel zum S-Bahn-Ring führen, wurde mehrere Jahre nicht betrieben, aber im Jahr 2016 wieder in Betrieb genommen.</p> <p>Da dieses nicht mit wesentlichen baulichen Veränderungen verbunden war, ist dies rechtlich ein bestehender Verkehrsweg, für den kein verbindlicher Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen besteht. Neben der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine weitere Möglichkeit zur Lärmminimierung. Hierzu gibt es seit 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm (LSP) des Bundes, auf dessen Leistungen jedoch kein Rechtsanspruch besteht.</p> <p>Unter anderem der Streckenabschnitt der Fernbahn (Strecke 6170 von Kilometer 23,8 bis 26,2) ist mit der jüngsten Aktualisierung des Gesamtkonzepts zur Lärmsanierung im LSP enthalten.</p>
BVBB	–	–
Changing Cities	–	–
IHK und andere	–	–
IG Leipziger Straße	–	–
VDGN	–	–

Eisenbahn		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
VUV	Die Lärmaktionsplanung soll eine Aussage zum ETMS (Einführung digitaler Signalsysteme) treffen, um zusätzliche Lärmbelastungen zu vermeiden.	Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt. Der Vorschlag wird weitergeleitet.
Fazit zur Fortführung der Strategien aus den LAP 2008 und 2013, Teil: Eisenbahn Die Stellungnahmen fordern allgemeine Maßnahmen beziehungsweise striktere Umsetzungen und sie enthalten konkrete Hinweise zu technischen und betrieblichen Maßnahmen, die an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden. Eine grundlegende Anpassung des LAP ist nicht erforderlich. Die redaktionellen und inhaltlichen Detailhinweise wurden geprüft und – da nicht sinnvoll – nicht in den LAP übernommen.		

Flugverkehr		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	–	–
ALD	Der ALD bezweifelt, dass die Maßnahmen am Flughafen Tegel tatsächlich bereits ausgeschöpft wurden. Die Lastenverteilung Tegel – Schönefeld könnte verbessert werden, lärmabhängige Start- und Landegebühren können effektiver gemacht werden, die Regulierung von Verspätungen kann verbessert werden, die Flugverfahren ebenso (siehe Frankfurt/Main).	Tatsächlich bestehen kaum Handlungsoptionen: Die Lastenverteilung wird durch die Vergabe von Slots für jeweils eine Flugplanperiode vorgeben. Die Gebühren sind auf die Höhe der tatsächlichen Kosten gedeckelt und eine lärmabhängige Spreizung ist bereits enthalten. Die Regulierung von Verspätungen wird bereits restriktiv gehandhabt. Flugverfahren zu ändern ist ein längerer Prozess. Hierbei bestehen nur begrenzte Verlagerungsmöglichkeiten da der Flughafen Tegel allseits von sensibler Nutzung umschlossen ist. Im Detail siehe nachfolgende Hinweise.
BINO	–	–
BUND	<p>Die Lärmertgelte sollen in 1-Dezibel-Schritten gestaffelt und so stark wie möglich gespreizt werden. Eine Lärmobergrenze soll sicherstellen, dass der Lärm auch bei einer wachsenden Zahl von Flugbewegungen durch Ausschöpfung des technischen Fortschritts nicht ansteigt. Zu beiden Vorschlägen wird auf Regelungen und Diskussionen am Flughafen Frankfurt verwiesen. Zudem soll ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr eingehalten werden.</p> <p>Einen weiteren Ausbau der Terminal- und Abfertigungskapazitäten des BER lehnt der BUND aus Gründen des Klima- und Lärmschutzes ab. Notwendig ist die Erarbeitung eines Luftverkehrskonzepts für Berlin und Brandenburg, das sich an den Klima- und Lärmschutzziele orientiert und wirksame Maßnahmen gegen einen weiteren Zuwachs des Luftverkehrs enthält. Auf dieser Grundlage ist eine grundlegende Überarbeitung des Landesentwicklungsplans erforderlich, der auf den inzwischen überholten Prognosen für den BER basiert.</p>	<p>Der Flugbetrieb des Flughafens Tegel endet spätestens ein halbes Jahr nach Eröffnung des Flughafens BER. Eine Anpassung der Lärmertgeltordnung bis dahin ist nicht realistisch. Eine Spreizung und Berücksichtigung von Starts- und Landungen in der betriebsfreien Zeit ist im bestehenden System enthalten.</p> <p>Für den Flughafen BER wird derzeit eine Lärmertgeltordnung erarbeitet. Avisiert ist eine Bemessung anhand der tatsächlich gemessenen Überflugschallpegel mit einer starken lärm- und zeitabhängigen Spreizung.</p> <p>Der Vorschlag wird an die zuständige gemeinsame Landesentwicklungsplanung zur Prüfung weitergegeben.</p>

Flugverkehr		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
BVBB	In den vergangenen 5 Jahren wurden keine Maßnahmen zur Verringerung der von den Flughäfen Tegel und Schönefeld ausgehenden Fluglärmbelastungen umgesetzt. Das Land Berlin soll sich stärker für eine Eindämmung des ungehemmten Luftverkehrswachstums einsetzen. Der BVBB nennt dazu konkrete Maßnahmen wie eine Änderung der Entgeltordnung des Flughafens Tegel, deutlich höhere Nachtzuschläge, Maßnahmen zur Einhaltung des Nachtflugverbotes, Initiativen für einen besseren Lärmschutz im Fluglärmgesetz und ein stärkeres Engagement des Landes für den Fluglärmschutz in verschiedenen Gremien.	Zur Entgeltordnung siehe Hinweise zur Stellungnahme des BUND oben. Zu den weiteren Forderungen siehe Hinweise zum Fluglärm der Bürgerinnen und Bürger unter dem Themenblock Fluglärm Seite 17 folgend.
Changing Cities	–	–
IHK und andere	Berlin muss Vorsorge für den Fall treffen, dass die Eröffnung des Flughafens BER ein weiteres Mal verschoben werden muss. Ab 2020 hat jeder Fluglärm Betroffene auch in Tegel Anspruch auf Schallschutz. Im Planentwurf bleibt unklar, ob die Ausweisung der Lärmbetroffenen im LAP der notwendigen Festsetzung eines neuen Lärmschutzbereiches entspricht. In einer rechtlich komplexen Gemengelage findet sich im LAP kein Hinweis zum Umgang mit dem Anrecht auf Schallschutz ab diesem Zeitpunkt und auch kein Hinweis auf eine entsprechende finanzielle Rücklage als Lärmschutzvorsorge wieder, sollte es erneut zu einer Verschiebung der Eröffnung des BER kommen.	Entsprechend den Vorgaben des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm wurde der Lärmschutzbereich für den Flughafen TXL zum 31. Dezember 2019 neu festgesetzt und die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Flughafen Berlin-Tegel erneuert. Damit ändern sich umfassend die Vorkehrungen zum Schutz gegen Fluglärm. In hochbelasteten Bereichen in Flughafennähe besteht ein sofortiger Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen, in anderen erst in fünf Jahren nach Festsetzung des neuen Lärmschutzbereiches. Einzelheiten dazu sind unter der Adresse https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnraum/erstattungsbehoerde Fluglaerm/ abzurufen. Der Lärmaktionsplan geht von einer Inbetriebnahme des Flughafen BER im Oktober 2020 aus.
IG Leipziger Straße	–	–
VDGN	Insgesamt entspricht der LAP nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen. Die Lärmprobleme des Ballungsraumes Berlins werden weder umfassend sachgerecht ermittelt, noch werden sie durch ausreichende Maßnahmen bewältigt. Der LAP soll die der EU zu übermittelnden Daten zum Flughafen Tegel und zum im Ausbau befindlichen Flughafen Schönefeld darstellen. Im LAP fehlen jegliche proaktiven Ansätze, den Fluglärmproblemen in Berlin vorzubeugen. An beiden Flughafenstandorten sind Maßnahmen materieller und immaterieller Art vorzusehen.	Der Entwurf des Lärmaktionsplans entspricht sowohl hinsichtlich der Lärmermittlung als auch bei der Maßnahmenausrichtung den gesetzlichen Vorgaben. Der LAP benennt die wesentlichen Ergebnisse der Lärmkartierung. Eine ausführliche Darstellung ist im Umweltatlas der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen enthalten (siehe https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/kb705.htm). Diese Daten wurden auch der EU gemeldet. Eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplans wird nach Beschlussfassung durch den Berliner Senat der EU gemeldet. Der Fokus der Lärmaktionsplanung liegt auf bestehenden Belastungen. Doch sowohl in der Ermittlung der Lärmbelastung als auch beim Ausblick auf zukünftige Maßnahmen bezieht der Entwurf des Lärmaktionsplans den zukünftigen Flughafen BER ein.

Flugverkehr		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
VDGN	<p>Der LAP soll vorsorglich die Entwicklung des BER ab 2020 oder 2021 berücksichtigen und Maßnahmen entwickeln, zum Beispiel 8-stündiges Nachtflugverbot, Kapazitätsobergrenzen und Entgeltordnung.</p>	<p>Zur Begrenzung der Lärmkonflikte sind im Bereich des Flughafens Maßnahmen konzipiert, beispielsweise das Schallschutzprogramm. Vorgesehen ist eine Evaluierung der Fluglärmbelastung und Prüfung weiterer Lärminderungsmaßnahmen ein Jahr nach Betriebsbeginn. Zur Kapazitätsbegrenzung und zur Entgeltverordnung siehe oben.</p> <p>Die Betriebszeiten und die Kapazitäten in den besonders lärmsensiblen Zeiten sind planfestgestellt. Ein 8-stündiges Betriebsverbot ist bisher nicht vorgesehen und kann vom LAP nicht als verbindliche Maßnahme vorgesehen werden. Ob und welche Maßnahmen durch den LAP unterstützt werden können, kann erst bei Evaluierung der Fluglärmbelastung ein Jahr nach Betriebsbeginn beurteilt werden.</p>
VUV	<p>Offensichtliche Fehler sind zu korrigieren: Es ist keineswegs so, dass die kommunale Ebene beim BER keine Schallschutzanforderungen an die FBB stellen oder lärmabhängige Entgelte festsetzen kann. Das Land Berlin kann als Anteilseigner des BER selbstverständlich aktiven und passiven Lärmschutz von seinem Betrieb (der FBB) einfordern.</p> <p>Berlin soll sich der Forderung Brandenburgs nach einem Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr anschließen.</p> <p>Der LAP soll seine Inhalte mit dem vom Land Brandenburg erstellten LAP für den BER abgleichen.</p>	<p>Für den Betrieb des BER sind zahlreiche Schallschutzmaßnahmen konzipiert. Insbesondere aktive Maßnahmen müssen sich aber am gesetzlichen Rahmen orientieren. Zu Kapazitätsobergrenzen und zur Entgeltverordnung siehe oben.</p> <p>Zum Nachtflugverbot siehe oben.</p> <p>Die Erstellung des Rahmenplans zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm) wurde durch die Berliner Umweltverwaltung begleitet. Hieraus ergeben sich aber derzeit noch keine konkreten Maßnahmen für den Berliner Lärmaktionsplan.</p>

Fazit zur Fortführung der Strategien aus den LAP 2008 und 2013, Teil: Flugverkehr

Die Stellungnahmen kritisieren eine zu geringe Berücksichtigung des Fluglärms im LAP. Sie geben zahlreiche Hinweise zu möglichen Maßnahmen. Zu berücksichtigen ist aber die derzeitige komplexe Situation, bedingt durch die noch nicht erfolgte Inbetriebnahme des BER und die dadurch bedingte Fortführung des Flugbetriebs in Tegel. Hinsichtlich der zukünftigen Situation am BER sind zudem die Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses und die Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes zu beachten. Darüber hinaus gehende Maßnahmen können effektiv erst nach Inbetriebnahme zusammen mit Brandenburg geprüft werden.

Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	–	–
ALD	<p>Der ALD regt an, die Veranstaltungslärm-Verordnung von 2015 bezüglich der Ausnahmen kritisch zu überprüfen. Weiterhin regt er an, relevante Zwischenergebnisse in Form eines LAP-Newsletters zu veröffentlichen.</p>	<p>Der Veranstaltungslärm ist nicht Thema des Lärmaktionsplans im engeren Sinne. Die Hinweise zu Veranstaltungslärm-Verordnung werden an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Die Erstellung eines Newsletters zum Lärmaktionsplan Berlin wird unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten geprüft.</p>

Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
BINO	-	-
BUND	-	-
BVBB	-	-
Changing Cities	-	-
IHK und andere	-	-
IG Leipziger Straße	-	-
VDGN	<p>Nach der Online-Beteiligung wurde die Öffentlichkeit im LAP-Prozess zu stark reduziert, da die Foren-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer überwiegend aus Behörden, Fachfirmen und Politik kamen. Es fehlte die Beteiligung einer größeren Anzahl von Vertreterinnen und Vertretern der Lärmbetroffenen, von zivilgesellschaftlichen und Umweltvereinen.</p> <p>Die Auswertung des Online-Dialogs nennt zum Fluglärm nur den Flughafen Tegel. Die Anzahl der Hinweise zum Flughafen Schönefeld soll ebenfalls angegeben werden. Wenn aus der Region Südost nur „wenige“ Hinweise hierzu kamen, was bedeuten dann die 198 Hinweise unter „Fluglärm Allgemein“?</p>	<p>Die Erarbeitung des Lärmaktionsplans wurde von einer umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet, die weit über das gesetzlich geforderte Maß hinausging. Neben der Auftaktveranstaltung, der Online-Beteiligung, den Soundwalks, den Workshops und Arbeitskreisen sowie der öffentlichen Auslegung des Entwurfs waren die genannten Lärmforen nur ein Baustein zur gezielten Beteiligung der dort vertretenen Gruppen. Insgesamt hat der Beteiligungsprozess allen Betroffenen ausreichende Möglichkeiten zur Mitwirkung gegeben.</p> <p>Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung basierte auf einem Online-Dialog. Der Ergebnisbericht ist veröffentlicht unter https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/auswertebereich.shtml. Die Zuordnung der Hinweise zu den Flughafenstandorten kann nur über die Schlagwortauswertung erfolgen.</p> <p>Diese ist ab Seite 76 im Anhang des Ergebnisberichtes einsehbar. Wenn in dem Hinweis ein Flughafenstandort genannt wurde, erfolgte die Zuordnung. Demnach konnte der Standort TXL 159 mal, SXF 23 mal und BER 18 mal zugeordnet werden. 198 Hinweise enthielten allgemeine Statements zum Flugverkehr, beispielsweise Kritik an dessen Wachstum.</p>
VUV	-	-
<p>Fazit zur Fortführung der Strategien aus den LAP 2008 und 2013, Teil: Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung Die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung waren kein Schwerpunkt der eingegangenen Stellungnahmen. Eine Anpassung des LAP-Entwurfs ist nicht erforderlich.</p>		

Schallschutzfensterprogramm		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	-	-
ALD	-	-
BINO	-	-
BUND	<p>Das Programm wird begrüßt. Vorrang sollen aber aktive Schallschutzmaßnahmen haben.</p>	<p>Auch die Lärmaktionsplanung verfolgt vorrangig den aktiven Lärmschutz. Doch dies ist nicht überall möglich. Das Land Berlin hat deshalb ein Schallschutzfensterprogramm für Wohngebäude an sehr lauten Straßen und oberirdischen Schienenwegen der BVG aufgelegt, an denen in den nächsten Jahren keine aktiven Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden können.</p>

Schallschutzfensterprogramm		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
BVBB	–	–
Changing Cities	–	–
IHK und andere	<p>Das Programm wird begrüßt. Die aktuelle Förderrichtlinie endet am 31. Dezember 2019. Das Förderprogramm soll nicht erst im Jahr 2020 aktualisiert und an die Schwellenwerte des Bundes angepasst, sondern fortlaufend fortgeschrieben und bei vorzeitiger Ausschöpfung der finanziellen Mittel unverzüglich ausgeweitet werden.</p> <p>Bei Ausschöpfung der finanziellen Mittel soll eine möglichst nahtlose Aufstockung aus anderen Quellen wie dem Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) ermöglicht werden.</p>	<p>Das Berliner Schallschutzfensterprogramm wurde im Jahr 2014 als Baustein der Lärmminierungsplanung eingeführt. Seitdem wird das Förderprogramm regelmäßig evaluiert um es den Marktbedingungen und eventuellen Kostensteigerungen anzupassen. Daher wurden die Fördersätze der förderfähigen Schallschutzklassen entsprechend angepasst. Darüber hinaus ist das jährliche Fördervolumen von 500.000 Euro (2014/2015) auf 1 Million Euro pro Jahr (2020/2021) angehoben worden.</p> <p>Mit der weiteren Fortschreibung der Förderrichtlinie zum Berliner Schallschutzfensterprogramm werden die Schwellenwerte Tag/Nacht um jeweils 3 dB(A) gesenkt, um die Anspruchsberechtigung an hoch verkehrslärmbelasteten Straßen in Berlin auszuweiten.</p>
IG Leipziger Straße	–	–
VDGN	Das Schallschutzfensterprogramm ist in allen Belangen unzureichend. Das Hamburger „Hafen-City-Fenster“ sollte auch in Berlin angewendet werden.	Das Berliner Schallschutzfensterprogramm dient der Verbesserung der Wohnbedingungen in Bestandsbauten (bis Baujahr 1990). Der Einbau der erwähnten Hamburger HafenCity-Fenster ist hier in der Regel konstruktionsbedingt nicht möglich. Die Förderrichtlinie gibt im Übrigen keine bestimmte Fensterkonstruktion vor, sondern verlangt den Nachweis der erforderlichen Schalldämmmaße.
VUV	Das Schallschutzfensterprogramm sollte gestärkt werden. Die Senatsverwaltung für Wirtschaft soll die Qualifizierung von Betrieben stärker in den Fokus nehmen, um die Anzahl der ift-zertifizierten Betriebe zu erhöhen. Prüfzeugnisse für Schallschutzfenster und Türen können auf der SenUVK-Webseite veröffentlicht werden. Der ift-Montageleitfaden ist allen Bauherren und Architekten im Rahmen des Schallschutzprogramms zur Verfügung zu stellen. Der Senat soll dafür Sorge tragen, dass der fachgerechte Einbau von Schallschutzfenstern als zwingend einzuhaltende Bauvorschrift nach DIN 4109:2016 ohne Abschläge erfolgt. Der Einbau von Schallschutzfenstern (beim Schallschutzprogramm Berlin und am BER) soll hinsichtlich des fachgerechten Einbaus evaluiert werden.	<p>Gemäß Förderrichtlinie zum Berliner Schallschutzfensterprogramm gelten folgende Bedingungen:</p> <p>4.2 Beim Einbau von Fenstern, Balkon- oder Terrassentüren und Loggien sind die Vorgaben aus dem „Leitfaden zur Planung und Ausführung der Montage von Fenstern und Haustüren“, herausgegeben von der „RAL-Gütegemeinschaft Fenster und Haustüren e.V.“, in der jeweils zum Tag der Antragstellung gültigen Fassung einzuhalten.</p> <p>4.3 Mit einem Einbau nach Vorgaben des genannten Leitfadens sind die anerkannten Regeln der Technik zu erfüllen.</p> <p>Der fachgerechte Einbau der Schallschutzfenster (auf Grundlage eines schalltechnischen Gutachtens des gesamten Fensterelementes) obliegt der alleinigen Verantwortung der Fensterfachbetriebe und kann von der Senatsverwaltung technisch nicht überprüft werden.</p>
<p>Fazit zur Fortführung der Strategien aus den LAP 2008 und 2013, Teil: Schallschutzfensterprogramm</p> <p>Das Schallschutzfensterprogramm wird überwiegend begrüßt. Zu seiner Fortführung und gegebenenfalls Fortschreibung werden konkrete Hinweise gegeben. Grundsätzlich soll aber der aktive Schallschutz Vorrang haben. Eine Anpassung des LAP-Entwurfs ist nicht erforderlich, die Hinweise werden ggf. bei der Fortschreibung des Schallschutzfensterprogramms berücksichtigt.</p>		

Integrierte Ansätze		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	–	–
ALD	<p>Die Lärmaktionsplanung soll stärker mit Zielen und Inhalten anderer Planungen vernetzt werden, zum Beispiel mit dem StEP MoVe und dem Nahverkehrsplan.</p> <p>Eines der wenigen Mittel an hoch belasteten Straßen ist die Reduktion der Verkehrsmengen – gegebenenfalls könnten die Ziele für den Modal Split im nächsten StEP Verkehr im Einklang mit dem Mobilitätsgesetz verschärft werden.</p>	<p>Grundsätzlich strebt die Lärminderungsplanung eine enge Verzahnung mit anderen relevanten Planungen an. Der StEP MoVe lag zur Zeit der LAP-Erarbeitung jedoch nicht vor, der LAP kann daher auch nicht Bezug auf die dortigen Ziele nehmen. Die Hinweise zum Nahverkehrsplan werden geprüft und – falls sinnvoll – übernommen.</p> <p>Die Hinweise werden an die zuständige Stelle für die nächste Fortschreibung des StEP MoVe weitergeleitet.</p>
BINO	–	–
BUND	<p>Die Parkraumbewirtschaftung soll zügig ausgeweitet und hinsichtlich Gebührenhöhen und Parkraumangeboten weiterentwickelt werden.</p> <p>Die Begrünung von Dächern und Fassaden sowie die Stärkung des „Straßenbegleitgrüns“ hat neben vielen anderen positiven Effekten auch eine lärmindernde Wirkung.</p> <p>Fassaden- und Dachbegrünung sollte daher bei Neubauten verpflichtend vorgeschrieben und bei Bestandsbauten gefördert werden. Die Lärminderungsplanung soll entsprechend mit der „Charta für das Berliner Stadtgrün“ verknüpft werden (und umgekehrt).</p>	<p>Zuständig für Planung, Einrichtung und Betrieb der Parkraumbewirtschaftung sind die Bezirke. Der Senat unterstützt sie derzeit organisatorisch und finanziell bei der räumlichen Ausweitung.</p> <p>Der Hinweis zur Verknüpfung mit der Charta für das Berliner Stadtgrün wird an die zuständige Abteilung III bei SenUVK weitergeleitet.</p>
BVBB	–	–
Changing Cities	<p>Der zum Kfz-Parken zur Verfügung stehende Straßenraum soll jährlich um 5 Prozent reduziert werden – zusätzlich zu den sonstigen, zum Beispiel durch das Mobilitätsgesetz, vorgesehenen Maßnahmen. Auf den verbleibenden Parkflächen ist bis 2020 Parkraumbewirtschaftung anzusetzen.</p> <p>Das Land, die Bezirke und die landeseigenen Unternehmen beschaffen ab sofort ausschließlich Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb und lärmarmen Reifen. Im Berliner Vergaberecht werden lärmarme Fahrzeuge zur Vergabebedingung gemacht.</p>	<p>Baulastträger der betreffenden Straßen sind in der Regel die Bezirke. Sie sind auch für Planung, Einrichtung und Betrieb der Parkraumbewirtschaftung zuständig. Der Senat unterstützt sie derzeit organisatorisch und finanziell bei der räumlichen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.</p> <p>Die Verwaltungsvorschrift für die Anwendung von Umweltschutzanforderungen bei der Beschaffung von Liefer-, Bau- und Dienstleistungen (Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt – VwVBU) stellt auch zahlreiche Anforderungen an die Beschaffung von Fahrzeugen.</p>

Integrierte Ansätze		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
Changing Cities	Neue Konzessionen für Taxen und andere Mobilitätsdienstleistungen werden ausschließlich für leise, beziehungsweise elektrische Fahrzeuge erteilt.	Anforderungen an den Rollgeräuschpegel von Reifen sind nicht enthalten, da <ul style="list-style-type: none"> ■ diese bei 80 Kilometer pro Stunde und nicht für innerstädtische Geschwindigkeiten ermittelt werden, ■ Reifen bei innerörtlichen Geschwindigkeiten oft eine untergeordnete Bedeutung haben und ■ solche Anforderungen nicht praktikabel sind. Beispielsweise kann bei der Erstausrüstung von Neu- und Leasingfahrzeugen kaum Einfluss auf die Reifenwahl genommen werden. Das Angebot an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen ist begrenzt und eine Festschreibung auf diese Antriebsart für alle Fahrzeuggruppen derzeit nicht möglich. So kann die Vergabe von Taxi-Konzessionen nicht an diese Antriebsart geknüpft werden. Trotzdem werden erhebliche Anstrengungen unternommen, um beispielsweise die BVG-Busflotte zukünftig auf alternative Antriebe umzustellen.
IHK und andere	–	–
IG Leipziger Straße	–	–
VDGN	–	–
VUV	<p>Die WHO hat noise guidelines entwickelt und deutlich gemacht, dass bereits bei sehr niedrigen Pegeln mit Gesundheitsgefährdungen zu rechnen ist. Hierauf ist Bezug zu nehmen. Die gesamte Lärmaktionsplanung ist auf diese Werte auszurichten.</p> <p>Der LAP soll klare rechtliche Maßgaben für das Bauen an lärmbelasteten Standorten formulieren, insbesondere für Baulückenschließungen an Hauptverkehrsstraßen nach § 34 BauGB.</p> <p>Der VUV gibt außerdem Hinweise zur Bauleitplanung.</p>	<p>Die noise guidelines dienen als langfristige Zielvorgabe. Sie finden in Ansätzen bereits bei der Planung neuer Baugebiete als Orientierungswerte Berücksichtigung. Werden die darin genannten Schallpegel eingehalten, können bei empfindlichen Personen zwar biologische Effekte auftreten, ohne jedoch eine klinische Relevanz zu entfalten. Die Lärmaktionsplanung fokussiert sich dagegen auf Belastungen in vorhandenen Gebieten. Dort sind die Pegel deutlich höher.</p> <p>Die Fortschreibung des Berliner Leitfadens „Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“ wird Empfehlungen für Baugenehmigungen nach §§ 31 und 34 BauGB enthalten. Der aktuelle Leitfaden ist unter https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/bebauungsplan/ veröffentlicht und enthält zahlreiche Festlegungen und Empfehlungen für die Bauleitplanung.</p>
Fazit zur Fortführung der Strategien aus den LAP 2008 und 2013, Teil: Integrierte Ansätze Die Stellungnahmen zu integrierten Ansätzen betreffen den StEP MoVe, das Parkraummanagement, die Bauleitplanung, die Charta für das Berliner Stadtgrün sowie Beschaffungs- und Vergaberegulungen. Eine grundlegende Anpassung des LAP-Entwurfs ist nicht erforderlich, die Hinweise werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet.		

Strategie „Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren“

Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	Mobilitätskonzepte für neue Stadtquartiere sollen vorgeben, dass der Umweltverbund bereits im Planungsablauf priorisiert wird. Die Maßnahmen sollen autoarme Quartiere ermöglichen.	Der LAP berücksichtigt dies, indem die angelegten Mobilitätskonzepte eine möglichst Kfz-sparsame und nachhaltige Mobilität ermöglichen sollen. Auch der in Arbeit befindliche Leitfaden für Mobilitätskonzepte im Land Berlin wird diese Ziele verfolgen.
ALD	<p>Als mögliche Maßnahmen sollen ergänzt werden: Vermeidung von Reflexionen und Erhöhung der Absorption im Straßenraum. Öffentliche Beschaffung (E-Mobile, lärmarme Kommunalfahrzeuge, Baumaschinen und Gartengeräte und so weiter). Das Konzept der Verkehrsbündelung wird kritisch gesehen, da es in der Regel die hoch belasteten Straßen noch lauter macht.</p> <p>Ausführlichere Ausführungen zu autofreien Wohngebieten wären wünschenswert, zum Beispiel über Förderungsstrategien des Landes Berlin, Zusammenarbeit mit städtischen Wohnungsbau-gesellschaften und Genossenschaften.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Der LAP weist darauf hin, dass eine Bündelung der Verkehrsmengen im Hauptnetz grundsätzlich sinnvoll ist, da eine Gleichverteilung im gesamten Straßennetz im Nebennetz zu überproportionalen Pegelzunahmen führen würde. Entsprechende Maßnahmen sind in jedem Einzelfall zu prüfen und abzuwägen.</p> <p>Der Hinweis wird an die für den zukünftigen Leitfaden Mobilitätskonzepte des Landes Berlin zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
BINO	–	–
BUND	Die Strategie „Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren“ wird begrüßt. Sie soll jedoch verbindlicher formuliert werden. Zur Erarbeitung von Mobilitätskonzepten werden konkrete Hinweise gegeben.	Die wesentlichen Inhalte der LAP-Strategie „Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren“ werden derzeit in einem Leitfaden Mobilitätskonzepte für das Land Berlin weiterentwickelt. Dabei werden die Hinweise berücksichtigt.
BVBB	–	–
Changing Cities	–	–
IHK und andere	Zur Erarbeitung von Mobilitätskonzepten werden Hinweise gegeben.	Die wesentlichen Inhalte der LAP-Strategie „Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren“ werden derzeit in einem Leitfaden Mobilitätskonzepte für das Land Berlin weiterentwickelt. Dabei werden die Hinweise berücksichtigt.
IG Leipziger Straße	–	–
VDGN	–	–
VUV	–	–
<p>Fazit zur Strategie „Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren“ Die Strategie wird begrüßt. Eine grundlegende Anpassung des LAP ist nicht erforderlich. Die eingegangenen Hinweise werden bei der aktuellen Erarbeitung des Berliner Leitfadens für Mobilitätskonzepte berücksichtigt.</p>		

Strategie „Verhalten im Straßenverkehr“

Verhalten im Straßenverkehr		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	Die Empfehlungen der Strategie sollen eindeutiger und verbindlicher formuliert werden. Prüfaufträge sind nicht zielführend.	Die Ausarbeitung des Lärmaktionsplans hat gezeigt, dass ein Querschnittsthema wie „Verkehrsverhalten“ mit seinen zahlreichen Einflussfaktoren und vielfältigen Zuständigkeiten nicht abschließend im LAP-Bearbeitungszeitraum behandelt werden kann. Der LAP empfiehlt daher die Erstellung eines ganzheitlichen Konzeptes unter Federführung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Dialog mit der Senatsverwaltung für Inneres und Sport, dem Polizeipräsidenten und Bezirken.
ALD	Der ALD gibt verschiedene Anregungen zu Kampagnen zur Verhaltensänderung, neuen Vorschriften zum Führen eines Fahrtenbuchs und zur Einführung eines „Lärmschutzbeauftragten“ in Berlin. Die Formulierung „geplantes Mobilitätsgesetz“ ist zu korrigieren, da es bereits in Kraft getreten ist.	Die Hinweise werden an die Bearbeitenden des im Nachgang zum LAP zu erarbeitenden Konzeptes weitergeleitet. Der Hinweis wird berücksichtigt.
BINO	–	–
BUND	–	–
BVBB	–	–
Changing Cities	–	–
IHK und andere	Das Maßnahmenbündel zum Verhalten im Straßenverkehr wird begrüßt; die Verbände bieten ihre Unterstützung bei der Ermittlung fehlender Liefer- und Ladezonen in Geschäftsstraßen an. Die Maßnahmen sind mit einem Finanzierungsplan zu hinterlegen. Der Haushalt 2021/2022 soll konkrete Vorschläge zur verbesserten Überwachung berücksichtigen.	Die Ausarbeitung des Lärmaktionsplans hat gezeigt, dass ein Querschnittsthema wie „Verkehrsverhalten“ mit seinen zahlreichen Einflussfaktoren und vielfältigen Zuständigkeiten nicht abschließend im LAP-Bearbeitungszeitraum behandelt werden kann. Der LAP empfiehlt daher die Erstellung eines ganzheitlichen Konzeptes unter Federführung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Dialog mit der Senatsverwaltung für Inneres und Sport, dem Polizeipräsidenten und Bezirken. Dieses Konzept soll bis Ende 2020 erarbeitet werden, damit gegebenenfalls erforderliche Finanzmittel im Doppelhaushalt 2022/2023 angemeldet werden können.
IG Leipziger Straße	–	–
VDGN	–	–
VUV	–	–
Fazit zur Strategie „Verhalten im Straßenverkehr“		
Die Strategie wird begrüßt. Einige Stellungnahmen fordern aber verbindlichere Festlegungen. Eine grundlegende Anpassung des LAP ist nicht erforderlich. Die redaktionellen und inhaltlichen Detailhinweise wurden geprüft und – falls sinnvoll – in den LAP übernommen beziehungsweise beim auszuarbeitenden Konzept berücksichtigt.		

Modellprojekt Sterndamm

Modellprojekt Sterndamm		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	–	–
ALD	–	–
BINO	–	–
BUND	–	–
BVBB	–	–
Changing Cities	–	–
IHK und andere	<p>Das Modell Sterndamm zeigt exemplarisch die Grenzen einer Verkehrsverlagerung in einer wachsenden Stadt auf. Wenn die ursprünglich als Entlastungsstrecke geplanten Strecken ebenfalls zur Wohnbebauung vorgesehen werden, führt die geplante Entlastung an einer Stelle zu deutlich steigenden Belastungen für andere.</p> <p>Dieser Teufelskreis kann nur mit einer langfristigen Stadtplanung und allgemein verminderter Lärmbelastung (Veränderungen im Modal Split, lärmärmere Fahrzeuge und so weiter) durchbrochen werden.</p>	<p>Die Hinweise decken sich weitgehend mit den Aussagen des LAP, der ebenfalls zu dem Schluss kommt, dass in wachsenden Stadtstrukturen auf kleinräumiger Ebene und ohne frühzeitiges Eingreifen nur bedingt Möglichkeiten für verkehrsverlagernde Maßnahmen und eine damit verbundene Lärminderung verbleiben.</p> <p>Der LAP folgert daher für ähnlich gelagerte, aber städtebaulich noch nicht so weit entwickelte Bereiche Berlins, dass dort frühzeitig Maßnahmen in hoch lärmbelasteten Bestandsstraßen geplant und konsequent umgesetzt werden müssen – idealerweise im Vorgriff oder zumindest parallel zu im Umfeld stattfindenden städtebaulichen Entwicklungsvorhaben.</p>
IG Leipziger Straße	–	–
VDGN	–	–
VUV	–	–
Fazit zum Modellprojekt Sterndamm		
Auf das Modellprojekt Sterndamm ging nur eine Stellungnahme ein. Eine Anpassung des LAP ist nicht erforderlich.		

Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume

Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
ADFC	–	–
ALD	Die Ruhigen Gebiete des Typs C sollten vorwiegend durch die Präferenz der Nutzer(innen) bestimmt werden. Der Schutz dieses Typs sollte planungsrechtlich besser abgesichert werden.	Für die zukünftige Identifikation von Gebieten des Typs C macht der LAP einen ersten Verfahrensvorschlag. Das skizzierte Verfahren soll in Pilotprojekten getestet und qualifiziert werden. In diesem Zusammenhang wird der Hinweis berücksichtigt.
BINO	–	–
BUND	Neben der objektiven Lärmbelastung sollen bei der Auswahl ruhiger Gebiete auch andere Faktoren wie Begrünung sowie Art und zeitliche Verteilung des Lärms berücksichtigt werden.	Der LAP schlägt ebenfalls vor, weitere Auswahlkriterien zu berücksichtigen und in Pilotprojekten auszuarbeiten.

Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume		
Stellungnahme von ...	Inhalt	Hinweise
BUND	<p>Die ruhigen Gebiete sind rechtlich so zu verankern, dass sie in den B-Plänen und Planfeststellungen zu schützen sind.</p> <p>Um den Erholungswert des Großen Tiergartens zu steigern, soll die Straße des 17. Juni vom Brandenburger Tor bis zum großen Stern an allen Wochenenden zwischen Ostern und dem 3. Oktober gesperrt werden.</p>	<p>In Berlin sind „Ruhige Gebiete“ über die Berücksichtigung der Lärmaktionsplanung in B-Plan- und Planfeststellungsverfahren vor der Zunahme von Lärm zu schützen. Ruhige Gebiete können auch mit den heutigen rechtlichen Rahmenbedingungen im Flächennutzungsplan als solche ausgewiesen werden. Die Darstellung der Ruhigen Gebiete im Flächennutzungsplan wird angestrebt.</p> <p>Bei der Festsetzung in einem Bebauungsplan ist das Land Berlin an den Festsetzungskatalog des § 9 BauGB gebunden; hier ist zu prüfen, welche Möglichkeiten in Frage kommen.</p> <p>Eine Sperrung von Hauptverkehrsstraßen würde Verkehrsverlagerungen in andere Straßen bewirken. Hier ist zwischen dem Schutz der ruhigen Gebiete und dem Schutz der Wohnbevölkerung an den dann stärker belasteten Straßen abzuwägen.</p>
BVBB	–	–
Changing Cities	–	–
IHK und andere	–	–
IG Leipziger Straße	–	–
VDGN	–	–
VUV	–	–
<p>Fazit zu Ruhigen Gebieten und städtischen Ruhe- und Erholungsräumen Die eingegangenen Stellungnahmen unterstützen inhaltlich den LAP-Ansatz zum Thema. Eine grundlegende Anpassung des LAP ist nicht erforderlich. Die Hinweise werden in den geplanten Pilotprojekten berücksichtigt.</p>		

5. Zusammenfassung

Die eingegangenen Hinweise aus der öffentlichen Auslegung wurden im Überblick dargestellt, das weitere Vorgehen beschrieben und die aus der Auswertung resultierenden Themenblöcke zusammenfassend abgewogen. Es ergeben sich aus den Ergebnissen der Abwägung diverse redaktionelle Änderungen am Lärmaktionsplan, eine tiefergehende Änderung oder Anpassung des Lärmaktionsplans resultiert daraus jedoch nicht. In den kommenden Jahren werden die eingegangenen Hinweise, auch aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung und je nach Inhalt, für die weitere Bearbeitung der Lärmaktionsplanung als Grundlage dienen. Eine umfangreichere Zusammenfassung finden Sie im Hauptteil des Lärmaktionsplans in Abschnitt 4.3.

Anhang

Die Beiträge wurden zur weiteren Verarbeitung bei der Senatsverwaltung verschlagwortet. Die Schlagwortvergabe folgt einer einfachen Hierarchie: Schlagworte sind einem Cluster (= Lärmart) zugeordnet. Einige Schlagworte (zum Beispiel zu „Fahrbahnerneuerung“ und „Verkehrsgeschwindigkeit“) sind inhaltlich einem anderen Schlagwort untergeordnet. Einige Schlagworte sind thematisch eng miteinander verbunden – diese werden hier farblich gruppiert dargestellt.

Schlagworte	Komponenten/Inhalte	Häufigkeit
Straßenlärm		527
Straßenlärm: Autobahnlärm	Lärm durch Autobahnverkehr (Autobahn in der Nähe)	22
Straßenlärm: Lkw	durch Lkw-Verkehr verursachte Lärmprobleme (zum Beispiel hohe Frequenz, Nachtruhestörung, Bremsgeräusche)	54
Straßenlärm: Rettungsverkehr	Lärm durch Rettungsfahrzeuge	21
Straßenlärm: Verkehrsführung/Durchgangs-/Schleichverkehr	Wunsch nach Änderung der Verkehrsführung (zum Beispiel Einfahrtsverbot, Umleitung), auch insbesondere für Lkw's, Lärm durch Durchfahrtsverkehr oder Schleichverkehr	74
Straßenlärm: Straßenräumliche Maßnahmen	Es werden straßenräumliche Maßnahmen gewünscht (zum Beispiel Fahrbahnverengungen, Kaphaltestellen und so weiter).	36
Straßenlärm: Fahrbahnerneuerung und lärmmindernder Asphalt	Zustand der Straße, Wunsch nach Nutzung eines geräuschärmeren Asphalt	45
Straßenlärm: Verkehrsgeschwindigkeit – Änderung der Geschwindigkeit T 30		83
Straßenlärm: Verkehrsgeschwindigkeit – Änderung der Geschwindigkeit/Schrittgeschwindigkeit und Temporeduzierungen auf Autobahnen	Reduzierung der Geschwindigkeit/Umwandlung in eine Spielstraße (umgangssprachlich manchmal auch als „Verkehrsberuhigung“ bezeichnet), Gewünschte Geschwindigkeitsreduzierungen auf Autobahnen	20
Straßenlärm: Verkehrsgeschwindigkeit – Einhaltung der StVO (Geschwindigkeitsüberschreitung, Raser, Kontrollen, Dialogdisplays)	Überschreitung der Geschwindigkeit, Forderung nach mobilen Kontrollen, fest installierte Blitzer	82
Straßenlärm: Verhalten/Fahrweise/Manipulationen an Fahrzeugen	Rasen, Hupen, laut im Fahrzeug (Musik/Bässe/Telefonieren und so weiter), individuelles Fehl-/Fahrverhalten (unnötiges, starkes Beschleunigen/Bremsen und so weiter), keine Einhaltung von Verkehrsregeln, auch von Bussen/Tuning und so weiter	44
Straßenlärm: Förderung Umweltverbund	Radverkehr stärken, ÖPNV stärken und Fußverkehr stärken	29
Straßenlärm: Schallschutzmaßnahmen – Schallschutzwände	Schallschutzmaßnahmen an bestimmten Orten einrichten oder verbessern (Schallschutzwände, Bepflanzung, Schallschutzfenster)	17

Schlagworte	Komponenten/Inhalte	Häufigkeit
Fluglärm		82
Fluglärm: TXL	Auswahl des Flughafens, durch den der Lärm verursacht wird	31
Fluglärm: Nachtflug	Forderung nach Einrichtung eines Nachtflugverbots/der Einschränkung von Flugzeiten	22
Fluglärm: BER	Auswahl des Flughafens, durch den der Lärm verursacht wird	14
Fluglärm: Hubschrauberlärm		9
Fluglärm: Kleinflugzeuge-Rundflüge		6
Schienerlärm		67
Schienerlärm: Allgemein	Lärm durch Schienenverkehr	1
Schienerlärm DB Netz (Eisenbahn)		30
Schienerlärm DB Netz: Allgemein (Personen-, Güterverkehr; S-Bahn)	Lärm durch Eisenbahnen (Personenzüge des Nah- und Fernverkehrs, Güterzüge oder S-Bahnen), dieser findet überwiegend auf Strecken der DB Netz statt.	23
Schienerlärm DB Netz: Schallschutzmaßnahmen – Schallschutzwände	Schallschutzmaßnahmen an bestimmten Orten einrichten oder verbessern (Schallschutzwände, Bepflanzung, Schallschutzfenster)	7
Schienerlärm BVG (Straßen- und U-Bahn)		36
Schienerlärm BVG: Straßenbahn	Lärm durch Straßenbahnen der BVG	21
Schienerlärm BVG: U-Bahn	Lärm durch U-Bahnen der BVG	7
Schienerlärm BVG: Kurvengeräusch	Lärm durch Kurvengeräusche bei U-Bahnen oder bei Straßenbahnen der BVG	7
Schienerlärm BVG: U-Bahn/Schallschutzmaßnahmen - Schallschutzwände	Schallschutzmaßnahmen an bestimmten Orten einrichten oder verbessern (Schallschutzwände, Bepflanzung, Schallschutzfenster)	1
Industrie- und Gewerbelärm		30
Industrie- und Gewerbelärm: Gewerbelärm und BSR/Müllabfuhr	Lärm durch Wirtschaftsbetriebe (zum Beispiel Industriepark in der Nähe), Lärm durch Industriebetriebe, Lärm durch Gewerbebetriebe, Lärm durch Müllentsorgung	16
Industrie- und Gewerbelärm: Außengastronomie	Lärm durch Außenbewirtschaftung in der Gastronomie	14
Andere Lärmarten		29
Andere Lärmarten: Grünpflege	Lärm durch öffentliche und private Grünpflege (Laubgebläse, Motorsägen)	19
Andere Lärmarten: Freizeit, Veranstaltungen, Sport		10
Andere Lärmarten: Schiffsärm (Motorboote, Fahrgastschiffe)		0
Ruhige Gebiete		53
Ruhige Gebiete: Qualität städtischer Ruhe- und Erholungsräume	Wunsch nach Verbesserung der Qualität der städtischen Ruhe- und Erholungsräume	23
Ruhige Gebiete: Notwendigkeit städtische Ruhe- und Erholungsräume stärken		20
Ruhige Gebiete: Verortete städtische Ruhe- und Erholungsräume		10
Ruhige Gebiete: Gegen städtische Ruhe- und Erholungsräume		0

Schlagworte	Komponenten/Inhalte	Häufigkeit
Sonstiges		40
Sonstiges: rücksichtsloses Lärmverhalten von Personen (nicht im Straßenverkehr), Partylärm, Nachbarschaftslärm		25
Sonstiges: Partyschiff	Lärm durch Partys auf Flößen, Schiffen oder Booten	8
Sonstiges: Feuerwerk	Lärm durch Pyrotechnik	7
Gesamtsumme der Schlagworte der Oberkategorien (Straßenlärm, Fluglärm, Schienenlärm, Industrie- und Gewerbelärm, andere Lärmarten, Ruhige Gebiete, Sonstiges)		828

Impressum

Herausgeberin

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Gruppe Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen,
Maßnahmenplanung und -umsetzung

in Zusammenarbeit mit

LK Argus GmbH
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
www.LK-argus.de

Bildnachweise

Titelbild: Philipp Eder
Abbildungen 1: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Berlin, Februar 2020