



A100 Autobahn Lärm – Heidelberger Platz – Detmolder Straße
 Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf

TOP	33 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	A 100 Autobahn Lärm – Heidelberger Platz – Detmolder Straße
Ort	Heidelberger Platz
Bezirk/Ortsteil	Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01076/
Beitragstext	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren, im Namen etlicher Anwohner vom Heidelberger Platz/Ausfahrt Detmolder Straße etc., möchte ich auf eine unzumutbare Lärmquelle hinweisen, die die Anwohner nicht nur äußerst verärgert, sondern auch auf Dauer psychisch, sowie physisch krank macht! Gerade in den Abendnächtlichen- und in den frühen Morgen-Stunden ist je nach Verkehrsaufkommen eine unbeschreiblich laute Lärmquelle am Heidelberger Platz, der der gravierende Faktor ist, dass die Anwohner um ihre Ruhe und ihren Schlaf gebracht werden! Viele Anwohner erwägen es, oder sind aufgrund dessen mittlerweile vom Heidelberger Platz weggezogen. Vor nicht allzu langer Zeit versprach die Politik, dass die A100 „leiser“ wird; welches wohl leider nicht auf alle Abschnitte der A 100 zutrifft. Bitte sorgen Sie sich um den Lärmschutz an der A100/Heidelberger Platz – Detmolder Straße. Die Anwohner werden es Ihnen zigfach danken.“</p>
Stellungnahme	<p>Im Bereich Halensee bis Innsbrucker Platz verursachen die Stadtautobahn und die parallel verlaufenden S-Bahn- sowie Fernbahntrasse hohe Lärmbelastungen. Unter den Beiträgen der TOP 51 finden sich mit den Rängen 04, 06, 08, 20, 25, 33 und 42 gleich 7 Beiträge hierzu, zu denen weitestgehend identisch Stellung genommen wird.</p> <p>Der Bund stellt bundesweit jährlich 50 Millionen Euro den Ländern für die Lärmsanierung bestehender Bundesfernstraßen zur Verfügung. Hierbei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bausträgers ohne Rechtsanspruch. Lärmschutzmaßnahmen setzen voraus, dass der Beurteilungspegel durch Lärm an Wohngebäuden entlang einer Bundesfernstraße bestimmte Grenzwerte übersteigt. Dies sind beispielsweise in Wohngebieten 67 Dezibel (A-bewertet) am Tag und 57 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht. Dabei haben aktive Maßnahmen (Lärminderung an der Quelle beispielsweise mit Hilfe von Lärmschutzwänden oder lärmarmen Fahrbahnbelägen) Vorrang gegenüber passiven Maßnahmen (im Regelfall Schallschutzfenster und für Schlafräume zusätzlich Schalldämmlüfter). Ein Bau von Lärmschutzwänden ist aber gerade im Innenstadtbereich oft aus städtebaulichen oder auch aus technischen Gründen problematisch. Zudem erschweren die hohe Verkehrsbelastung und die hohe Anzahl an Auf- und Abfahrten die Realisierung aktiver Maßnahmen.</p>

TOP	33 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	A 100 Autobahn Lärm – Heidelberger Platz – Detmolder Straße
	<p>In Berlin wird derzeit die Lärmsanierung der Stadtautobahn erneut durchgeführt. Diese erfolgte bereits erstmalig 1979. Aufgrund der seitdem angestiegenen Verkehrsmengen und des damit verbundenen Lärms sowie der Absenkung der Lärmschwelle, ab der eine Lärmsanierung in Betracht gezogen wird, ist diese erneut erforderlich. Die Umsetzung des Programms erfolgt durch die Abteilung V der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die vom Bund mit den Aufgaben des Straßenbaulastträgers beauftragt ist. Dabei wird der Einsatz aktiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Hier ist neben städtebaulichen Belangen auch die besondere Bauweise einiger Autobahnabschnitte zu berücksichtigen. Die Spannbetonkonstruktion der Autobahn in Hochlage verbietet den Einsatz von Lärmschutzwänden aus statischen Gründen. In einem Musterabschnitt am Innsbrucker Platz wird die Errichtung einer Lärmschutzwand derzeit geprüft. Für Bereiche, für die aktive Maßnahmen nicht durchführbar sind, wurde den Eigentümern eine Förderung des Einsatzes von Schallschutzfenster und Lüftungsanlagen für Wohn- und Schlafräume angeboten. Dabei werden 75 Prozent der Kosten vom Bund übernommen.</p> <p>Die für den Güterverkehr kürzlich ertüchtigte Bahntrasse und die parallel verlaufende S-Bahntrasse sind bestehende Verkehrswege, für die die Deutsche Bahn derzeit keine Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge durchführt. Durch die fehlende Elektrifizierung ist die Nutzung der Fernbahnstrecke aber eingeschränkt. 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. Der betroffene Streckenabschnitt der Fernbahn (Strecke 6170 von Kilometer 23,8 bis 26,2) ist mit der jüngsten Aktualisierung des Gesamtkonzepts zur Lärmsanierung im LSP enthalten. 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 (Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen – Schienenlärmschutzgesetz). Auch für die S-Bahnfahrzeuge 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. Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupt Eisenbahnstrecken beim Eisenbahnbundesamt. Dieses erstellt einen bundesweiten Lärmaktionsplan. Die Hinweise zum Bahnlärm werden daher an das Eisenbahnbundesamt mit der Bitte um Berücksichtigung weitergeleitet.</p> <p style="text-align: right;">Stand: Juli 2018; Stand zum aktualisierten Gesamtkonzept Lärmsanierung Februar 2019</p>