



Berlin: gesünder und lebenswerter

Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023

Anlage 6: Fortführung der bisherigen Lärmminderungsstrategien

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Fahrbahnoberflächen	4
3. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	5
4. Straßenraumgestaltung	7
5. Bundesautobahnen	8
6. Lokaler Schienenverkehr	9
7. Eisenbahn	12
7.1. Bundesweiter Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken	12
7.2. Förderrichtlinie und Gesamtkonzept zur Lärmsanierung an Eisenbahnstrecken aktualisiert	12
7.3. Güterverkehr, S-Bahnen, Regionalbahnen	13
7.4. Machbarkeitsuntersuchung Berliner Außenring	13
8. Flugverkehr	14
8.1. Flughafen Berlin-Tegel (TXL)	14
8.2. Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF)	15
8.3. Flughafen Berlin Brandenburg (BER)	15
9. Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 2018	16
9.1. Straßenräumliche Maßnahmen in den TOP 51	17
9.2. Tempo-30-Anordnungen in den TOP 51	17
9.3. Verkehrsführung/Durchgangsverkehre in den TOP 51	18
9.4. Fahrbahnsanierungen in den TOP 51	18
9.5. Geschwindigkeitsüberschreitungen bei den TOP 51	18
9.6. Berliner Schallschutzfensterprogramm für TOP 51	19
9.7. Sonstige Lärmarten – Partylärm	19
9.8. Sonstige Lärmarten – Schienenlärm	20
9.9. Sonstige Lärmarten – Fluglärm	21
9.10. Weiterer Umgang mit den Hinweisen zu Lärmorten	21
9.11. Städtische Ruheorte	22
10. Schallschutzfensterprogramm	23
11. Integrierte Ansätze	24
12. Fazit und Arbeitsaufträge	26
Impressum	28

1. Einleitung

Der Lärmaktionsplan 2018 führt die in den vergangenen Jahren entwickelten und in den LAP 2008 und 2013 beschriebenen Strategiekonzepte zur Lärminderung fort. Dazu gehören die weitere Verbreitung von lärmarmen Fahrbahnoberflächen, konkrete Planungen zu stadtverträglichen Geschwindigkeiten und zur Straßenraumgestaltung sowie zahlreiche weitere Ansätze für unterschiedliche Lärmarten.

2. Fahrbahnoberflächen

Die Emissionen des Straßenverkehrs setzen sich aus Antriebs- und Reifen-Fahrbahn-Geräuschen zusammen. Bereits bei Geschwindigkeiten ab circa 30 Kilometer pro Stunde dominiert das Abrollgeräusch, so dass lärmarme Reifen und lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen erheblich zur Lärminderung beitragen können. Die innerstädtischen Lärminderungspotenziale lärmarter Beläge liegen bei rund 2 bis 3 dB(A).

Die Arbeitsgruppe des Lärmaktionsplans geht zur Verbreitung lärmarter Beläge wie folgt vor:

- Anhand der bezirklichen Investitionsplanung wird bei Übereinstimmung einer konkreten Fahrbahnerneuerungsmaßnahme mit einem Lärmschwerpunkt der Straßenbaulastträger gezielt angesprochen.
- In turnusmäßig stattfindenden Gesprächen mit den Bezirken wird bei Straßensanierungen für die Verwendung von lärmarmen Belägen in den Lärmschwerpunkten geworben.
- Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz setzt sich auch übergeordnet für den Einsatz der lärmarmen Bauweisen ein. So werden beispielsweise Messungen zur akustischen Qualität durchgeführt und Empfehlungen zur Verwendung der neuen Bauweisen gegeben.¹

Derzeit sind folgende Maßnahmen projektiert:

- Wilhelmsruher Damm in Reinickendorf,
- Veitstraße in Reinickendorf,
- Kastanienallee in Pankow,
- Detmolder Straße in Charlottenburg-Wilmersdorf,
- Karl-Marx-Allee in Mitte,
- Friesenstraße in Friedrichshain-Kreuzberg,
- Munsterdamm in Steglitz-Zehlendorf und
- Feuerbachstraße in Steglitz-Zehlendorf.

¹ Leitfaden lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten in Berlin – 2018. Herausgeber: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (http://www.berlin.de/senuvk/service/gesetzestexte/de/download/bautechnik/Leitfaden_laermtechnisch_optimierte_Aspphaltdeckschichten_Berlin_2018.pdf)

3. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde bewirkt eine Senkung des Mittelungspegels um 2 bis 3 dB(A). Dies entspricht der Wirkung einer Verkehrsmengenreduzierung um rund 40 bis 50 Prozent. Darüber hinaus können niedrigere Geschwindigkeiten zu deutlich geringeren Pegelschwankungen und niedrigeren Maximalpegeln führen.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde ist somit eine effektive, vergleichsweise kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Lärminderungsmaßnahme. Sie wird von Anwohnerinnen und Anwohnern von Hauptverkehrsstraßen oft gewünscht.

So werden in der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Geschwindigkeitsreduzierungen an Hauptverkehrsstraßen als Maßnahme zur Lärminderung, zum Teil ganztägig, zum Teil nur für den Nachtzeitraum von den Teilnehmenden eingefordert. Über 60 Prozent der Beiträge zum Straßenlärm schlagen Geschwindigkeitsreduktionen und Tempo-30-Abschnitte als Maßnahme vor. Diese Beiträge finden sich verteilt im ganzen Stadtgebiet.

Rechtsgrundlage für eine Anordnung ist § 45 der Straßenverkehrsordnung, der verkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen ermöglicht. Voran geht eine Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde, in der verschiedene Belange, so auch verkehrliche, einbezogen werden.

In Berlin hat es in den vergangenen Jahren mehrere Initiativen des Senats gegeben, mit denen Konzeptionen aus verschiedenen Anordnungsgründen entwickelt und realisiert wurden:

- 1999/2000: Modellprojekt Tempo 30 nachts zum Lärmschutz zur Erprobung des Instrumentes,
- 2005: Tempo 30 ganztägig für Abschnitte mit hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie hoher Unfallhäufigkeit,
- 2007/2008: Tempo 30 nachts zum Lärmschutz,
- 2008: Tempo 30 an Schulen zur Verkehrssicherheit und
- seit 2018: Pilotprojekt Tempo 30 zur Reduzierung der Verkehrsemissionen.

Zudem gab es bis 2014 im größeren Umfang Tempo-30-Anordnungen auf Grundlage von Anwohnerbeschwerden.

Durch die Änderung der Straßenverkehrsordnung in 2017 wurden die Anordnungskriterien von Tempo 30 im Hauptstraßennetz aus Verkehrssicherheitsgründen vor sensiblen Einrichtungen wie Schulen, Kindertagesstätten oder Senioreneinrichtungen deutlich erleichtert.

Um hohe Lärmbelastungen an bewohnten Hauptverkehrsstraßen insbesondere für den Nachtzeitraum zu mindern, wird im Rahmen der Umsetzung des Lärmaktionsplans zusammen mit der Abteilung Verkehr und der Verkehrslenkung Berlin ein Tempo-30-Nachtkonzept für das Berliner Hauptstraßennetz erstellt. Beabsichtigt ist ein stufenweises Vorgehen in Abhängigkeit von Pegelhöhe und Lärmbetroffenheit sowie verkehrlicher Belange. Bei der Konzepterstellung werden mögliche Beeinträchtigungen des ÖPNV und des Wirtschaftsverkehrs geprüft und bei den erforderlichen Abwägungsentscheidungen berücksichtigt. Erste Ergebnisse des Verfahrens sollen Ende 2020 vorgestellt werden.

Zudem wird in einem weiteren Schritt ein übergreifendes Verfahren zur Weiterentwicklung der ganztägigen Tempo-30-Konzeption in Berlin – auch unabhängig von Anwohneranträgen – durchgeführt. Hierbei wird das Berliner Hauptstraßennetz nach mehreren Kriterien untersucht. Dabei werden neben der Lärmbelastung insbesondere Synergien mit der Verkehrssicherheit und der Luftschadstoffbelastung in die Untersuchung einbezogen.

Bei diesen Konzepten werden auch die oben genannten Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung geprüft.

Um auch den Belangen des Wirtschaftsverkehrs ausreichend Rechnung zu tragen, wird vor Fertigstellung beider Konzepte (Tempo-30-Nacht und Ganztag) ein Stakeholder- und Expertenforum mit den Kammern und betroffenen Verbänden durchgeführt, zu dem die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz einladen wird.

Bis Ende 2020 wird der Prüflaufplan „Tempo 30 nachts“ der obersten Straßenverkehrsbehörde aus dem Jahr 2015 überarbeitet, der eine Handlungsleitlinie für die Verkehrslenkung Berlin bei der Prüfung von Anwohneranträgen darstellt. Dabei soll sichergestellt werden, dass für die Antragsteller/innen nachvollziehbare Abwägungsentscheidungen getroffen werden und dabei die gesundheitlichen, aber auch die verkehrlichen Belange sachgemäß berücksichtigt werden.

Der Senat wird das Erfordernis und Erfolgsaussichten einer Bundesratsinitiative für eine Änderung der StVO mit dem Ziel einer erleichterten Ausweisung von streckenbezogenen Tempo-30-Anordnungen aus Lärmschutzgründen prüfen.

4. Straßenraumgestaltung

Die Gestaltung von Straßenräumen kann sich direkt und indirekt auf die Lärmbelastungen auswirken. Direkte Wirkungen sind über größere Abstände zwischen Emittenten (Kraftfahrzeug) und Immissionsort (Wohnbebauung) erzielbar. Das Abrücken um die Breite eines Fahrstreifens (beispielsweise von 12 auf 15 Meter) bewirkt eine Pegelminderung um 0,5 bis 1 dB(A). Zusätzlich kann eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu einer Lärminderung beitragen. Hierbei sind aber die Belange des ÖPNV vorrangig, beispielsweise bei der Gestaltung der Haltestellen und der Anpassung der Ampelsteuerung. Ebenso ist zur Sicherung eines flüssigen Wirtschaftsverkehrs auf ausreichend Lade- und Lieferzonen zu achten.

Indirekte und längerfristige Wirkungen sind durch die Förderung lärmarmer Fortbewegungsarten möglich, beispielsweise die Anlage von geeigneten Radverkehrsanlagen. Inzwischen fordert das Berliner Mobilitätsgesetz unter anderem, den ÖPNV bei der Straßenraumteilung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Vorrang einzuräumen (§ 26 (5) MobG BE) und alle Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen auszustatten (§ 43 MobG BE) und einen für die Belange des Fußverkehrs ausreichenden nutzbaren Anteil am Straßenraum zu erreichen (§ 50 (7), Entwurf zur Vorlage beim Berliner Senat für Abschnitt 4 zur Förderung des Fußverkehrs im Berliner Mobilitätsgesetz Stand: 17. September 2019).

Derzeit lässt das Land Berlin mit Machbarkeitsstudien prüfen, welche Handlungsspielräume für eine Anpassung der Straßenraumteilung in der Pankstraße (Mitte), der Berliner Straße und Grunewaldstraße (Charlottenburg-Wilmersdorf und Tempelhof-Schöneberg) sowie der Olbers- und Osnabrücker Straße (Charlottenburg-Wilmersdorf) bestehen. Gegenstand der Studien ist eine dezidierte Bestandserfassung mit Aufarbeitung der in den Straßen vorliegenden verkehrlichen und straßenräumlichen Belange (Verkehrsstärken, Parken, Nutzungen, Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs und so weiter). Auf dieser Grundlage wird unter gleichzeitiger Betrachtung aktuellster Verkehrsmengendaten ermittelt, ob Handlungsoptionen für eine Reduzierung von Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr vorliegen und wie mit dem gewonnenen Straßenraum umgegangen werden kann. Für die Pankstraße sind in beiden Fahrtrichtungen durchgehend geschützte Radfahrstreifen geplant und der Linienbusverkehr erhält in besonders stauanfälligen Abschnitten einen Bussonderfahrstreifen. Die Planungen stehen kurz vor der Veröffentlichung. Für die Berliner Straße und Grunewaldstraße werden derzeit die Handlungsoptionen zur Straßenraumgestaltung entwickelt. Für die Olbers- und Osnabrücker Straße wurde eine entsprechende Planung im Jahr 2019 erarbeitet.

In der Erarbeitung der Machbarkeitsstudien sind die Belange des Verkehrs und der Anrainer eingeflossen. Wenn die Machbarkeitsstudien in Maßnahmen münden, so führt der zuständige Baulastträger ein Anhörungsverfahren durch. In diesem werden öffentliche Stellen, gegebenenfalls die Kammern und die Anrainer gehört.

Neben den genannten Strecken der Machbarkeitsstudien sind stadtweit zahlreiche weitere straßenräumliche Maßnahmen in Planung und Umsetzung, beispielsweise in Schöneeweide die Edisonstraße, Spreestraße, Siemensstraße, Brückenstraße und die Karlshorster Straße.

5. Bundesautobahnen

In einem Musterabschnitt am Innsbrucker Platz wurde die Errichtung einer Lärmschutzwand im Rahmen einer Vorplanung geprüft. Über die weitere Verfahrensweise wurde jedoch noch nicht entschieden. Die Umsetzung erfolgt durch die Abteilung V der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Voraussichtlich ab 2021 wird die derzeit in der Gründung befindliche Infrastrukturgesellschaft Autobahn (IGA) diese Aufgaben übernehmen.

Zudem plant die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm A 100/A 115. Hier haben die bestehenden Bauwerke die Grenzen ihrer Lebensdauer erreicht, so dass ein Ersatz erforderlich ist. Derzeit werden Varianten geprüft und die Trägerbeteiligung vorbereitet. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit wird folgen.

6. Lokaler Schienenverkehr

Die Lärmkartierung 2017, die Lärmbetroffenheiten durch lokale Bahnen und die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplan Berlin 2018 zeigen die Belastungssituation und Störwirkung durch Straßen- und (oberirdisch verkehrende) U-Bahnen in Berlin auf. Diese sind im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wesentlich weniger bedeutsam, können aber lokal zu Lärmproblemen führen. In der Lärmaktionsplanung ist dabei von Bedeutung, dass die Verkehrsleistung der lokalen Bahnen dazu beiträgt, motorisierten Verkehr zu vermeiden. Damit sind diese ein Teil der Lösung zur Reduzierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen. Die Lärminderungsplanung sieht daher vor, vor allem aktive technische Maßnahmen an Fahrzeugen und an der Infrastruktur nach dem Stand der Technik zur Lärminderung umzusetzen, die wirtschaftlich angemessen sind.

Daher wurden im Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023² Maßnahmen zur Lärminderung (Luftschall und Erschütterung) verankert. Aufgenommen wurden anspruchsvolle Geräuschanforderungen insbesondere bei der Neubeschaffung und bei der Modernisierung von Straßenbahn- und U-Bahn-Fahrzeugen sowie Maßnahmen zur Lärminderung an der Infrastruktur. Diese werden damit zukünftig in Berlin zu beachten sein und zur Lärminderung beitragen.

Die Lärmbetroffenheiten durch lokale Bahnen werden daraufhin geprüft, wo Fahrbahnerneuerungen oder andere Lärminderungsmaßnahmen zur Verringerung der Lärmbetroffenheiten prioritär beitragen können. Diese Abschnitte werden möglichst bei Sanierungsplanungen der Straßenbahninfrastruktur berücksichtigt. An manchen Stellen mit hohen Lärmbetroffenheiten der Straßenbahn zeigt sich, dass durch mittlerweile realisierte Lärminderungsmaßnahmen die Dringlichkeit nun nicht mehr beziehungsweise nicht mehr in diesem Maße gegeben ist. Dies lässt sich beispielsweise für die Rennbahnstraße im Abschnitt von der Gleisschleife Pasedagplatz bis zur Berliner Allee feststellen: Dort wurde in 2017 der Straßenbahnoberbau saniert (Ersatz von geräuschintensiven Großverbundplatten), was sich noch nicht in den Daten der Lärmkartierung 2017 widerspiegelt.

In die Konkretisierung von Maßnahmen zur Lärminderung fließen auch die Hinweise zu Straßenbahn- und U-Bahn-Lärm aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Berlin wird leiser“ 2018 ein (Abbildung 1).

² Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023.
Stand: Überarbeitete Mitzeichnungs-
version vom 26. Februar 2019.

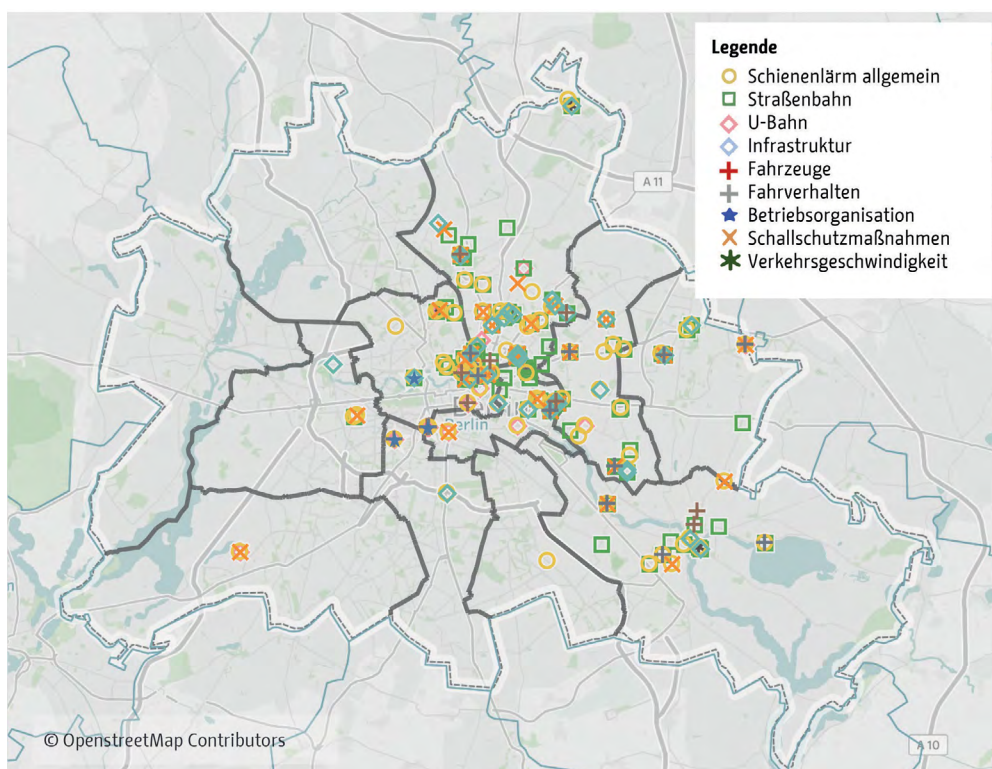


Abbildung 1: Übersicht der Schlagworte zum Oberthema „Schienenlärm BVG“ aus dem Auswertungsbericht der Öffentlichkeitsbeteiligung [Quelle: Berlin wird leiser – Auswertungsbericht der Öffentlichkeitsbeteiligung, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin, Januar 2019]

Weiterhin sind Geräuschminderungen in den Teilabschnitten mit Kurvengeräusche durch den Einsatz fahrzeugseitig eingebauter Fahrflächenkonditionieranlagen bei Straßenbahnfahrzeugen oder durch den Einsatz weiterer stationär eingebauter Schienenkopfkonditionieranlagen an U-Bahn-Strecken möglich. Die neuesten Straßenbahnen des Typs Flexity werden fahrzeugseitig bereits mit dieser Technik ausgeliefert. Bei hinreichender Anzahl damit ausgerüsteter Fahrzeuge auf einem entsprechenden Streckenabschnitt wird das Kurvenquietschen deutlich reduziert. Mit dem aktuellen Ausrüstungsstand ist allerdings noch keine netzweite Wirksamkeit gegeben. Mit steigendem Ausrüstungsgrad wird die Wirksamkeit der Kurvengeräuschminderung zu nehmen. In Planung und Prüfung seitens der BVG ist auch die Nachrüstung der Straßenbahnen des Typs GT6 mit Fahrflächenkonditionieranlagen. Seitens der BVG (U-Bahn) ist in den nächsten Jahren der Einbau weiterer Schienenkopfkonditionieranlagen zur Reduzierung des vorhandenen Kurvengeräuschs bzw. zur Minimierung des Verschleißes beabsichtigt. Dies betrifft sowohl oberirdische, als auch unterirdische Streckenabschnitte.

Folgende Maßnahmen, bei denen eine Reduzierung des Lärms zu erwarten ist, befinden sich zurzeit seitens der BVG in Planung:

- Überdachung/Umbauung des Materialverladeplatzes der Bahnmeisterei auf der Betriebswerkstatt Britz. Geplante Fertigstellung 2021. Entlastung für die Anwohner des Polierweges.
- Streckensanierung auf der U-Bahn-Linie 1 zwischen Görlitzer Bahnhof und Schlesisches Tor mit Einbau einer elastischen Lagerung (Delta-Lager). Geplanter Ausführungszeitraum 2020/2021.
- Beschaffung eines neuen Schienenschleifzuges und eines neuen Schienenfräszuges zur Vermeidung beziehungsweise Beseitigung von Schienenschäden und Riffeln. Geplante Anschaffung 2021.

Bei der Neuplanung von Straßenbahnstrecken ist wichtig darauf hinzuweisen, dass eine frühzeitige Berücksichtigung der ÖPNV-Belange in der Stadtplanung und bei städtebaulichen Wettbewerben lärmindernd wirken kann – wenn beispielsweise die städtebaulichen Strukturen größere Gleisradien bei der Straßenbahn ermöglichen.

7. Eisenbahn

7.1. Bundesweiter Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken

Seit 2015 liegt die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken beim Eisenbahn-Bundesamt. Dieses erstellt einen bundesweiten Lärmaktionsplan. Die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Berlin wird leiser“ 2018 zum Bahnlärm leitet das Land Berlin daher an das Eisenbahn-Bundesamt mit der Bitte um Berücksichtigung weiter.

Der Lärmaktionsplan (Teil A und Teil B) für Eisenbahnstrecken ist vom Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht worden und unter folgendem Link abrufbar: www.eba.bund.de/lap. Die Dokumente können auch kostenlos per E-Mail oder postalisch als Druckexemplar angefordert werden (lap@eba.bund.de, Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, 53175 Bonn).

Berlinweit sind in der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung rund 300 Beteiligungen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht worden. 85 Prozent dieser Berliner Hinweisgeber/innen fühlen sich durch Schienenverkehrslärm stark gestört.

7.2. Förderrichtlinie und Gesamtkonzept zur Lärmsanierung an Eisenbahnstrecken aktualisiert

Zur Minderung der Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr gibt es neben der Lärmvorsorge seit 1999 auch das freiwillige Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes. Die Förderrichtlinie und das Gesamtkonzept des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen des Bundes wurden aktuell überarbeitet und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Januar 2019 veröffentlicht.³ Bei dieser Überarbeitung wurde der Schienenverkehrslärm durch Eisenbahnen anhand der Verkehrsprognose 2030 und ohne Schienenbonus berechnet. Als Auslöswerte für die Lärmsanierung wurden die seit dem 1. Januar 2016 um 3 Dezibel verminderten Auslöswerte genutzt. Damit sind nun deutlich mehr Berliner Streckenabschnitte im Lärmsanierungsprogramm enthalten als vor dem aktualisierten Gesamtkonzept. Dabei werden auch bereits sanierte Streckenabschnitte nochmals auf die neuen Auslöswerte nachsaniert. Insgesamt sind etwa 162 Streckenkilometer für das Bundesland Berlin in der Anlage 3 des aktualisierten Gesamtkonzeptes aus 2019 zur Sanierung aufgeführt. Im Gegensatz zum Gesamtkonzept 2019 waren in der Anlage 1 und 3 des alten Gesamtkonzeptes von 2013 nur etwa 67 Streckenkilometer enthalten.

Mit der Überarbeitung der Förderrichtlinie wurde auch die Beschränkung auf bauliche Anlagen, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (1. April 1974 in den alten beziehungsweise 1990 in den neuen Bundesländern) errichtet wurden, kritisch überprüft. Wegen des zum 1. Januar 2015 entfallenen Schienenbonus werden nun Gebäude in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm einbezogen, wenn für die lärmbelastete bauliche Anlage vor dem 1. Januar 2015 eine Baugenehmigung erteilt oder die bauliche Anlage im Geltungsplan eines vor dem 1. Januar 2015 bestandskräftig gewordenen Bebauungsplanes errichtet wurde.

³ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-undlaermsanierung.html>.

7.3. Güterverkehr, S-Bahnen, Regionalbahnen

Minderungen der Lärmbelastung durch Schienengüterverkehr werden aufgrund der geräuschärmer werdenden Güterwagen erwartet, insbesondere da die in Deutschland verkehrenden Güterwagen weiterhin auf leisere Bremssysteme (sogenannte Flüsterbremsen) umgerüstet werden und ab Ende 2020 der Betrieb lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz verboten ist.⁴ Für besonders leise Güterwagen, die die Emissionswerte der TSI Lärm⁵ unterschreiten, wurden in 2017 neue Fördermöglichkeiten geschaffen. Im Falle einer Neuwagenbeschaffung muss das Vorbeifahrgeräusch um mindestens 5 dB(A), im Falle eines Umbaus um mindestens 3 dB(A) unter dem Grenzwert der zum Zeitpunkt der Antragstellung gültigen Fassung der TSI Lärm liegen.

Die Berliner Lärminderungsplanung sieht bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen im Regional- und S-Bahn-Verkehr in Berlin zur wirtschaftlich angemessenen Lärminderung nach dem Stand der Technik auch Geräuschforderungen vor, die über die gesetzlich vorgeschriebenen europäischen Grenzwerte hinausgehen. Daher wurden im Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023⁶ Maßnahmen zur Lärminderung verankert. Aufgenommen wurden für den Regionalverkehr zum einen zwingend einzuhaltende Mindestanforderungen für Außengeräusche. Zum anderen sind anzustrebende Zielwerte benannt, deren Erreichung im Rahmen der Verhandlungen oder Markterkundungsverfahren zu den jeweiligen Ausschreibungen auf Machbarkeit und vertretbare zusätzliche Kosten zu prüfen ist.

Bei der Vergabe des Verkehrsvertrages für das Teilnetz Ring (Linien S41, S42, S46, S47 und S8) von 2021 bis 2035 werden neue Fahrzeuge beschafft. Im Rahmen von Ausschreibungen wird die Einhaltung von als Mindestanforderung festgelegten Geräuschstandards verpflichtend vorgegeben, so dass bereits bei der Fahrzeugbeschaffung beziehungsweise Fahrzeugkonstruktion auf den Einsatz lärmarmen Komponenten geachtet werden muss. Ab 2021 bis 2035 werden diese in den Fahrgastbetrieb gehen und vor allem die alte Baureihe 485 ablösen. Mit der Einflottung dieser neuen S-Bahn-Fahrzeuge wird die Berliner S-Bahn im genannten Zeitraum sukzessive leiser werden.

7.4. Machbarkeitsuntersuchung Berliner Außenring

Der östliche Berliner Außenring ist ein bestehender Verkehrsweg, für den derzeit im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms, das insbesondere den Lärm an Brennpunkten weiter reduzieren soll, seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DB Netz AG eine Machbarkeitsuntersuchung zur Wirksamkeit potenzieller aktiver Lärminderungsmaßnahmen (zum Beispiel Lärmschutzwände) durchgeführt wird. Hierbei sollen möglichst innovative Maßnahmen zur Lärminderung erprobt werden. Die Erstellung wird durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz fachlich begleitet. Ergebnisse werden frühestens im Sommer 2020 erwartet. Die Hinweise zu Eisenbahnlärm aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Berlin wird leiser“ 2018 sind in die Bearbeitung der Machbarkeitsuntersuchung und ihre Maßnahmenplanung eingeflossen.

⁴ Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen – Schienenlärmenschutzgesetz.

⁵ TSI Noise = Technische Spezifikation Interoperabilität Teilsystem Fahrzeuge Lärm, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1304&from=DE>, letzter Abruf am 26. Februar 2019.

⁶ Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023. Stand: Überarbeitete Mitzeichnungsversion vom 26. Februar 2019.

8. Flugverkehr

Die Wirkung von Fluglärm wird bei gleichen Schallpegeln allgemein als störender bewertet als andere Verkehrslärmarten.⁷ Dies ist beispielsweise durch den Schalleinfall von oben begründet, da Betroffene in der Regel außer im geschützten Wohnraum keine Ausweichmöglichkeiten haben. Im unmittelbaren Flughafenumfeld treten zudem hohe Lärmpegel auf.⁸ Störungen werden unterhalb der Flugkorridore aber auch in größeren Entfernungen vom Flughafen wahrgenommen.

Mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm wird der Anspruch auf passive bauliche Schallschutzmaßnahmen im Bereich der An- und Abflugkorridore der Flughäfen geregelt. Für weitergehende Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung gibt es nur sehr begrenzte Handlungsmöglichkeiten. Zudem wird eine effektive Reduzierung des Fluglärms dadurch erschwert, dass wesentliche Vorgaben außerhalb des kommunalen Verantwortungsbereiches erfolgen:

- Ein schnellerer Umstieg auf leisere Fluggeräte würde zu einer Entlastung beitragen. Die Vorgaben für Geräuschgrenzwerte von Flugzeugen erfolgen auf internationaler Ebene.⁹
- Eine gegenüber anderen Verkehrsträgern angemessene Besteuerung des Flugtreibstoffes würde umweltfreundlichere Verkehrsträger unterstützen. Der Lärmaktionsplan unterstützt die im Umsetzungskonzept zum Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm enthaltene Maßnahme zur Reduzierung der Luftverkehrsemissionen. Eine solche Maßnahme ist aber auf bundes- beziehungsweise europäischer Ebene abzustimmen.¹⁰

Für Berlin stellt sich die Situation wie folgt dar:

8.1. Flughafen Berlin-Tegel (TXL)

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass der Flughafen Berlin-Tegel hohe Lärmbelastungen in den Bezirken Spandau, Reinickendorf und Pankow verursacht. Eine Auswertung der bundesweit nach EU-weiten Vorgaben erstellten Lärmkarten durch das Umweltbundesamt belegt, dass Berlin-TXL in Deutschland der Flughafen mit den meisten Lärmbetroffenen ist. Besonders schwer wiegt, dass 25.300 Menschen sehr hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind. Insgesamt sind es fast 300.000 Berlinerinnen und Berliner, die einer die Lebensqualität beeinträchtigenden Fluglärmbelastung ausgesetzt sind. Diese Betroffenheit wird erst mit der Schließung des Flughafens Berlin-Tegel entfallen.

Die für den Flughafen TXL festgesetzten Maßnahmen zur Lärminderung, wie die Nachtflugbeschränkung, die lärmabhängigen Landeentgelte und der Bau einer Schallschutzwand, wurden bereits mit vorangegangenen Lärmaktionsplänen vorgestellt. Die Beschränkungen bleiben weiterhin in Kraft. Damit ist der Rahmen möglicher Maßnahmen ausgeschöpft.

Davon abgesehen wurde auf Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm der Lärmschutzbereich für den Flughafen TXL am 31. Dezember 2019 unabhängig von der Schließungsabsicht neu festgesetzt.

⁷ VDI 3722 Wirkungen von Verkehrsgeräuschen.

⁸ http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/din_705.htm.

⁹ International Civil Aviation Organization (ICAO).

¹⁰ Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom.

8.2. Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF)

Die strategischen Lärmkarten für den Flughafen Berlin-Schönefeld zeigen eine geringe Berliner Betroffenheit. Derzeit wird im Flughafenumfeld das Schallschutzprogramm BER durchgeführt. Weitere Maßnahmen sind vor der Eröffnung des Flughafen Berlin Brandenburg (BER) nicht geplant.

8.3. Flughafen Berlin Brandenburg (BER)

Der Planfeststellungsbeschluss zum BER trifft eine Reihe von Maßnahmen zur Reduzierung der Fluglärmbelastungen. Zudem ist eine Evaluierung des Flugroutensystems nach Eröffnung des Flughafens über die Dauer von einem Jahr avisiert. Anhand der konkreten Lärmsituation wird dann geprüft, ob und welche Optimierungen möglich sind. Diese Optimierungen sind danach über die Fluglärmkommission mit der Deutschen Flugsicherung und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung abzustimmen. Ebenso soll zu diesem Zeitpunkt eine Bewertung auf Basis des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm erfolgen. Diese Maßnahmen sind bereits im Lärmaktionsplan 2008 aufgeführt.

9. Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 2018

Die zuständige Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat für den Lärmaktionsplan 2018 wie bereits für den Lärmaktionsplan 2013 eine internetbasierte Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die Öffentlichkeit konnte sich über die Plattform leises.berlin.de in das Verfahren einbringen. Das Verfahren „Berlin wird leiser“ hat dabei verschiedene Ziele verfolgt. Der interessierten Bürgerschaft wurden Hintergrundinformationen zum Umgebungslärm und zum Lärmaktionsplan gegeben. Gleichzeitig wurde eine am konkreten Alltagswissen der Menschen orientierte, niedrighschwellige Beteiligungsmöglichkeit geschaffen.

Auf einer inhaltlichen Ebene ging es bei der Beteiligung darum, konkrete Hinweise und Maßnahmenvorschläge von den Bürgerinnen und Bürgern zu erhalten, was getan werden kann, um Berlin leiser zu machen.¹¹ Dabei wurden folgende Ziele verfolgt:

- laute Orte identifizieren,
- Maßnahmen zur Lärminderung sammeln,
- städtische Ruheorte charakterisieren und gegebenenfalls lokalisieren,
- Projekte und Initiativen zum Verkehrslärm sammeln und
- polarisierende Themen durch differenzierte Meinungsbilder sichtbar machen.

Im Dialogteil „Lärmorte“ wurden auf die Fragen „Wo ist Berlin zu laut?“ und „Wie wird es leiser?“ etwa 1.550 Hinweise zu Lärmorten mit Maßnahmenvorschlägen gegeben. Die Teilnehmenden hatten auch die Möglichkeit, die eingegangenen Hinweise positiv und negativ zu bewerten. Als Beteiligungsversprechen sollten die 50 Hinweise mit den meisten Positiv-Bewertungen eine Stellungnahme erhalten. Letztlich wurden wegen der gleichen Anzahl an Positiv-Bewertungen 51 Hinweise mit einer Stellungnahme bedacht (Abbildung 2).¹²

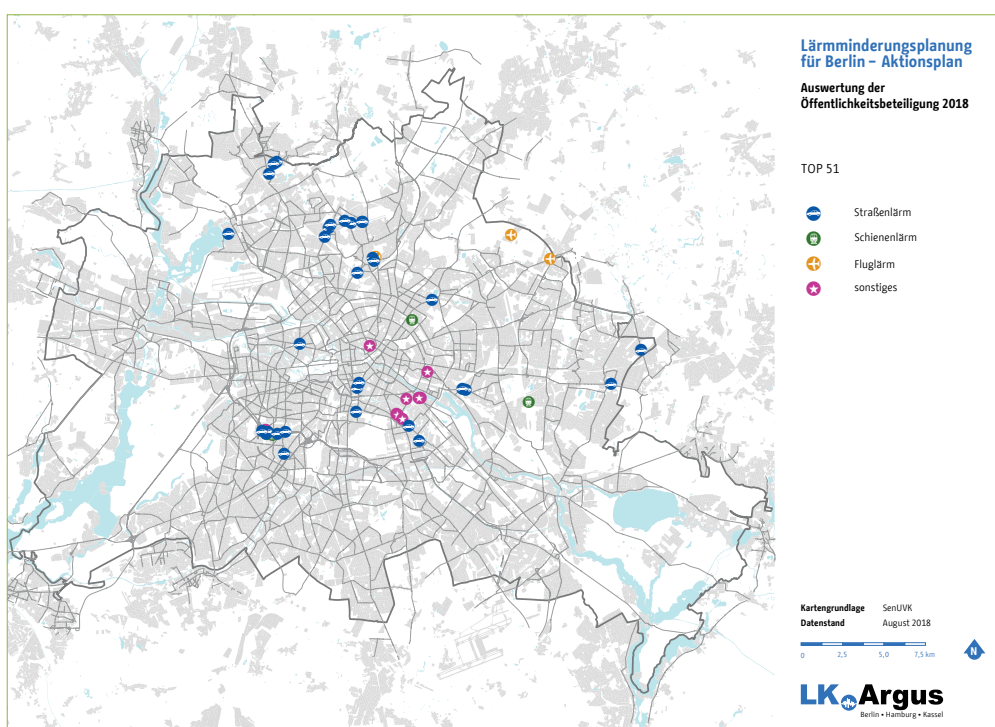


Abbildung 2: TOP 51 aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 2018

¹¹ Die erste allgemeine Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde bereits veröffentlicht: <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laerminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2018/auswertebereicht.shtml>.

¹² <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laerminderungsplanung/de/laermaktionsplan/>

Alle Beiträge und Kommentare zu den Lärmorten wurden ausgewertet. Die Ergebnisse sind im Auswertungsbericht veröffentlicht.¹³ Neben den meistdiskutierten Themen ist auch eine Übersicht darüber enthalten, welche Themen in welchen Bezirken besonders wichtig waren. Ziel der Auswertung war auch ein Strukturieren der eingegangenen Hinweise. Damit werden die fachliche Bewertung und die Übermittlung an die mit der Lärmaktionsplanung befassten Stellen innerhalb und außerhalb der Verwaltung vereinfacht.

Die meisten Lärmhinweise bei „Berlin wird leiser“ ordneten die Teilnehmenden mit rund zwei Drittel der Kategorie „Straßenlärm“ zu. Die Kategorie „Sonstiges“, wie Industrie- und Gewerbebetriebe, Partylärm, individuelle Verhaltensweisen oder auch Gotteshäuser und das gemeinsame Auftreten mehrerer Verkehrslärmarten rangieren mit 14 Prozent auf dem zweiten Platz, während der Schienenlärm der Deutschen Bahn und der BVG sowie der Fluglärm nur etwa zehn Prozent der Hinweise ausmachen.¹⁴

Ein Thema, über das in den Beiträgen zum „Straßenlärm“ diskutiert wurde, war das Verhalten von Personen im Straßenverkehr. So wurden unnötig starkes Beschleunigen, Hupen und die Missachtung von Verkehrsregeln, vor allem jedoch das Rasen einiger Verkehrsteilnehmenden kritisiert. In vielen Beiträgen wurde der Wunsch nach mehr Tempo-30-Anordnungen geäußert. Ebenso werden als Maßnahmen häufig sowohl mobile, als auch stationäre Kontrollen in Form von Blitzern genannt. Weitere relevante Forderungen sind die Änderung der Verkehrsführung und straßenräumliche Maßnahmen.¹⁵

Die Schwerpunktthemen zum Straßenverkehrslärm finden sich überwiegend auch in den TOP 51 wieder. Soweit sinnvoll, prioritär und möglich wurden Schritte zur Lärminderung eingeleitet. Dass die Senatsverwaltung Stellungnahmen zu den TOP 51 gibt, bedeutet nicht automatisch, dass an diesen Lärmorten Maßnahmen umgesetzt werden. Jedoch resultiert daraus ein Prüfauftrag für die Verwaltung. Ob gewünschte Maßnahmen aus Sicht des Lärmschutzes notwendig und umsetzbar sind, zeigt sich erst nach der Analyse und Bewertung des Einzelfalls. Die Stellungnahmen zu den TOP 51 zeigen dies exemplarisch.

An den folgenden Beispielen aus den TOP 51 wird gezeigt, wo Maßnahmen geplant und verwirklicht werden:

9.1. Straßenräumliche Maßnahmen in den TOP 51

- Für die Lückstraße (TOP 26 und TOP 49, Lichtenberg-Rummelsburg) wird eine verkehrliche Untersuchung zur Straßenraumgestaltung durchgeführt.
- In der Lindenstraße (TOP 07, Kreuzberg) ist eine Fußgängerampel für 2019 in Planung.
- Der konkrete Standortvorschlag für einen Fußgängerüberweg in der Brehmestraße (TOP 11, Pankow) wird geprüft.
- Für die Hauptstraße sollen zwischen Niederstraße und Uhlandstraße (TOP 37, Pankow-Wilhelmsruh) in Kürze die Planungen für Radverkehrsanlagen aufgenommen werden. Die Umsetzung ist mittelfristig geplant.

9.2. Tempo-30-Anordnungen in den TOP 51

- In der Schönhauser Straße (TOP 36, Pankow) wurde eine Tempo-30-Anordnung nachts im Oktober 2018 umgesetzt.
- In der Lückstraße (TOP 26/TOP 49, Lichtenberg-Rummelsburg) ist Tempo 30 ganztags geplant.

¹³ <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/auswertebereicht.shtml>.

¹⁴ <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/auswertebereicht.shtml>.

¹⁵ <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/auswertebereicht.shtml>.

9.3. Verkehrsführung/Durchgangsverkehre in den TOP 51

- In der Tschaikowskistraße, der „Stille Straße“, dem Majakowskiring, der Ossietzkystraße und der Wolfshagener Straße (TOP 21, Pankow) werden Durchgangsverkehre zukünftig durch folgende Maßnahmen vermieden: Bis zum 2. Quartal 2020 soll der Streckenzug Ossietzkystraße/Majakowskiring/Stille Straße/Güllweg in eine Fahrradstraße umgewandelt werden. Neben der Einrichtung der Fahrradstraße plant der Bezirk Pankow in der Ossietzkystraße bis dahin auch noch weitere Maßnahmen. Zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger werden Gehwegvorstreckungen an den Knotenpunkten Ossietzkystraße/Parkstraße und Ossietzkystraße/Wolfshagener Straße baulich hergestellt.
- Auf der Grundlage von Verkehrserhebungen sollen in der Schildower Straße (TOP 09, TOP 14, TOP 38, Reinickendorf-Hermsdorf) weitere Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden, mit denen die reine Gebietsdurchfahrt unattraktiver wird.

9.4. Fahrbahnsanierungen in den TOP 51

- In der Veitstraße (TOP 47, Reinickendorf-Tegel) wird 2019/20 die Fahrbahn zwischen Berliner Allee und Medebacher Weg mit einer lärmarmen Deckschicht erneuert. Im angrenzenden Abschnitt bis Eisenhammer Weg kann nach den Hochbaumaßnahmen in 2020 der Einsatz von lärmarmem Asphalt durch Kommunalinvestitionsmittel gefördert werden.
- In der Schönhauser Straße (TOP 36, Pankow) ist mittelfristig eine Fahrbahnsanierung geplant.
- Mit dem geplanten Umbau der Kastanienallee (TOP 03, Pankow-Rosenthal) geht der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags einher. Im ersten Teilabschnitt ist die Umsetzung 2020 geplant. Für den zweiten Teilabschnitt steht die Planfeststellung an.
- Für die Hauptstraße in Pankow-Wilhelmsruh (TOP 15, TOP 23) ist der Einsatz von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Fahrbahnsanierung beabsichtigt. Allerdings ist erst langfristig mit einer Fahrbahnsanierung zu rechnen.

9.5. Geschwindigkeitsüberschreitungen bei den TOP 51

Exemplarisch zu den beiden benannten Lärmorten in der Rheinstraße (TOP 22, Tempelhof-Schöneberg, Friedenau) und in Mitte-Moabit (TOP 34):

„Mutwillige Geschwindigkeitsübertretungen stellen einen Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung (StVO) dar. Dies fällt in den Aufgabenbereich der Polizei. Sie betreibt die stationären Radargeräte und führt mobile Kontrollen durch. Autorennen auf öffentlichen Straßen sind verboten. Seit Oktober 2017 kann die Polizei Autorennen leichter als Straftat ahnden. Sie kann sowohl Führerscheine als auch Fahrzeuge beschlagnahmen, wie beispielsweise im September in Treptow-Köpenick (<https://www.berlin.de/polizei/polizeimeldungen/pressemitteilung.739487.php>).

Im Vordergrund steht bei Kontrollen zumeist die Verkehrssicherheit und nicht die Lärmentwicklung. Da überhöhte Geschwindigkeiten Gefahren für andere Verkehrsteilnehmende bedeuten und zugleich Lärm verursachen, gibt es hier einen direkten Zusammenhang.

Bereits seit Jahren setzt die Senatsverwaltung in Zusammenarbeit mit den Bezirken Dialog-Displays an Schwerpunkten ein, die die Verkehrsteilnehmenden zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit anhalten sollen. Diese werden – soweit möglich – an Stellen aufgestellt, die von den Teilnehmenden bei „leises.Berlin“ mit dem Hinweis auf eine entsprechende Problemlage genannt wurden. Die Rheinstraße wird als Standort geprüft.

Eine Reihe von Hinweisen hat sich stadtweit mit diesen Themen befasst. Daher bindet die Senatsverwaltung auch die Polizei ein. Sie erhält aufbereitet die Beiträge, die sich mit Geschwindigkeitsübertretungen und Fahrzeugmanipulationen befassen. Anwohner können sich darüber hinaus auch selbst an ihren zuständigen Polizeiabschnitt wenden. Überdies untersucht der LAP 2018 Maßnahmen, die dazu beitragen verhaltensbedingten Lärm zu vermindern.“¹⁶

9.6. Berliner Schallschutzfensterprogramm für TOP 51

Viele der in den TOP 51 benannten Lärmorte sind so stark von Verkehrslärm belastet, dass eine Förderung durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm (Kapitel 10, Seite 23) möglich wäre. In der Regel wurde dies von den Hinweisgebenden der TOP 51 allerdings nicht explizit gewünscht.

9.7. Sonstige Lärmarten – Partylärm

Hinsichtlich sonstiger Lärmarten ist Partylärm das zentrale Thema. Sowohl die Ruhestörung durch laute und alkoholisierte Personen auf den Straßen und in Parks wird bemängelt, als auch der Partylärm durch Gewerbebetriebe wie Discos und Clubs. Ebenso wurde auf Restaurants und Kneipen als Verursacher erhöhter Lärmbelastigung hingewiesen, da sie ihre Ruhezeiten nicht einhielten und Anwohnende in der Nacht durch Lärm gestört würden.¹⁷

Unter den TOP 51 befinden sich insgesamt neun Lärmorte, die sich auf sonstige Lärmarten beziehen. Davon beschäftigen sich acht mit Partylärm beziehungsweise Restaurants und Kneipen. Exemplarisch zeigt die Stellungnahme zu TOP 16 „Touristeneinwirkung und Partylärm“ am Reuterplatz, wie diese Lärmarten zu bewerten sind und wer gegebenenfalls Abhilfe schaffen kann:

„Verhaltensbedingter Lärm tritt in vielfältigster Form auf und ist daher schwer zu beurteilen. Regelungen ließen sich noch am einfachsten für menschliche Lautäußerungen und Musikinstrumente treffen. In diesem Fall sind Regelungen gemäß § 3 des Landes-Immissionsschutzgesetzes Berlin in Anlehnung an die TA Lärm umzusetzen – im Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr sind erhebliche Belästigungen verboten. Sollten Belästigungen dieser Art an bestimmten Orten unabhängig von Gaststätten oder ähnlichem gehäuft auftreten, ist das bezirkliche Umweltamt aufgefordert gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit der Polizei Abhilfe zu schaffen.

Bei den Freiluftgaststätten ist die Lage ähnlich schwierig, weil diese ebenfalls nicht zum Anwendungsbereich der TA Lärm gehören (gemäß Nr. 1.b TA Lärm). Eine spezifische Regelung der zulässigen Geräuschimmissionen dieser Anlagen gibt es in Berlin nicht.

Einschlägig ist somit § 3 des Landes-Immissionsschutzgesetzes Berlin, der im Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr erhebliche Belästigungen verbietet. Eine allgemeingültige Definition der erheblichen Belästigung durch Lärm von Freiluftgaststätten gibt es jedoch nicht. In Ermangelung einer besseren Regelung wird dieser Lärm in Berlin in Anlehnung an die TA Lärm bewertet. Danach kann davon ausgegangen werden, dass in der Nachbarschaft der meisten Freiluftgaststätten in Berlin ab 22.00 Uhr erhebliche Belästigungen zu konstatieren sind.

Es bleibt jedoch der Umstand zu beachten, dass die TA Lärm Ausnahmen von diesen Regelungen an 10 Tagen im Jahr gestattet.

¹⁶ <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laerminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/top51-hinweise.shtml>.

¹⁷ <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laerminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/auswertbericht.shtml>.

Dem Rechnung tragend, kann gemäß Nr. 11 Abs. 4 der Ausführungsvorschriften zum Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin eine Ausnahmezulassung für Freitag und Sonnabend bis 24.00 Uhr und für die übrigen Tage bis 23.00 Uhr erteilt werden. Die zu erwartende Lärmbelastung wird dabei durch eine Prüfung der Örtlichkeiten und durch eine genau definierte Prognoseberechnung ermittelt. Ist die zu erwartende Belastung der Anwohner zu hoch und liegen Beschwerden über die Geräusche der Freiluftgaststätte vor, kann eine Reduzierung der Plätze verlangt oder gegebenenfalls die Ausnahmezulassung verweigert werden. Die Versagung bedeutet, dass der Vorgarten in den Nachtstunden nicht betrieben werden darf.

Sie können sich bei verhaltensbedingtem Lärm und bei Lärm ausgehend von Freiluftgaststätten entweder an die Bezirke direkt (<https://www.berlin.de/umwelt/themen/laerm/artikel.250121.php>) oder online an das Ordnungsamt wenden (<https://ordnungsamt.berlin.de/frontend/dynamic/#!start>). Ferner können Sie sich bei akuter Belästigung direkt an die Polizei wenden, die gemäß § 3 des Landes-Immissionsschutzgesetzes Berlin bei Verstößen für Ruhe sorgen kann.¹⁸

9.8. Sonstige Lärmarten – Schienenlärm

In den Beiträgen zum Schienenlärm durch Eisenbahnen werden vor allem der Güterverkehr und die S-Bahn als störend wahrgenommen. Geforderte Maßnahmen sind Schallschutzwände und, seltener erwähnt, die Anschaffung leiserer Fahrzeuge. In Beiträgen zum Schienenlärm der BVG beziehen sich die Teilnehmenden überwiegend auf die Lärmbelastung durch Straßenbahnen, besonders hervorgerufen durch punktuelle Lärmquellen (zum Beispiel Quietschen in den Kurven).¹⁹

Unter den TOP 51 befinden sich sechs Lärmorte, die Schienenverkehrslärm als überwiegende Lärmquelle benennen. Alle Hinweise zu diesen Lärmorten setzen sich mit Schienenlärm durch Eisenbahnen und überwiegend mit Güterverkehr und S-Bahnen auseinander. Die Stellungnahmen dazu weisen auf Folgendes hin:

- Minderungen der Lärmbelastung durch Schienengüterverkehr werden aufgrund der geräuschärmer werdenden Güterwagen erwartet: Insbesondere da die in Deutschland verkehrenden Güterwagen weiterhin auf leisere Bremsysteme (sogenannte Flüsterbremsen) umgerüstet werden und ab Ende 2020 der Betrieb lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz verboten ist (Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen – Schienenlärmschutzgesetz).
- Auch für die S-Bahn-Fahrzeuge wurde im Rahmen der Vergabe des Verkehrsvertrages für das Teilnetz Ring (Linien S41, S42, S46, S47 und S8) seitens der Länder Brandenburg und Berlin als Besteller der Verkehrsleistung Wert auf eine lärmarme Konstruktion und anspruchsvolle Vorgabe von Geräuschstandards gelegt. Ab 2021 bis 2035 werden diese in den Fahrgastbetrieb gehen und vor allem die alte Baureihe 485 ablösen. Mit der Einflottung dieser neuen S-Bahn-Fahrzeuge wird die Berliner S-Bahn im genannten Zeitraum sukzessive leiser werden.
- In der Regel sind die benannten Bahn- beziehungsweise S-Bahn-Trassen bestehende Verkehrswege. Eine rechtliche Verpflichtung zur Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen besteht an diesen Bestandsstrecken nicht. Zukünftig sind in der Regel an den benannten Streckenabschnitten keine maßgeblichen Änderungen geplant, die die Umsetzung von Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich machen würden. Neben der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine weitere Möglichkeit zur Lärmminimierung. Hierzu gibt es seit 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes, auf dessen Leistungen jedoch kein Rechtsanspruch besteht. Das Gesamtkonzept der freiwilli-

¹⁸ <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/top51-hinweise.shtml>.

¹⁹ <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/auswertebereich.shtml>.

gen Lärmsanierung wurde aktuell überarbeitet (Kapitel 7, Seite 12). Damit sind nun deutlich mehr Berliner Streckenabschnitte im Lärmsanierungsprogramm enthalten als vor dem aktualisierten Gesamtkonzept.

9.9. Sonstige Lärmarten – Fluglärm

Als Standort des Fluglärms wird zum Großteil der Flughafen Tegel genannt. Dieser sei zum einen, so die Teilnehmenden, aufgrund der Bauverzögerung am BER zu stark frequentiert und weise deshalb eine stark gestiegene Lärmbelastung auf. Ebenso forderten einige die Schließung des Flughafens Tegel. Lärm durch den Flughafen Schönefeld spielt nur eine untergeordnete Rolle, während die Standortwahl für den BER kritisiert wird.²⁰

Unter den Beiträgen der TOP 51 finden sich mit den Rängen 12, 18 und 24 drei Beiträge zum Fluglärm des Flughafens Tegel. Die Stellungnahmen dazu weisen darauf hin, dass erst mit der Schließung des Flugbetriebs in Tegel die Lärmbelastung reduziert werden kann. Dieser Schritt ist somit eine zentrale Maßnahme für den Berliner Lärmaktionsplan.

9.10. Weiterer Umgang mit den Hinweisen zu Lärmorten

In den kommenden fünf Jahren und gegebenenfalls auch darüber hinaus werden alle Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung in die Berliner Lärminderungsplanung eingehen. Dabei wird beispielsweise durch die GIS-basierte Verortung der Hinweise eine Schwerpunktanalyse erfolgen, die mit anderen Daten wie beispielsweise der Hotspotanalyse (vergleiche Anlage 3), dem Fahrbahnzustand und anderen Lärmhinweisen abgeglichen werden kann. So wurden auch im Lärmaktionsplan 2013 die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung verarbeitet (Abbildung 3).

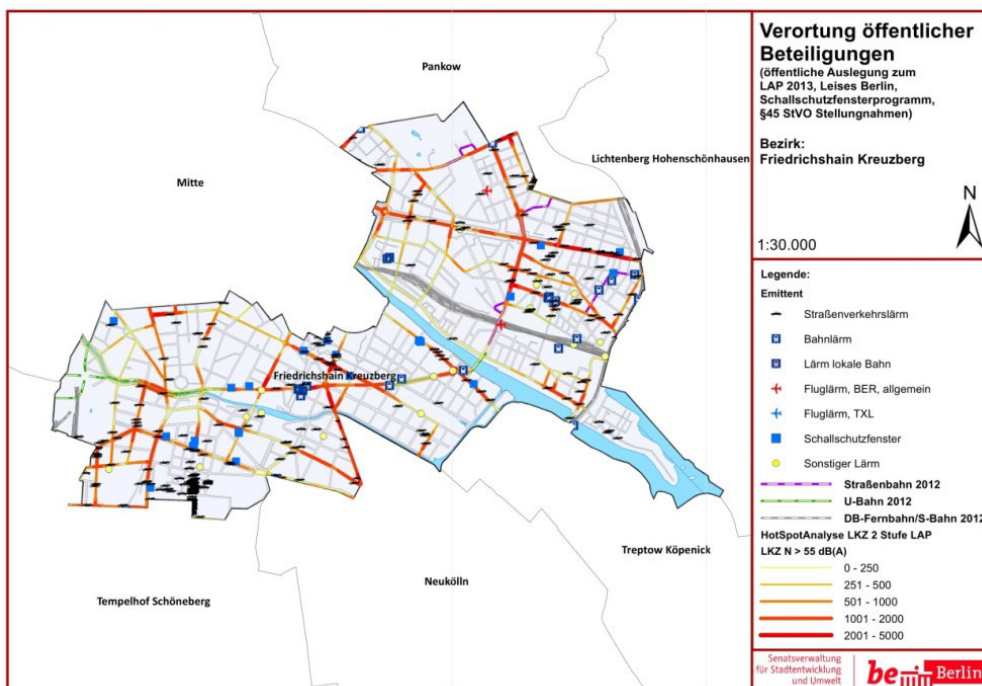


Abbildung 3: Beispiel für die Verortung von Hinweisen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum LAP 2013

Die daraus resultierenden konkreten Handlungsschwerpunkte werden bewertet und priorisiert. Mit diesen Handlungsschwerpunkten wird die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz auf die zuständigen Akteure – beispielsweise die bezirklichen Straßenbaulastträger – zugehen und sondieren, welche Maßnahmen zur Lärminderung kurz-, mittel- und langfristig notwendig und möglich sind.

²⁰ <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laerminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/auswertbericht.shtml>.

Weiter wird die Senatsverwaltung eine Analyse der Verschlagwortung der Hinweise durchführen. Die Hinweise, bei denen die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz keine eigene Zuständigkeit hat und somit nicht selbst oder nur indirekt tätig werden kann (zum Beispiel Hinweise zur Autobahn, S-Bahn/Deutsche Bahn, BVG, polizei-relevante Hinweise und so weiter) werden den zuständigen Akteuren bei Bedarf zur Verfügung gestellt, sodass diese in die Lage versetzt werden, gezielt zu handeln.

Bereits beim letzten Lärmaktionsplan zeigte sich, dass diese Vorgehensweise für die Bürgerinnen und Bürger nicht immer sichtbar oder verständlich ist, weil manche Hinweise nicht in konkrete lärmindernde Maßnahmen überführt werden können. Die Gründe dafür sind vielfältig, zum Beispiel weil andere Prioritäten vorliegen oder Personalmangel besteht. Andere Hinweise dagegen münden in einer konkreten Maßnahme, die für die Anwohnenden vor Ort eine erhebliche Verbesserung der Lärmbelastung bewirken kann, wie beispielsweise der aktuelle Umbau der Friesenstraße in Kreuzberg.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz nimmt die Hinweise aus der Aktion „Berlin wird leiser“ 2018 ernst, sie fließen in den Lärmaktionsplan 2019–2023 ein und es wird systematisch mit diesen Hinweisen weitergearbeitet.

9.11. Städtische Ruheorte

Das Land Berlin hat während der Aktion „Berlin wird leiser“ in 2018 zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans gefragt: Was macht ruhige Orte für Sie aus? Die Berlinerinnen und Berliner haben daraufhin etwa 220 Hinweise zur Qualität von städtischen Ruheorten gegeben.

Ergänzend zur Befragung wurden zwei Soundwalks (Hörspaziergänge) in Mitte und Köpenick durchgeführt. Diese ergaben insbesondere Erkenntnisse zur Wahrnehmung von akustischen Qualitäten öffentlicher Orte. Die Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Befragung und den Soundwalks fließen in die Auseinandersetzung mit dem Thema „städtische Ruheorte“ und das vorgeschlagene Verfahren zur Identifizierung von kleinräumigen städtischen Ruheorten ein.

10. Schallschutzfensterprogramm

Das Berliner Schallschutzfensterprogramm ist seit 2014 Teil der Berliner Lärmaktionsplanung und hat mit über 200 abgeschlossenen Fördermaßnahmen zu einer erheblichen Verbesserung der Lebensqualität vieler Berlinerinnen und Berliner geführt. Überall dort, wo die Schwellenwerte des Lärmaktionsplans (tagsüber 70 Dezibel oder nachts 60 Dezibel) überschritten werden, kommen passive Maßnahmen wie eine bessere Schalldämmung der Fenster in Betracht. Dann kann der Einbau von Schallschutzfenstern in Wohngebäuden in besonders vom Verkehrslärm belasteten Straßen finanziell gefördert werden.

Die Lärmaktionsplanung verfolgt vorrangig das Ziel, den Lärm aktiv durch Verkehrsplanung und -steuerung, Fahrbahnsanierungen oder andere Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes zu mindern. Damit wird nicht nur der Wohnraum geschützt, sondern auch die Aufenthaltsqualität im Freien erhöht. Doch aktiver Schallschutz ist nicht an allen Straßen möglich. Oft gibt es keine Möglichkeiten, den Verkehr anders zu lenken oder andere Maßnahmen durchzuführen. Für Wohngebäude an sehr lauten Straßen und oberirdischen Schienenwegen der BVG, an denen in den nächsten Jahren keine aktiven Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden können, hat das Land Berlin deshalb ein Schallschutzfensterprogramm aufgelegt. Denn meist sind es die Fenster, über die der Verkehrslärm in die Wohnungen eindringt. Die für laute Hauptstraßen geeigneten Fenster (Schallschutzklasse 4 beziehungsweise 5 der VDI-Richtlinie 2719) haben ein Schalldämmmaß von mehr als 40 Dezibel. Zum Vergleich: Alte Fenster ohne Dichtungen erreichen nur eine Dämmung von 20 bis 25 Dezibel. Dieser Unterschied wird im geschützten Wohnraum als eine Lärmreduzierung auf etwa ein Viertel empfunden.

Das Land Berlin fördert den Einbau von Schallschutzfenstern, -außentüren und Zusatzeinrichtungen wie schallgedämmten Lüftungsanlagen. Ausgenommen von der Förderung sind Anrainer von Autobahnen und Schienenwegen, für die bereits Bundesprogramme zur Lärmsanierung bestehen. Der Förderbetrag beträgt bei Fenstern und Türen (gegebenenfalls inklusive Rollladenkasten) derzeit 300 Euro pro Quadratmeter Einbaufläche für die Schallschutzklasse 4 und 400 Euro pro Quadratmeter Einbaufläche für die Schallschutzklasse 5. Aktive lärmgedämmte Lüftungseinrichtungen können mit einer Pauschale von jeweils 250 Euro pro Raum gefördert werden. Die Förderung ist auf maximal 90 Prozent der nachgewiesenen und anerkannten Aufwendungen und ferner auf 15.000 Euro pro Wohnung begrenzt. Sämtliche Arbeiten sind fachgerecht auszuführen. Die Förderung erfolgt freiwillig nach Maßgabe der vorhandenen Haushaltsmittel.

Die Haushaltsverhandlungen für die Jahre 2020/21 sind abgeschlossen. Für das Schallschutzfensterprogramm stehen für diese Jahre jährlich eine Million Euro zur Verfügung.²¹

²¹ Interessierte können eine Förderanfrage schriftlich bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – I C 3, Brückenstraße 6, 10179 Berlin oder online stellen: https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laerm-minderungsplanung/de/schallschutzfenster/formular/online_formular.shtml.

Wichtige Informationen und die Förderanfrage finden Interessierte unter <http://www.berlin.de/schallschutzfenster>.

11. Integrierte Ansätze

Manche Maßnahmenansätze sollten durch koordinierte Vorgehensweisen optimiert werden. Beispielsweise wäre es aus akustischer Sicht sinnvoll, die Erneuerung von schadhafte Fahrbahnoberflächen anhand einer Verschneidung der Lärmkartierung mit ihren Betroffenenanalysen und dem in Arbeit befindlichen Erhaltungsmanagement-System zu priorisieren. Sinnvoll ist eine Fahrbahnerneuerung demnach vor allem dort, wo bautechnische Erfordernisse und hohe Lärmbetroffenheiten zusammentreffen. Hierzu ist eine integrierte und standardisierte Vorgehensweise von SenUVK mit den bezirklichen Baulastträgern erforderlich. Der LAP empfiehlt, dass SenUVK und Bezirke hierfür ein geeignetes Verfahren entwickeln und vereinbaren.

Ein weiteres und auch in anderen Städten weitgehend ungelöstes Problem ist der Umgang mit sehr hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen mit geringen Eingriffsmöglichkeiten. In Berlin gibt es Hauptverkehrsstraßen mit hohen Lärmbetroffenheiten, an denen die oben beschriebenen Maßnahmen aus verschiedenen Gründen nicht in Frage kommen, beispielsweise weil Verkehrsbeschränkungen das Problem nur räumlich verlagern aber nicht lösen würden, weil lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen angesichts der guten Fahrbahnzustände unverhältnismäßig wären und weil eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit alleine angesichts der hohen Belastungen keine ausreichende Pegelminderung bewirken würde. Dies ist ein strukturelles Problem, das angesichts der wachsenden und dichter werdenden Stadt zukünftig häufiger auftreten wird und nicht nur akustische Auswirkungen hat. Der LAP empfiehlt daher, dass SenUVK, VLB und Bezirke prüfen, wie das Land Berlin mit solchen Fällen zukünftig umgehen wird und wie ein integriertes Vorgehen mit ressortübergreifenden Ansätzen ermöglicht werden kann.

Die Berücksichtigung der Lärminderungsplanung in der Stadtentwicklung ist bereits seit 2008 ein Bestandteil des Berliner Lärmaktionsplans. Unter dem Aspekt der wachsenden Stadt wird dies bereits in den Planungsanfängen immer wichtiger. Durch die Veröffentlichung des Berliner Leitfadens „Lärmschutz in der Bauleitplanung“²² im Jahr 2017 konnte das Lärmschutzniveau in der Planung erheblich verbessert werden. Daher wird die Strategie fortgeführt. Der Leitfaden soll einen einheitlichen Umgang mit der Lärmproblematik in der verbindlichen Bauleitplanung schaffen. Er wird voraussichtlich bis Frühjahr 2020 in Zusammenarbeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unter Mitwirkung von Lärmgutachtern und den Bezirken aktualisiert und fortgeschrieben. Dabei werden beispielsweise Themen wie Wohnhochhäuser in hochlärmbelasteten Bereichen, Schulbau, Außenwohnbereiche, das neue Urbane Gebiet und das Schutzziel für den Nachtzeitraum bei teilgeöffneten Fenstern untersucht. Neue oder überarbeitete Normen und Regelwerke, wie die DIN 4109-2018 oder die Änderungen der 18. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV), werden eingearbeitet. Ein weiteres Augenmerk soll auf den Schallschutz in Wettbewerben und bei der Aufstellung von Masterplänen gerichtet werden. Denn hier werden die Grundlagen vorgegeben, die für die Bewältigung des Lärmschutzes entscheidend sein können.

²² Berliner Leitfaden: Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung. <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/plaenen/bplanverfahren/laermschutz/>.

Die wachsende Stadt bringt neue Herausforderungen mit sich, wenn beispielsweise verlärmte Flächen in größerem Umfang bebaut werden sollen. Handlungsbedarf besteht auch im Rahmen von Genehmigungen nach § 34 BauGB. Hier sollte künftig im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten verstärkt geprüft werden, wie Belange des Lärmaktionsplans zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse berücksichtigt werden können. Dabei könnten die Orientierungshilfen des Berliner Leitfadens zum Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung zur Bewertung mit herangezogen werden.

Auch bei städtebaulichen Wettbewerben sollten die Ziele der Lärmaktionsplanung bei Auslobung und Entscheidungsfindung zukünftig stärker berücksichtigt werden, um frühzeitig in die städtebaulichen Konzeptionen einzufließen.

12. Fazit und Arbeitsaufträge

Mit der Umsetzung der Maßnahmen der bisherigen Lärmaktionspläne haben sich mehrere Strategien als effektive Instrumente zur Lärminderung bewährt. Diese werden in den nächsten Jahren mit folgenden Schwerpunkten fortgeführt:

- Für die Fahrbahnsanierung mit lärmoptimierten Asphalten wird ein abgestimmtes Verfahren mit den Straßenbaulastträgern angestrebt, damit insbesondere in hoch lärmbelasteten Straßen bei anstehenden Sanierungen der Einbau lärmoptimierter Asphalte regelmäßig geprüft wird.
- Die Nutzung der Lärminderungspotenziale straßenräumlicher Maßnahmen ist ein wichtiger Baustein, der bei der Sanierung von Straßen berücksichtigt werden soll. Hier sind zukünftig die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes zu beachten. Diese weisen weitgehend Synergieeffekte mit den Maßnahmen zur Lärminderung auf. Entsprechend werden die erforderlichen Umgestaltungen von Hauptverkehrsstraßen in der Regel auch zu Lärminderungen führen.
- Zum Schutz der Nachtruhe wird ein Tempo-30-Nachtkonzept unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV gemeinsam mit der Abteilung Verkehr und der VLB entwickelt. Der Prüflaufplan für nächtliche Tempo-30-Anordnungen wird überarbeitet. Zudem wird in einem weiteren Schritt ein übergreifendes Verfahren zur Weiterentwicklung der ganztägigen Tempo-30-Konzeption in Berlin – auch unabhängig von Anwohneranträgen – durchgeführt. Hierbei wird das Berliner Hauptstraßennetz nach mehreren Kriterien untersucht. Hierzu gehören neben der Lärmbelastung insbesondere die Verkehrssicherheit und – in Abhängigkeit von den Ergebnissen des derzeitigen Pilotprojektes Tempo 30 – die Luftschadstoffbelastung.
- Das Schallschutzfensterprogramm für sehr laute Straßen wird fortgeführt.
- Der Leitplan „Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“ wird gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen fortgeschrieben.
- Gemeinsam mit der Abteilung Verkehr, der VLB und Bezirken sollen Möglichkeiten zur Lärminderung unter Einbeziehung ressortübergreifender Ansätze für sehr laute Straßen geprüft werden, die eine hohe verkehrliche Bedeutung haben und für die bisher keine oder nur weniger wirksame Maßnahmen empfohlen werden konnten.

Bei der Prüfung und Identifizierung von Maßnahmen werden die Hinweise der Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt.

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: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abbildungen 6 und 7: LK Argus GmbH

Berlin, Juni 2020

Hinweis:

Die Erstellung des Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023 wurde kontinuierlich durch verwaltungsbegleitende Abstimmungen in einer Kerngruppe mit Teilnehmenden aus der Abteilung Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, der Verkehrslenkung Berlin (VLB) und des Referats Wohnungsneubau der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen unterstützt.