



Berlin: gesünder und lebenswerter

Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023

Anlage 2: Umsetzungsstand der Lärmaktionspläne 2008 und 2013

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Umsetzungsbilanz der konkreten Lärmaktionsplan-Empfehlungen	4
3. Kraftfahrzeugverkehr	6
3.1. Fahrbahnoberflächen	6
3.2. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	7
3.3. Straßenraumgestaltung und Verkehrsorganisation	8
3.4. Lärmsanierung an Berliner Autobahnen	11
4. Lokaler Schienenverkehr	13
4.1. Straßenbahn	13
4.2. U-Bahn (oberirdisch)	16
5. Eisenbahn	17
5.1. Schienenwege des Bundes	17
5.2. S-Bahn-Fahrzeuge	17
5.3. Güterwagen	18
6. Flugverkehr	19
6.1. Flughafen Berlin-Tegel (TXL)	19
6.2. Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF)	19
7. Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 2013	20
8. Schallschutzfensterprogramm	25
9. Verschneidung der Lärminderungsplanung mit der Bauleitplanung	26
10. Zusammenfassung	27
Umsetzungsstand der konkreten LAP-Empfehlungen 2008 und 2013	28
Impressum	39

1. Einleitung

Berlin betreibt seit über 15 Jahren eine aktive Lärminderungsplanung. Die wichtigsten Planwerke sind die Lärmaktionspläne der ersten (2008) und der zweiten Stufe (2013–2018). Aber bereits vor der Aufstellung des ersten gesamtstädtischen Lärmaktionsplans wurden von 2002 bis 2005 Lärminderungsplanungen für vier Modellbereiche mit hohem Handlungsbedarf entwickelt. Durchgeführt wurden außerdem verschiedene Modellvorhaben und Wirkungsanalysen, zum Beispiel zu Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen und zu straßenräumlichen und organisatorischen Maßnahmen. Deren Erkenntnisse sind schon in den Lärmaktionsplan der zweiten Stufe eingeflossen.

Als strategische Planung ist die Lärmaktionsplanung mit anderen kommunalen Fachplanungen, vor allem der Bauleit- und Verkehrsplanung, vernetzt. Wegen der fachübergreifenden Aufgabe erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen in enger und kontinuierlicher Zusammenarbeit mit anderen Fachbehörden. So sind beispielsweise im Nahverkehrsplan höhere Lärmstandards für die Neubeschaffung von Bussen und Bahnen enthalten oder die Tempo 30 Straßenabschnitte aus dem Luftreinhalteplan tragen auch zur Lärminderung bei.

Die folgenden Abschnitte stellen mit Stand Januar 2019 dar, welche Maßnahmen der Lärmaktionsplanung in den vergangenen Jahren bereits realisiert wurden.

2. Umsetzungsbilanz der konkreten Lärmaktionsplan-Empfehlungen

Die folgende Analyse bilanziert zunächst die bisherige Maßnahmenumsetzung, indem sie den aktuellen Realisierungsstand der vorherigen Lärmaktionspläne der ersten und zweiten Stufe zusammenfasst. Die Lärmaktionsplan 2008 und 2013 enthielten 139 konkrete Empfehlungen, für die der Umsetzungsstand in Abbildung 1 dargestellt wird:

- 92 kurzfristige Maßnahmen für 12 Konzeptgebiete und 8 Konzeptstrecken 2008,
- 12 kurzfristige Maßnahmen für den lokalen Schienenverkehr 2008–2023,
- 24 mittelfristige Maßnahmen 2013–2018 (3-Jahresprogramm, Fortschreibung der mittel- und langfristigen Empfehlungen für 12 Konzeptgebiete und 8 Konzeptstrecken aus dem Lärmaktionsplan 2008) sowie
- 11 straßenräumliche Maßnahmen 2013–2018.

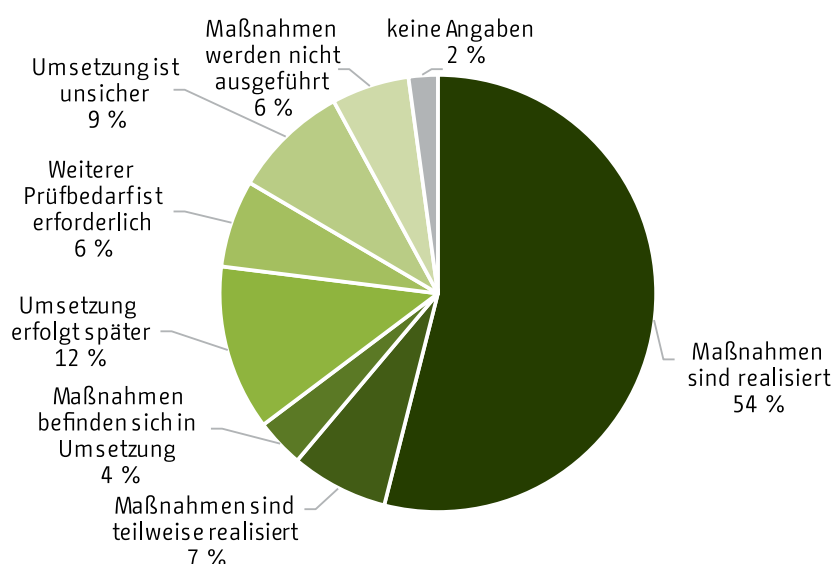


Abbildung 1: Umsetzungsstand der Empfehlungen aus den Lärmaktionsplänen 2008 und 2013–2018

75 Maßnahmen (54 Prozent der Empfehlungen) sind bereits realisiert. Dazu gehören beispielsweise das Tempo-30-Nachtkonzept und Maßnahmen zur Minderung des durch den lokalen Schienenverkehr verursachten Lärms.

2018 waren 15 Maßnahmen (11 Prozent) teilweise realisiert beziehungsweise befanden sich in Umsetzung. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Maßnahmen der Straßenraumgestaltung und Fahrbahnerneuerungen. Auch zu den insgesamt 38 Empfehlungen (27 Prozent), deren Umsetzung später erfolgt, die weiteren Prüfbedarf erfordern beziehungsweise deren Umsetzung unsicher ist, zählen überwiegend Maßnahmen der Straßenraumgestaltung und Fahrbahnerneuerungen.

Acht Maßnahmen (6 Prozent) werden aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen nicht ausgeführt. Davon befinden sich sieben Maßnahmen im Konzeptgebiet Frankfurter Allee (Nord).

Dort konnten Maßnahmen nicht realisiert werden, weil die für die Umsetzung erforderlichen Kapazitätsreserven an Lichtsignalanlagen nicht vorhanden waren. Eine Realisierung hätte demnach zu nicht hinnehmbaren Störungen des Verkehrsflusses geführt. Hier müssen neue Möglichkeiten geprüft werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass zwei Drittel der in den letzten beiden Lärmaktionsplänen entwickelten konkreten Maßnahmen umgesetzt wurden oder sich in Umsetzung befinden. Für weitere zwölf Prozent ist eine Umsetzung vorgesehen.

Die bisherigen Lärmaktionspläne weisen mit 77 Prozent der Maßnahmen einen sehr weitgehenden Umsetzungsstand auf. Vor allem der erste LAP 2008 hat jedoch die erforderlichen Planungs- und Finanzierungszeiträume für bauliche Maßnahmen (Straßenraumgestaltung und Fahrbahnerneuerung) unterschätzt. Dies sollten die kommenden Umsetzungskonzepte berücksichtigen.

Abbildung 2 zeigt die realisierten und in Umsetzung befindlichen Maßnahmen für die Zeiträume vor und nach dem LAP 2013. Die meisten Empfehlungen wurden bereits vor dem LAP 2013 umgesetzt.

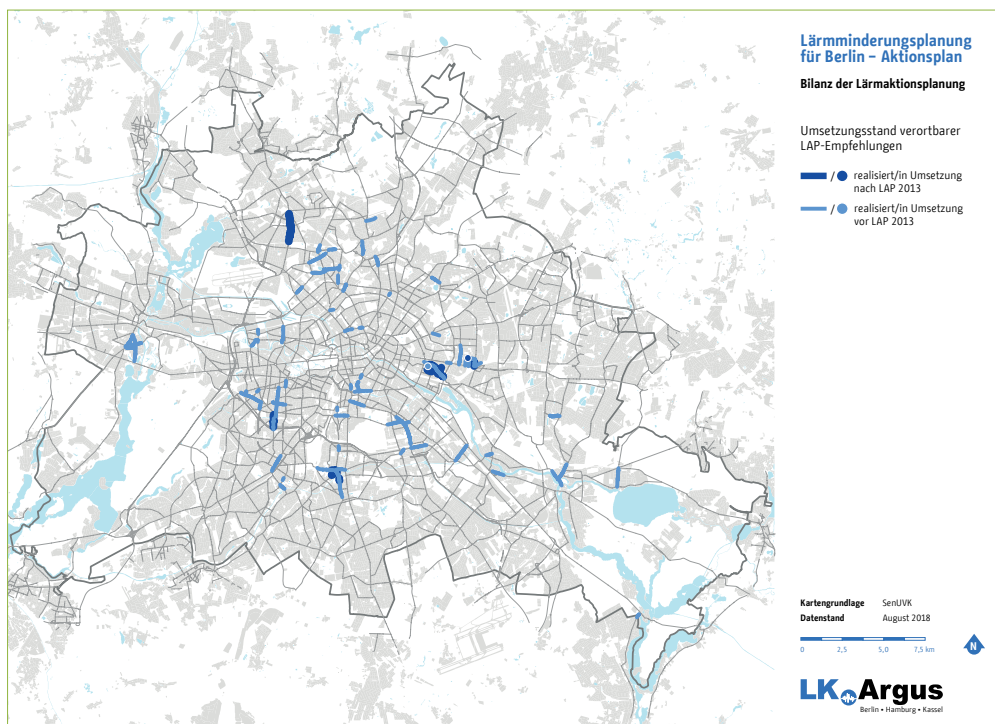


Abbildung 2: Realisierte Empfehlungen aus den Lärmaktionsplänen 2008 und 2013–2018

Neben den 139 konkret benannten Empfehlungen für Konzeptgebiete und -strecken haben die Lärmaktionspläne der ersten und zweiten Stufe auch gesamtschädtische Lärmminderungsstrategien entwickelt, die Minderungspotenziale für verschiedene Handlungsfelder aufzeigten. Die folgenden Kapitel bilanzieren die bisherigen Lärmminderungsmaßnahmen nach Verkehrs- und Maßnahmenart.

3. Kraftfahrzeugverkehr

3.1. Fahrbahnoberflächen

Ein Schwerpunkt der Lärminderung ist die Erneuerung von alten und lärmintensiven Fahrbahnoberflächen. Der Lärmaktionsplan 2013–2018 berücksichtigte auch akustische Kriterien zur Priorisierung von anstehenden Fahrbahnerneuerungen und erarbeitete Handlungsempfehlungen für die Straßenbaulastträger.

Seit 2013 wurden 27 Straßenabschnitte unter Berücksichtigung akustischer Belange erneuert beziehungsweise die Sanierung befindet sich derzeit in Umsetzung. Die Fahrbahnerneuerungen wurden aufgrund von Empfehlungen aus den letzten Lärmaktionsplänen, Vorschlägen der Bezirke oder Hinweisen aus der Öffentlichkeit über die Internetplattform „Leises Berlin“ realisiert.

Darüber hinaus standen in Berlin in den Jahren 2009 und 2010 insgesamt 15 Millionen Euro an Bundes- und Landesmitteln für Maßnahmen zur Lärminderung im Rahmen des Konjunkturprogramms II¹ zur Verfügung. Das Geld wurde unter anderem zur Verbesserung von Fahrbahnoberflächen verwendet. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln hat das Land Berlin 98 Straßenabschnitte auf herkömmliche Weise erneuert und 14 weitere Straßenabschnitte durch teilweise neue technische Verfahren im Straßenbau mit einem lärmoptimierten Asphalt versehen. Das Minderungspotenzial des lärmoptimierten Asphalts beträgt zwischen 3 und 5 dB(A) gegenüber dem jeweiligen Fahrbahnbelag vor dem Austausch – allerdings nur bezogen auf den Pkw, da sich Pkw- und Lkw-Reifen im Geräuschverhalten unterscheiden. Bei den in Berlin üblichen Verkehrsmix ergeben sich im Mittel Verbesserungen von 2 dB(A) gegenüber einem Standardbelag.

Abbildung 3 zeigt die realisierten und sich in Umsetzung befindlichen Maßnahmen zur Fahrbahnerneuerung für die Zeiträume vor und seit dem LAP 2013. Über die Realisierung der konkreten Maßnahmen hinaus hat die Senatsverwaltung einen Leitfaden zum Einbau besonders lärmmindernder Fahrbahnoberflächen veröffentlicht.² Dieser unterstützt die Straßenbaulastträger, dies sind in Berlin überwiegend die Straßen- und Grünflächenämter in den Bezirksverwaltungen, bei Planung und Bau der lärmmindernden Fahrbahnoberflächen.

1 Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland vom 2. März 2009, Bundesgesetzblatt 2009, Teil I Nr. 11.

2 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.)/Asphalta (Bearb.): Leitfaden für die Planung, den Bau und die bauliche Erhaltung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten in Berlin. Ausgabe 2018.

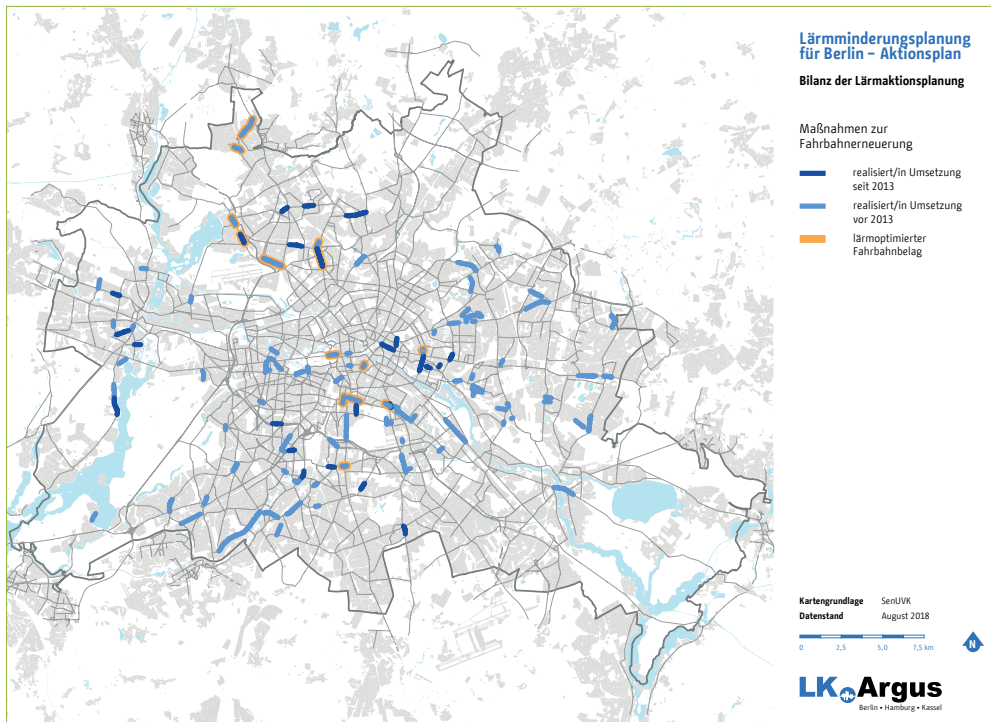


Abbildung 3: Realisierte Fahrbahnerneuerungen

3.2. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Bereits vor der Fertigstellung des ersten Lärmaktionsplans wurden 149 Anordnungen von Tempo 30 (ganztäglich und temporär) aus akustischen Gründen bis Ende des Jahres 2008 im Hauptstraßennetz umgesetzt (Abbildung 4 und Abbildung 5). Im Zeitraum 2009 bis 2018 wurden weitere 115 Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 aus Lärmschutzgründen im Hauptstraßennetz angeordnet.

Lärmschutz war im betrachteten Zeitraum mit 264 Anordnungen der häufigste Grund für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde. Von 242 weiteren Anordnungen von Tempo 30 im Hauptstraßennetz („sonstige Gründe“) wurde der überwiegende Teil aufgrund der Schulwegsicherung und zur Umsetzung des Senatsprojektes „Tempo 30 vor Schulen“ im Hauptstraßennetz angeordnet.

Berlin hat deutschlandweit die meisten Tempo-30-Anordnungen an Hauptverkehrsstraßen. Dies gilt absolut in Kilometern, aber auch prozentual in Bezug zum Hauptstraßennetz sowie für Anordnungen aus Lärmschutzgründen. Die Stadt ist damit bundesweiter Vorreiter bei diesem Thema. Es fällt jedoch auf, dass seit dem Lärmaktionsplan 2013–2018 nur wenige akustisch bedingte Geschwindigkeitsreduzierungen hinzugekommen sind, obwohl der Lärmaktionsplan 2013–2018 Prioritäten für mögliche Geschwindigkeitsreduzierungen im Hauptnetz erarbeitet hat und für die Abschnitte der ersten Priorität eine möglichst kurzfristige Prüfung im Rahmen der im Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr vorgesehenen Weiterentwicklung der Tempo-30-Konzeption vorsah. Diese konnte aber bisher wegen des hohen Aufwandes und begrenzter Personalressourcen nicht abgeschlossen werden.

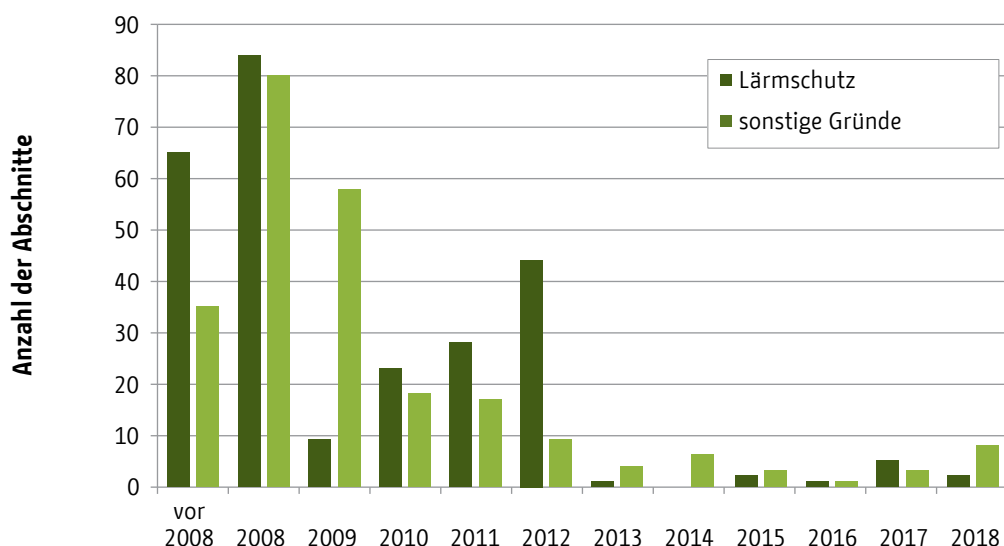


Abbildung 4: Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen aus Lärmschutz- und sonstigen Gründen

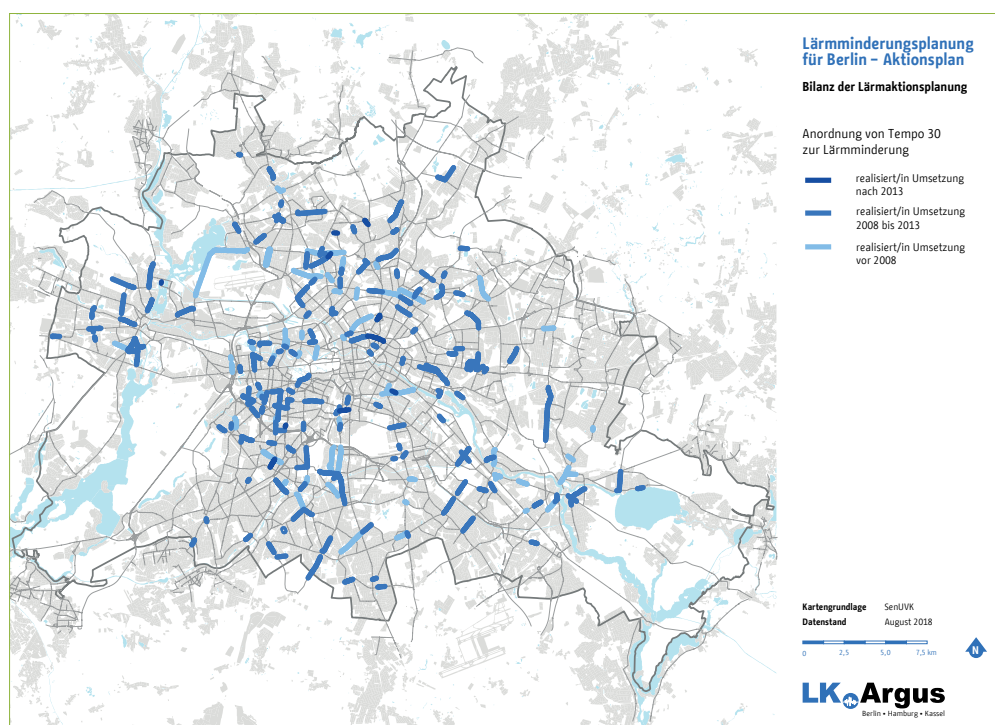


Abbildung 5: Realisierte Tempo-30-Anordnungen zur Lärminderung

3.3. Straßenraumgestaltung und Verkehrsorganisation

Der Lärmaktionsplan 2008 stellte typische Problemlagen an bestimmten Straßenzügen fest. So werden zahlreiche Straßenräume stark vom Kfz-Verkehr dominiert und die vorhandenen Fahrbahnbreiten sind vielerorts für die gegebenen Verkehrsstärken überdimensioniert. Gleichzeitig wurden Defizite in der Führung des Radverkehrs festgestellt. Als Lösungsansatz schlug der Lärmaktionsplan 2008 vor, die Flächen des Kfz-Verkehrs zugunsten von Radfahrstreifen zu reduzieren und dies durch punktuelle Maßnahmen wie die Anlage von Querungshilfen zu ergänzen. Dieser Ansatz wurde als Pilotprojekt an den Beispielstrecken Brandenburgische Straße, Dudenstraße und Prinzenallee in der Praxis getestet.

Die Vorher- und Nachher-Untersuchungen zeigten, dass die Reduzierung der Fahrstreifenanzahl zugunsten von Angebotsstreifen für den Radverkehr bei Verkehrsmengen von rund 20.000 Kfz pro 24 Stunden unter den gegebenen Rahmenbedingungen möglich ist.³ So können Lärminderungspotenziale erschlossen und Synergien mit der Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit genutzt werden.

³ Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin/ LK Argus (Bearb.): Lärmaktionsplan Berlin – Verkehrliche Wirkungsuntersuchungen an den LAP-Beispielstrecken, Dezember 2011. Die Drontheimer Straße gehörte ebenfalls zum Pilotprojekt, wurde jedoch wegen Baumaßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt umgestaltet.

Der Lärmaktionsplan 2013–2018 hat daraufhin auf Grundlage einer Prüfung des Hauptstraßennetzes elf weitere Straßenabschnitte identifiziert, die potenziell für eine Umgestaltung in den nächsten Jahren in Frage kommen und eine weitere detaillierte Prüfung empfohlen. Den aktuellen Umsetzungsstand dieser Prüfaufträge dokumentiert Tabelle 1. Abbildung 6 zeigt darüber hinaus auch die Umsetzungsstände aller Lärmaktionsplan-Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung seit 2008. Die Umgestaltung eines Straßenraums erfordert in der Regel einen längeren Planungsvorlauf. Für die meisten Abschnitte sind daher aktuell Untersuchungen in Bearbeitung oder die Umsetzung erfolgt, zum Beispiel aufgrund anderer dringlicherer Maßnahmen, zu einem späteren Zeitpunkt.

Bezirk	Straßenabschnitt	Umsetzungsstand
Charlottenburg-Wilmersdorf	Berliner Straße zwischen Badensche Straße und Bundesallee (Bamberger Straße)	Die Untersuchung ist in Arbeit.
Friedrichshain-Kreuzberg	Petersburger Straße zwischen Landsberger Allee und Bersarinplatz	Die Umsetzung erfolgt später, da Planungskapazitäten gebunden sind und die Finanzierung der Baumaßnahme unklar ist.
Lichtenberg	Weißenseer Weg zwischen Landsberger Allee und Herzbergstraße	Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich ab 2023, da diese Baumaßnahme wegen anderer dringender Maßnahmen nicht mehr in der Investitionsplanung enthalten ist.
Mitte	Pankstraße zwischen Reinickendorfer Straße und Badstraße	Die Untersuchung ist in Arbeit.
Reinickendorf	Oranienburger Straße zwischen Am Nordgraben und Blunckstraße	Die Maßnahmen befinden sich in Umsetzung.
Reinickendorf	Oranienburger Straße zwischen Roedernallee und Am Nordgraben	Die Maßnahmen befinden sich in Umsetzung.
Reinickendorf	Scharnweberstraße zwischen Ollenhauerstraße und Klixstraße	Die Umsetzung ist unsicher. Die geplante Straßenraumaufteilung wurde zurückgestellt, da die Fahrbahn 2009 vom Eichborn-Damm bis zum Kurt-Schumacher-Damm lärmarm erneuert wurde.
Tempelhof-Schöneberg	Grunewaldstraße zwischen Bamberger Straße und Akazienstraße	Die Untersuchung ist in Arbeit.
Tempelhof-Schöneberg	Hauptstraße zwischen Breslauer Platz und Rubensstraße	Weiterer Prüfbedarf ist erforderlich, da zuvor die Evaluierung der Maßnahme an der Schloßstraße berücksichtigt werden soll.
Tempelhof-Schöneberg	Rheinstraße zwischen Dickhardstraße und Breslauer Platz	Weiterer Prüfbedarf ist erforderlich, da zuvor die Evaluierung der Maßnahme an der Schloßstraße berücksichtigt werden soll.
Treptow-Köpenick	Wendenschloßstraße zwischen Müggelheimer Straße und Dorotheenstraße	Die Baumaßnahme wurde wegen Maßnahmen im Straßenbahnnetz zurückgestellt. Die Umsetzung erfolgt ab 2022.

Tabelle 1: Prüfabschnitte für straßenräumliche Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2013–2018

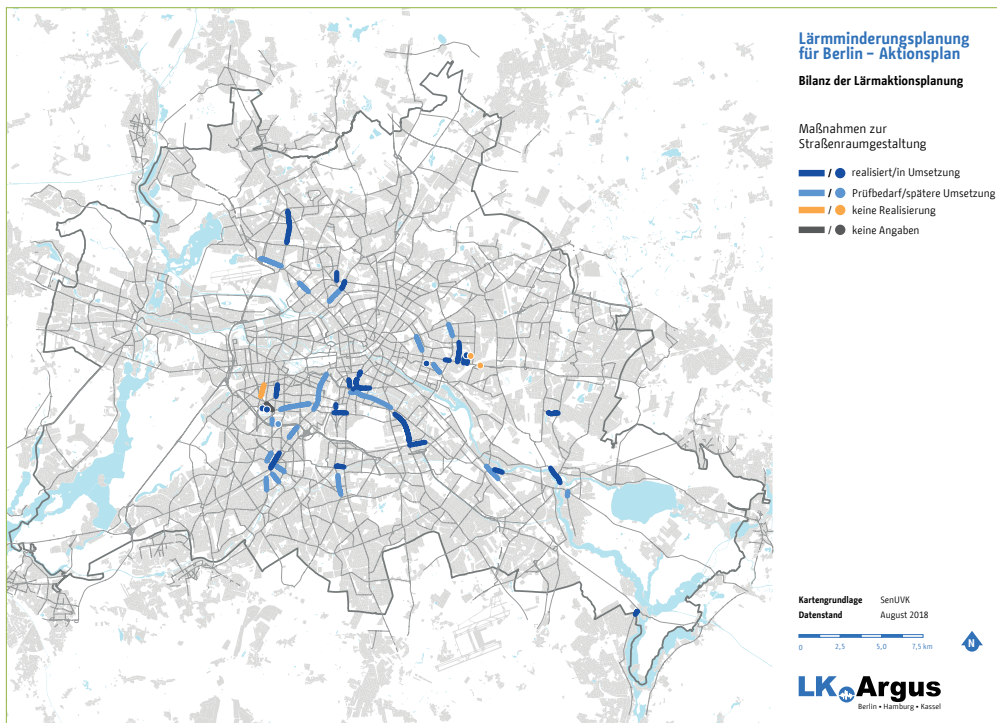


Abbildung 6: Umsetzungsstand der straßenräumlichen Maßnahmen

Darüber hinaus gibt es weitere Aktivitäten. Im Südosten Berlins ist mit der Minna-Todenhagen-Brücke in Treptow-Köpenick eine neue Spreequerung entstanden, die die Ortsteile Ober- und Niederschöneweide verbindet. Sie ermöglicht nun die Ableitung von gebietsfremdem Verkehr und eine nachhaltig bessere Gestaltung von Edison-, Spree- und Siemensstraße. Dies ist dringend erforderlich, denn vorher war die zentral im Plangebiet liegende Edisonstraße eine der lautesten Straßen in Berlin. Heute ermöglichen geringere Verkehrsmengen im Gebiet sicherere Verkehrsräume, geringere Lärm- und Luftbelastungen und bessere Aufenthaltsqualitäten. Dabei verwirklichen Verkehrs- und Umweltverwaltung gemeinsam die Ansätze aus dem Lärmaktionsplan 2008 und eines Verkehrskonzeptes für den Ortsteil.

Aktuelle Zählungen belegen deutliche Rückgänge der Verkehrsmengen und somit auch der Lärmbelastung im Gebiet. Veränderungen der Straßenraumaufteilung sind schon erkennbar: Fahrstreifen, die ehemals vom motorisierten Verkehr genutzt wurden, stehen nun dem Radverkehr zur Verfügung (Abbildung 7). In den kommenden Jahren werden sukzessive weitere Maßnahmen umgesetzt, die dann auch baulich gefasst sein werden.

Bei der Planung wurde die Öffentlichkeit so beteiligt, dass auch Ideen der Bewohnerinnen und Bewohner einfließen konnten.

Weitere Informationen sind unter https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/schoeneweide/index.shtml veröffentlicht.



Abbildung 7: Spreestraße in Schöneeweide

3.4. Lärmsanierung an Berliner Autobahnen

Der Bund stellt den Ländern bundesweit jährlich 50 Millionen Euro für die Lärmsanierung bestehender Bundesfernstraßen zur Verfügung. Hierbei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Baulastträgers ohne Rechtsanspruch. Lärmschutzmaßnahmen setzen voraus, dass der Beurteilungspegel an Wohngebäuden entlang einer Bundesfernstraße bestimmte Grenzwerte übersteigt. Dies sind beispielsweise in Wohngebieten 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht. Dabei haben aktive Maßnahmen (Lärminderung an der Quelle, beispielsweise mit Hilfe von Lärmschutzwänden oder lärmarmen Fahrbahnoberflächen) 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 technischen Gründen problematisch. Beispielsweise ist die nachträgliche Errichtung von Lärmschutzwänden an den Spannbetonkonstruktionen der Autobahn in Hochlage aus statischen Gründen nicht möglich. Auch die große Anzahl an Zu- und Abfahrten steht dem entgegen. Zur Deckelung der Autobahn für einen zentralen Bereich (Ortsteil Charlottenburg) wird eine Machbarkeitsstudie durch die zuständige Fachabteilung erarbeitet.

Derzeit wird für das gesamte Autobahnnetz des Landes Berlin erneut eine Lärmsanierungsmaßnahme durchgeführt (letztmals 1979).

Dies wurde erforderlich durch die seitdem stark angestiegenen Verkehrsmengen und den damit verbundenen Lärm sowie durch die Absenkung der Auslösewerte 2010, ab der eine Lärmsanierung in Betracht gezogen wird. Die Umsetzung des Programms erfolgt durch die Abteilung Tiefbau der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die vom Bund mit den Aufgaben des Straßenbaulastträgers beauftragt ist.

Die schalltechnischen Berechnungen sind abgeschlossen. Alle Abschnitte, in denen aus den oben genannten Gründen nur passive Schallschutzmaßnahmen möglich sind, wurden zur Durchführung derselben an Ingenieurbüros vergeben. Den Eigentümerinnen und Eigentümern wurde eine Förderung von Schallschutzfenstern und Lüftungsanlagen für Wohn- und Schlafräume angeboten. Dabei werden 75 Prozent der Kosten vom Bund übernommen. Ein Teil der Maßnahmen konnte bereits abgeschlossen werden.

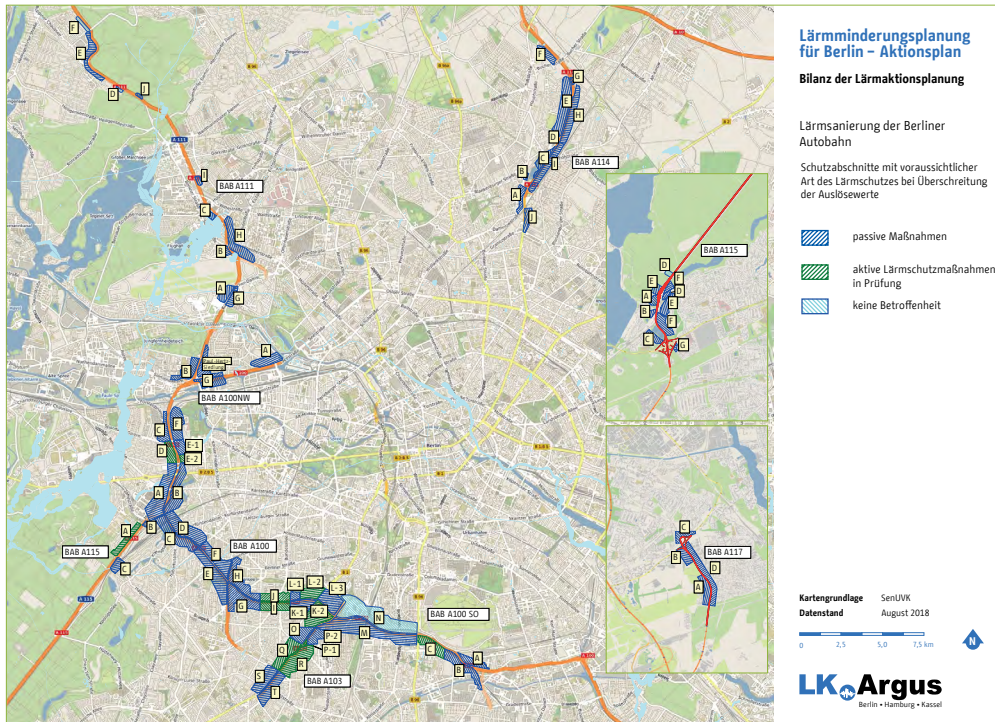


Abbildung 8: Umsetzungsstand der Lärmsanierung an Berliner Autobahnen

4. Lokaler Schienenverkehr

Der Lärm von Straßenbahnen und oberirdischen U-Bahnen kann häufig durch technische Maßnahmen an Fahrzeugen oder an Schienenwegen gesenkt werden. Zur Anwendung kommen beispielsweise das Anschaffen lärmarmen Fahrzeuge, das Schleifen der Gleise, elastisch gelagerte Gleise und das Austauschen von Großverbundplatten bei der Straßenbahn.

Der aktuelle Berliner Nahverkehrsplan enthält generelle Standards zum Umwelt- und Klimaschutz. Dazu gehören auch Vorgaben für Straßenbahn und U-Bahn, die zu einer Minderung der durch den lokalen Schienenverkehr verursachten Lärmbelastungen beitragen sollen:

- Berücksichtigung lärmarmen Gestaltung bei neu zu beschaffenden Schienenfahrzeugen (Geräuschpegelhöchstwerte).
- Die Fahrzeuge müssen in schall- und erschütterungstechnischer Hinsicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.
- Minderung des Kurvenquietschens durch technische Maßnahmen.
- Einsatz von Fahrzeugen mit den geringsten Lärmemissionen im Nachtverkehr und auf Strecken mit hohem Konfliktpotenzial gemäß der Lärminderungsplanung.
- Maßnahmen zum Erhalt beziehungsweise zur Verbesserung der akustischen Qualität der Räder als Bestandteil der Wartung.
- Ausstattung von Straßenbahnfahrzeugen mit einer Lauflflächenkonditionierung.

4.1. Straßenbahn

Bereits vor dem ersten Lärmaktionsplan gab es von 2002 bis 2006 ein Programm zur Lärmreduzierung bei der Straßenbahn, durch das Lärmschwerpunkte wie die Chausseestraße oder die Prenzlauer Promenade entlastet wurden. Bei Niederflurfahrzeugen wurden die Geräusche durch abschirmende Laufwerksverkleidungen deutlich reduziert. Der Lärmaktionsplan 2008 machte für zwölf Straßenbahnabschnitte konkrete Empfehlungen zur Lärmreduzierung. Deren Umsetzungsstand dokumentieren Tabelle 2 und Abbildung 9.

Tabelle 2: Umsetzungsstand der kurzfristigen Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2008

Konzeptgebiet/-strecke	Straßenabschnitt	Maßnahme	Umsetzungsstand
Hohenschönhauser Straße/ Oderbruchstraße, Lichtenberg	Oleanderstraße bis 200 Meter östlich Otto-Marquardt- Straße	Grüngleis	Die Umsetzung erfolgt ab 2022.
Invalidenstraße, Mitte	Brunnenstraße bis Ackerstraße und Gartenstraße bis Chausseestraße	neues Berliner Straßenbahngleis (NBS) ⁴	Die Maßnahme wurde realisiert.
Bahnhofstraße, Treptow-Köpenick	Elcknerplatz bis Seelenbinderstraße	NBS	Die Maßnahme wurde realisiert.
	Elcknerplatz bis Lindenstraße	NBS	Die Umsetzung ist ab 2019 geplant.
Wendenschloß- straße, Treptow-Köpenick	Müggelheimer Straße bis Dorotheenstraße	Grüngleis	Die Umsetzung erfolgt ab 2022.
Schillerstraße, Pankow	Dietzgenstraße bis Gleisschleife Schillerstraße	Austausch Großverbundplatten (GVP) ⁵ /NBS	Die Maßnahme wurde realisiert. ⁶
Rennbahnstraße, Pankow	Gleisschleife Pasedagplatz bis Berliner Allee	Austausch GVP/NBS	Die Maßnahme wurde realisiert. ⁷
Grabbeallee, Pankow	Pfeilstraße bis Pastor-Niemöller- Platz	Austausch GVP/NBS	Die Maßnahme wurde realisiert.
Karl-Lade-Straße/ Anton-Saefkow- Platz, Lichtenberg	Landsberger Allee bis Paul-Junius- Straße	Austausch GVP/NBS	Die Maßnahme wurde realisiert.
Bölschestraße, Treptow-Köpenick	Müggelseedamm bis Fürstenwalder Damm	Austausch GVP/NBS	Die Maßnahme wurde realisiert.
Boxhagener Straße, Friedrichshain- Kreuzberg	Warschauer Straße bis Colbestraße	Austausch GVP/NBS	Die Umsetzung ist ab 2019 geplant.
Stahlheimer Straße, Pankow	Erich-Weinert-Straße bis Kupferstraße	Austausch GVP/NBS	Die Maßnahme wurde realisiert.
Berliner Straße, Pankow	Breite Straße bis Granitzstraße	Austausch GVP/NBS	Die Maßnahme wurde realisiert.

4 Das Neue Berliner Straßenbahngleis ist ein erschütterungsdämpfendes Straßenbahngleis zur Lärminderung.

5 Die Großverbundplatte ist eine Betonplatte, die im Gleisbau von Straßenbahnen verwendet wurde.

6 Die Großverbundplatte wurde hier nicht durch ein NBS, sondern durch ein Rahmengleis ersetzt.

7 Die Großverbundplatte wurde hier nicht durch ein NBS, sondern durch ein Rahmengleis ersetzt.

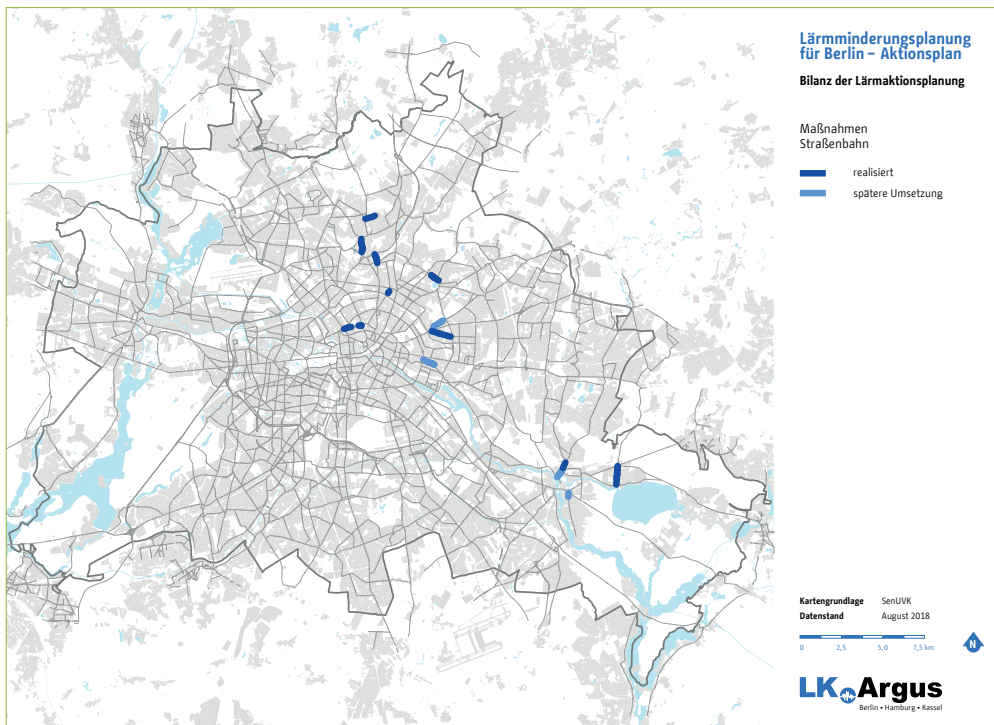


Abbildung 9: Umsetzungsstand der kurzfristigen Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2008

Neben den Fahrbahnerneuerungen hat die BVG als Betreiberin der Straßenbahn in den letzten Jahren weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung an den Fahrzeugen selbst, beim Bau neuer Gleise und bei der Gleispflege ergriffen. So rüstet sie derzeit Fahrzeuge mit einer Schienenkopfkonditionierung nach. Die neuesten Flexity-Fahrzeuge werden bereits mit dieser lärmreduzierenden Technik an Berlin geliefert. An den Endhaltestellen werden bei Fahrzeugen die auf dem Dach befindlichen Klimaanlage abgeschaltet.

Um Lärm fahrwegseitig zu reduzieren, wurde das Radprofil der Fahrzeuge so angepasst, dass Weichen und Kreuzungen möglichst geräuscharm passiert werden. Beim Einbau neuer Gleise baut die BVG nach Möglichkeit geräuschreduzierende grüne Gleise ein und vermeidet, wenn möglich, enge Kurven. Darüber hinaus gibt es im Berliner Straßenbahnnetz 72 Schienenschmieranlagen, die das Kurvengeräusch mindern können. Regelmäßig inspiziert werden Weichen (zweimal in der Woche) und alle anderen Gleisanlagen (alle sechs Wochen). Sie werden dann bei Bedarf zur Wartung gemeldet, dies bewirkt ebenfalls eine Geräuschreduzierung.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Streckennetzes arbeitet die BVG mit den zuständigen Senatsstellen zusammen, um das Thema Lärmvermeidung bereits frühzeitig im Planungsprozess zu berücksichtigen.

4.2. U-Bahn (oberirdisch)

In den letzten Jahren hat das Land Berlin die Brückenfahrbahnen bei den Hochbahnviadukten der U-Bahn-Linien 1 und 2 im Rahmen von Streckensanierungen durch eine hochelastische Lagerung der Schienen entdröhnt und den Schotteroberbau mit Unterschottermatten ausgestattet. An folgenden Netzabschnitten wurden Schienenkopfkonditionieranlagen zur Reduzierung der Kurvengeräusche eingebaut:

- U 1 Hochbahn: insgesamt 14 Schienenkopfkonditionierungsanlagen zwischen Gleisdreieck und Warschauer Straße (unter anderem am Schlesischen Tor, am Kottbusser Tor und westlich der Prinzenstraße) und
- U 2 Hochbahn: insgesamt 6 Anlagen zwischen Gleisdreieck und Bülowstraße.

Bei der Neubeschaffung der U-Bahn-Fahrzeuge vom Typ IK der U-Bahn Berlin werden anspruchsvolle Geräuschanforderungen eingehalten. Diese sind daher leiser als die Altfahrzeuge. Auch die Entstehung von Flachstellen auf den Radlauflächen kann durch geeignete Maßnahmen weitestgehend vermieden werden. Deshalb sind alle Neufahrzeuge mit modernen mikroprozessorgesteuerten Gleitschutzanlagen ausgerüstet worden (vergleichbar mit ABS beim Auto). Das schont nicht nur das Material, sondern es macht die Züge auch insgesamt leiser. Es kommt beispielsweise auch eine sogenannte Spurkranzschmierung zum Einsatz, bei der die Aufgabe des Konditioniermittels automatisiert durch die Fahrzeuge vor dem Befahren der Kurve erfolgt. Diese kann das Kurvengeräusch leicht mindern.

5. Eisenbahn

Die Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr kann vorrangig durch technische Maßnahmen am Fahrweg und an den Fahrzeugen gesenkt werden. Eine Lärminderung für betroffene Anwohnerinnen und Anwohner ist außerdem durch den Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen sowie durch den Einbau von Lärmschutzfenstern möglich. Der Bund will den Schienenverkehrslärm bis 2020 bezogen auf das Jahr 2008 halbieren.

5.1. Schienenwege des Bundes

Seit 1999 gibt es ein freiwilliges Schienenlärmisanierungsprogramm des Bundes. Es enthält für Berlin zwölf Teilprojekte mit 27 Kilometer Streckenlänge. Im Zeitraum von 2001 bis 2018 wurden

- 1.208 Wohnungen passiv saniert (Schallschutzfenster, Dachsanierung, Schalldämm-lüfter, Fassadendämmung, Rollladenkästen),
- rund 5 Kilometer Schallschutzwände errichtet sowie
- elf Teilprojekte mit einer Streckenlänge von 23 Kilometer vollständig saniert.

Am Abschnitt Berlin-Pankow/Blankenburg befinden sich etwa 5,6 Kilometer Schallschutzwände im Bau (bis 2020).

Im Konjunkturprogramm II wurden innovative Maßnahmen zur Lärminderung an den Schienenwegen des Bundes erprobt, zum Beispiel Schienenstegdämpfer, Schienenschmier-einrichtungen, niedrige Schallschutzwände und Brückenentdröhnungen.

In Berlin wurden bisher die folgenden Bereiche der Ringbahn (Fernbahn) mit Schienenschmier-einrichtungen zur Minderung des Kurvenquietschens ausgestattet: Greifenhage-ner Straße/Schönhauser Allee, Lychener Straße, Kanzowstraße/Ahlbecker Straße und Kniprodestraße.

An den folgenden Standorten der Stadtbahn wurden Entdröhnungsmaßnahmen für Brücken erprobt: Fasanenstraße, Uhlandstraße, Grolmannstraße, Knesebeckstraße, Bleibtreu-straße, Schlüterstraße und Wielandstraße.

5.2. S-Bahn-Fahrzeuge

Die S-Bahn Berlin hat im Ertüchtigungsprogramm für den Weiterbetrieb der Fahrzeuge der Baureihe 480 seit 2016 an allen Fahrzeugen der Baureihe die Getriebe und Radsatzlager erneuert. Dadurch konnten Geräuschverschlechterungen durch Verschleißerscheinungen an den Antriebsaggregaten vermindert werden. Insbesondere die Erneuerung der Radsatz-getriebe hat zu einer niedrigeren Geräuschentwicklung während der Fahrt geführt. Die Maßnahme wurde an allen 70 Viertelzügen dieser Baureihe umgesetzt.

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 lärmarmer Komponenten geachtet werden muss. Mit der Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge und der Stilllegung der alten Fahrzeuge der Baureihe 485 wird die Berliner S-Bahn im genannten Zeitraum leiser werden.

Lärmminderungsmaßnahmen an S-Bahn-Strecken sind in Kapitel 5.1 dargestellt, da die Berliner S-Bahn-Strecken zu den Schienenwegen des Bundes zählen.

5.3. Güterwagen

Neben dem Lärmsanierungsprogramm existiert ein lärmabhängiges Trassenpreissystem, das einen Anreiz für die Umrüstung von Güterwagen auf „Flüsterbremsen“ gibt. Zudem wurde das „Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen“ beschlossen, das ab 2020 den Fahrbetrieb von Wagen untersagt, die die Lärmschutzstandards nicht erfüllen.

Für besonders leise Güterwagen, die die Emissionswerte der TSI Lärm (Technische Spezifikation Interoperabilität Teilsystem Fahrzeuge Lärm) 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.

6. Flugverkehr

Das Land Berlin liegt im Einflussbereich der Flughäfen Berlin-Tegel (TXL) und Berlin-Schönefeld (SXF). Von beiden Flughäfen wirkt Lärm auf das Stadtgebiet ein. Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) wird der Flughafen TXL mit einer Übergangsfrist von sechs Monaten geschlossen. Nach jetzigem Kenntnisstand soll der Flughafen BER im Oktober 2020 eröffnet werden. Der Flughafen SXF soll voraussichtlich für einen Übergangszeitraum in Betrieb bleiben.

6.1. Flughafen Berlin-Tegel (TXL)

Die Einführung einer Nachtflugbeschränkung, lärmabhängiger Landeentgelte und einer elektrischen Versorgung der zur Abfertigung genutzten Standplätze für den Flughafen TXL bewirkte in der Vergangenheit eine Lärminderung. Außerdem wurde von 1976 bis Mitte der 1990er-Jahre der Einbau von Schallschutzfenstern in besonders lärmbelasteten Bereichen gefördert.

Die im Lärmaktionsplan 2008 angekündigte verstärkte Nutzung der Südbahn war weniger wirksam als erhofft und wird daher nicht mehr praktiziert. Die ebenfalls angekündigte Lärmschutzwand zum Schutz der Wohnsiedlung Cité Pasteur ist im November 2008 gebaut worden.

6.2. Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF)

In den letzten beiden Lärminderungsplanungen wurde der Flughafen nicht kartiert. Die Lärmaktionsplanung sieht hier keine weiteren Maßnahmen vor Eröffnung des Flughafens BER vor, denn der Flughafen SXF bewirkt vergleichsweise geringe Betroffenheiten in Berlin. Infolge der notwendigen Priorisierung wurden zunächst an anderen Stellen Maßnahmen des Lärmaktionsplans umgesetzt. Zudem werden die Lärmschutzmaßnahmen für den Flughafen BER in der Regel zur Lärminderung für die durch den Flughafen Berlin-Schönefeld Belasteten beitragen.

7. Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 2013

Die Öffentlichkeit konnte sich zum Lärmaktionsplan 2013 online informieren und Orte in Berlin benennen, die durch Verkehrslärm belastet sind. Die Bürgerinnen und Bürger konnten außerdem Vorschläge zur Lärminderung machen. Alle Beiträge wurden ausgewertet, themenspezifisch und bezirksweise analysiert und als Bericht in den Anhang des Lärmaktionsplans 2013–2018 aufgenommen.⁸

Im Jahr 2013 hatte die Verwaltung die 51 meistbewerteten Beiträge mit einer öffentlichen, fachlichen Stellungnahme beantwortet – stellvertretend für die rund 3.000 eingegangenen Hinweise – und nach Abschluss der Prüfungen in 2013 auf der Online-Dialogplattform veröffentlicht. Die Ideengeberinnen und Ideengeber der 23 dringlichsten Themen aus den verschiedenen Lärmkategorien⁹ wurden darüber hinaus zu einem Fachworkshop eingeladen, um ihre Hinweise und Vorschläge im direkten Gespräch mit der Senatsverwaltung und weiteren Expertinnen und Experten zu diskutieren.

Stellvertretend für alle eingegangenen Hinweise zu Lärmorten aus 2013 hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu den 23 Beiträgen, die auf dem Fachworkshop mit Expertinnen und Experten diskutiert wurden, den aktuellen Stand recherchiert. Damit kann dargestellt werden, was an diesen Lärmorten gegebenenfalls zur Lärminderung geschehen ist (Tabelle 3 und Abbildung 10). Die Beiträge benennen nachvollziehbare Lärmkonflikte, jedoch werden nicht immer die Schwellenwerte des Lärmaktionsplans erreicht oder es bestehen verkehrsrechtliche oder finanzielle Hindernisse für die Umsetzung von konkreten Maßnahmen. Die Bilanz zu den 23 dringlichsten Beiträgen zeigt dies exemplarisch.

8 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Auswertungsbericht Berlin wird leiser: aktiv gegen Verkehrslärm, 2013. https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/download/laermaktionsplan/lap_leises_berlin_auswertung.pdf

9 Die 23 meistbewerteten Beiträge sind diejenigen Lärmhinweise, die die meisten Stimmen bei der Öffentlichkeitsbeteiligung erhalten haben. Aus den Listen der zentralen Lärmkategorien (Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm) wurden die jeweils fünf meistdiskutierten Beiträge ausgewählt. Weitere acht Beiträge wurden aufgrund der großen Menge an Hinweisen zum Straßenlärm aufgenommen.

Tabelle 3: Bewertung und gegebenenfalls Umsetzungsstand der TOP 23 aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 2013 (Stand: Juni 2018)

Lärmkategorie TOP/Ort	Hinweise	Bewertung, gegebenenfalls Maßnahmen, Umsetzungsstand
Straßenlärm TOP 01: Friesenstraße, Friedrichshain-Kreuzberg	Straßensperrung, Tempo 20, Geschwindigkeitskontrolle.	Die Sperrung der Friesenstraße hat SenUVK, Abteilung Verkehr abgelehnt. Eine Sperrung hätte Verkehr in andere Straßen verlagert und würde nicht ihrer Funktion als „Ergänzungsstraße“ gerecht werden. Daher wird eine Lärminderung durch eine straßenräumliche und bauliche Maßnahme angestrebt. Diese ist seit 2018 in der Umsetzung.
Straßenlärm TOP 02 und 03: Schulzendorfer Straße, Treptow-Köpenick, Bohnsdorf (2 Beiträge mit demselben Thema unter den TOP 13)	Tempo 30 für schwere Lkw und Linienbus 263, Fahrbahnerneuerung.	Temporäre Dialog-Displays wurden von Mitte November 2016 bis Mitte Mai 2017 aufgestellt. Hinweise auf Überschreitung der Schwellenwerte des Lärmaktionsplans haben sich nicht ergeben. Eine temporäre Anordnung von Tempo 30 in einem Teilabschnitt wurde wegen Straßenschäden realisiert. Für die Schulzendorfer Straße ist ein Ausbau mit Radverkehrsanlagen geplant (Investitionsplanung 2018–2022).
Straßenlärm TOP 04: Gneisenaustraße, Friedrichshain-Kreuzberg	Rennstrecke für illegale Auto- und Motorradrennen, Geschwindigkeitsüberwachung, Fahrzeugkontrolle.	Der temporäre Einsatz von Dialog-Displays bestätigt den Hinweis auf zu schnelles Fahren in der Nacht. Die Hinweise auf zu schnelles Fahren wurden gesammelt an die Polizei weitergeleitet. Sie sollen dort das Lagebild bei der Einsatzplanung verdichten.
Straßenlärm TOP 05: Allgemein und Blumberger Damm/Elisabethstraße, Marzahn-Hellersdorf	Lärmbelastung durch Einsatzkräfte mit Sondersignalen (Polizei, Notarzt- und Rettungswagen), Schallschutzwand.	Sondersignale der Einsatzkräfte sind im Rettungseinsatz unvermeidbar und deren Lautstärke und Klangcharakteristik sind vorgegeben. Eine Lärmschutzwand an der Stelle ist städtebaulich unerwünscht. Im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen, also dort wo die Sondersignale häufig eingesetzt werden, bilden Lärmschutzwände Sichtbarrieren und verschlechtern somit die Verkehrssicherheit. Nach Abwägung des Sachverhaltes wurden keine Maßnahmen realisiert.
Straßenlärm TOP 06: Fahrradfreundliche Stadt = leisere Stadt!	Radverkehrsförderung.	Die Radverkehrsförderung erfolgte bisher in der Radverkehrsstrategie. Dieser Ansatz wird mit dem neuen Mobilitätsgesetz gestärkt.
Straßenlärm TOP 07: Schneller- und Oberspreestraße, Treptow-Köpenick, Niederschöneweide	Generelles Tempo 30 auf dem gesamten Streckenabschnitt.	Der temporäre Einsatz von Dialog-Displays bestätigt den Hinweis auf zu schnelles Fahren in der Nacht. Die Hinweise auf zu schnelles Fahren wurden gesammelt an die Polizei weitergeleitet. Sie sollen dort das Lagebild bei der Einsatzplanung verdichten. Der Bau eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen) in der Schnellerstraße wurde realisiert.
Straßenlärm TOP 08: Gallwitzallee, Steglitz-Zehlendorf, Lankwitz	Der Bus hält genau unter dem Schlafzimmerfenster, Bushaltestelle verlegen.	Eine Verlegung der Haltestelle war nicht möglich. An dem alternativen Standort stehen Straßenbäume und der dort vorhandene Platz reicht für die Haltestelleneinrichtungen (Wartehäuschen) nicht aus.

Lärmkategorie TOP/Ort	Hinweise	Bewertung, gegebenenfalls Maßnahmen, Umsetzungsstand
Straßenlärm TOP 09: Turmstraße/Alt-Moabit, Mitte, Moabit	Tempo 30 in Turmstraße und Alt-Moabit zwischen Stromstraße und Beusselstraße; Aufenthalts- und Wohnqualität verbessern, Barrierewirkung der beiden Straßen mindern.	Die Straßenverkehrsordnung lässt Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 Kilometer pro Stunde nur unter bestimmten Voraussetzungen zu. Zuständig ist die Straßenverkehrsbehörde, die auch die verkehrlichen Wirkungen abzuwägen hat. Eine Anordnung ist daher nur im Bereich einer Schule erfolgt. Der zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragende Bau von Radverkehrsanlagen ist erfolgt.
Straßenlärm TOP 10: Starker Verkehrslärm von der A 113 in Wohnsiedlungen zwischen Späthstraße und Johannaer Chaussee, Neukölln	Schallschutzwand erweitern.	Die Umsetzung wurde verworfen, da die „Wohnsiedlungen“ Therese Dähn, Harmonie, Deutsche Scholle und Berggeist im planungsrechtlichen Sinn keine Wohngebiete sind und somit auch keine Schutzansprüche abgeleitet werden können, die über die Schutzansprüche vergleichbarer Kleingartenanlagen hinausgehen.
Straßenlärm TOP 11: Strom- und Perleberger Straße, Mitte, Moabit	Tempo 30 macht die Stromstraße und Perleberger Straße leiser.	Eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde wird von der Straßenverkehrsordnung beschränkt. Zuständig ist die Straßenverkehrsbehörde, die auch die verkehrlichen Wirkungen abzuwägen hat. Eine Anordnung ist daher nur in Teilen erfolgt.
Straßenlärm TOP 12: Alt-Biesdorf, Marzahn-Hellersdorf, Biesdorf	Hohe Lärmpegel am Tag und in der Nacht durch Geschwindigkeitsreduzierung senken, Lärmschutzwand.	Der Bau einer Lärmschutzwand wurde nach Abwägung städtebaulicher und finanzieller Hemmnisse angesichts der begrenzten Wirkung in der örtlichen Situation nicht weiterverfolgt. Das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt wurde zum Einsatz lärmarmer Fahrbahnoberflächen beraten. Bislang sind keine Maßnahmen realisiert.
Straßenlärm TOP 13: Urbanstraße, Friedrichshain-Kreuzberg	Fahrbahnsanierung im Bereich des ehemaligen Urbankrankenhauses, Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo-30-Abschnitte), Dialogdisplays.	Fahrbahnsanierungen werden im Zyklus der notwendigen Erneuerungen vorgenommen und nicht allein aus Belangen des Lärmschutzes. Zur Förderung lärmarmer Bauweisen wurde auf Veranlassung des Lärmaktionsplans ein Leitfaden entwickelt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde in der Nacht ist erfolgt.
Fluglärm TOP 01: Allgemein und Bohnsdorf, Treptow-Köpenick	BER-Schönefeld: Es kommt viel Fluglärm auf uns zu – Nachtflugverbot, Standortverlagerung.	Das Schallschutzprogramm zum BER ist in Umsetzung. Die Maßnahmen werden ein Jahr nach Beginn des BER-Flugbetriebes anhand der im Betrieb ermittelten Belastungen überprüft.
Fluglärm TOP 02: Friedrichshagen, Treptow-Köpenick	Die Müggelsee-Flugroute muss weg.	Das Schallschutzprogramm zum BER ist in Umsetzung. Die Maßnahmen werden ein Jahr nach Beginn des BER-Flugbetriebes anhand der im Betrieb ermittelten Belastungen überprüft.
Fluglärm TOP 03: Müggelheim, Treptow-Köpenick	Fluglärm: Nachtflugverbot, Standortverlagerung.	Das Schallschutzprogramm zum BER ist in Umsetzung. Die Lärmsituation wird ein Jahr nach Beginn des BER-Flugbetriebes ermittelt und es wird geprüft, ob weitere Maßnahmen möglich sind.

Lärmkategorie TOP/Ort	Hinweise	Bewertung, gegebenenfalls Maßnahmen, Umsetzungsstand
Fluglärm TOP 04: Hakenfelde, Spandau	Nachtflugverbot konsequenter umsetzen – Nachtflugverbot für Tegel – Es reicht uns!	Erst mit der Einstellung des Flugbetriebs in Tegel kann die Lärmbelastung reduziert werden. Die TXL-Schließung ist somit eine zentrale Maßnahme für den Berliner Lärmaktionsplan.
Fluglärm TOP 05: Hakenfelde, Spandau	Wer BER sät, wird Lärm ernten ... Flugverkehrszuwachs in Tegel verlärmte Spandau – Nachtflugverbot konsequenter umsetzen, Flugverlagerung nach SXF.	Erst mit der Einstellung des Flugbetriebs in Tegel kann die Lärmbelastung reduziert werden. Die TXL-Schließung ist somit eine zentrale Maßnahme für den Berliner Lärmaktionsplan. Der Senat kann nicht festlegen, welcher Flughafen in welchem Maße Flugbewegungen abzuwickeln hat, weil dafür die rechtlichen Instrumente fehlen.
Schienenlärm TOP 01: Allgemein und Storkower Straße, Pankow, Prenzlauer Berg	Laute Güterzüge verhindern guten Schlaf.	Der Streckenabschnitt ist Teil des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes. Im Lärmsanierungsprogramm wurden alle Streckenabschnitte neu bewertet. Dies betrifft auch die benannten Abschnitte. Im Januar 2019 hat das Bundesverkehrsministerium das neue Gesamtkonzept veröffentlicht. 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).
Schienenlärm TOP 02: Hauffstraße, Victoria- stadt, Lichtenberg	Laute Güterzüge und ICE in der Tagesrandlage.	Der Streckenabschnitt ist Teil des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes. Im Lärmsanierungsprogramm wurden alle Streckenabschnitte neu bewertet. Dies betrifft auch die benannten Abschnitte. Im Januar 2019 hat das Bundesverkehrsministerium das neue Gesamtkonzept veröffentlicht. 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).

Lärmkategorie TOP/Ort	Hinweise	Bewertung, gegebenenfalls Maßnahmen, Umsetzungsstand
Schienenlärm TOP 03: Karl-Fischer-Weg, Südende, Steglitz-Zehlendorf	S-Bahn-Lärm reduzieren – langsamer fahren.	Eine Geschwindigkeitsreduzierung wurde verworfen, da der S-Bahn-Verkehr zur Verminderung der Verkehrslärmbelastung in der Stadt beiträgt. Eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit würde der Attraktivität schaden und wird daher nicht angestrebt. An diesem Streckenabschnitt sind keine Maßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes geplant. Die Geräuschanforderungen für neue S-Bahn-Fahrzeuge wurden festgelegt und werden mit der Übernahme der Neufahrzeuge in den Fahrgastbetrieb ab 2021 wirksam. Damit wird die Berliner S-Bahn-Flotte leiser.
Schienenlärm TOP 04: Spandauer Straße, Mitte	Entfernte und nun fehlende „Lärminderungsgummiblöcke“.	Die fehlenden „Lärminderungsgummiblöcke“ wurden wieder eingesetzt.
Schienenlärm TOP 05: Allgemein und Wadzeckstraße, Mitte	Straßenbahn-Schienenlärm stoppen – Schienenbonus abschaffen, technische Maßnahmen am Gleis, Langsamfahrt in Kurven, Kapazität.	Die fahrzeugseitige Schienenkopfkonditionierung ist in Umsetzung, (neue Flexity-Fahrzeuge werden damit ausgerüstet). Noch ist keine stadtweite Wirksamkeit erreicht. Der Schienenbonus wurde abgeschafft.

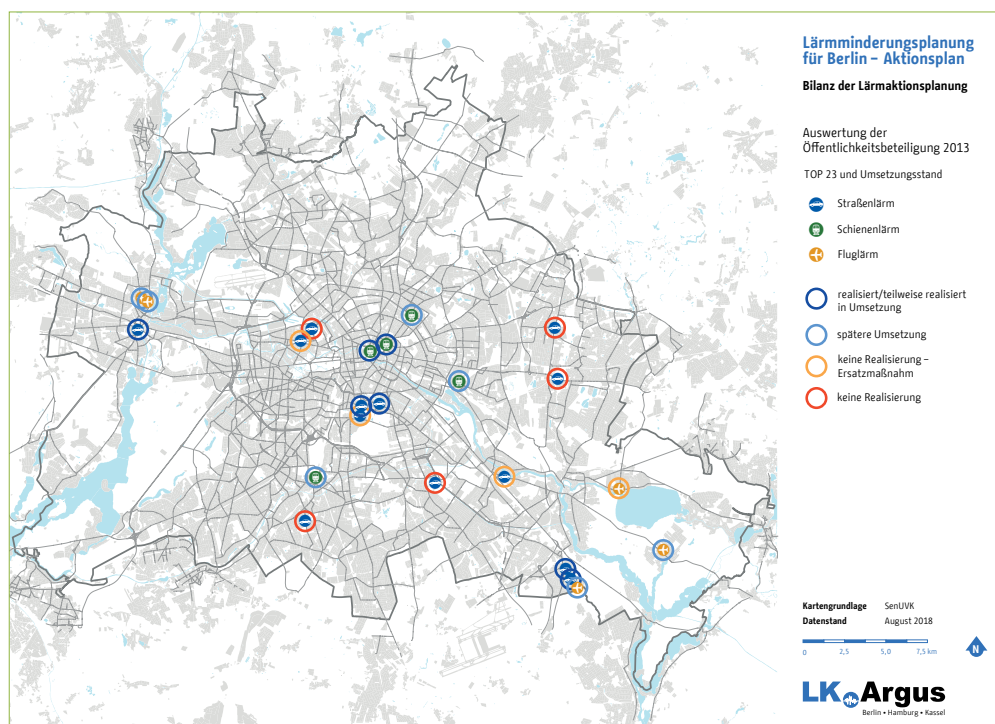


Abbildung 10: Umsetzungsstand der TOP 23 aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 2013

8. Schallschutzfensterprogramm

Die Lärmaktionsplanung konzentriert sich in erster Linie auf Maßnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg (aktiver Schallschutz). Es gibt aber auch akustisch hochbelastete Orte in der Stadt, an denen aktive Maßnahmen keinen ausreichenden Lärmschutz bewirken können. Daher hat Berlin im Jahr 2014 ein Förderprogramm für Schallschutzfenster in Wohngebäuden eingeführt, die an Straßen in kommunaler Baulast und oberirdischen Schienenwegen der BVG liegen. Autobahnen und Schienenwege für S- und Fernbahn sind von dem städtischen Programm ausgenommen, da hier der Bund Baulastträger ist und es bereits Lärmsanierungsprogramme für Verkehrswege des Bundes gibt.

Bereits zuvor wurde in den Jahren 2010 und 2011 der Einbau von 288 Schallschutzfenstern in der Frankfurter Allee in Lichtenberg und von 184 Fenstern in der Klosterstraße in Spandau aus dem Konjunkturprogramm II gefördert. Der Anteil der Fördergelder an den Kosten betrug 75 Prozent.

Der Senat fördert mit dem aktuellen Berliner Schallschutzfensterprogramm unter anderem den Einbau von Schallschutzfenstern, -außentüren und Zusatzeinrichtungen wie schallgedämmten Lüftungsanlagen. Um am Programm teilzunehmen, senden Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohngebäuden oder Wohnungen zunächst eine Förderanfrage an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Anschließend versendet die Senatsverwaltung den eigentlichen Förderantrag. Dieser ausgefüllte Antrag ist dann vom Antragstellenden zurückzusenden und wird anschließend bearbeitet.

Die Auswertung der bisherigen Förderanträge zeigt, dass das Programm gut nachgefragt wird. Bis Ende 2018 wurden rund 600 Förderanträge gestellt. Davon wurden rund 40 Prozent der Vorgänge abgeschlossen (Abbildung 11). Seit 2014 wurden über 3 Millionen Euro Fördermittel ausgereicht. Über 5.000 Schallschutzfenster wurden verbaut, dabei über 10.000 Quadratmeter Fensterfläche mit Schallschutz versehen. Im Jahr 2019 wurden rund 1,18 Millionen Euro Fördermittel ausgereicht.

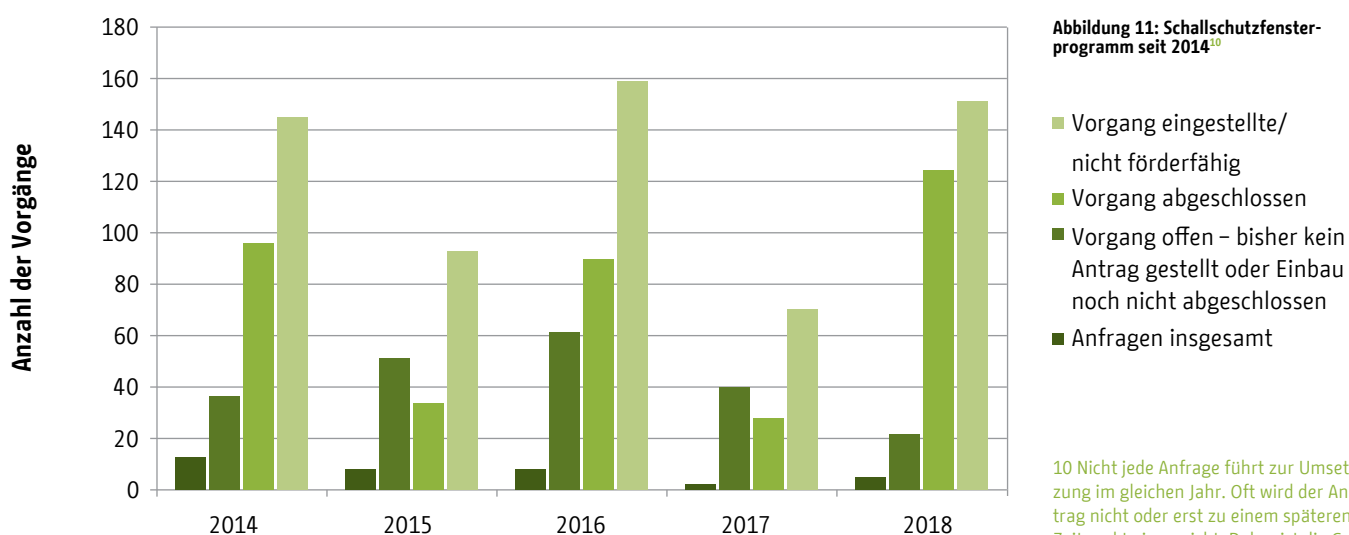


Abbildung 11: Schallschutzfensterprogramm seit 2014¹⁰

¹⁰ Nicht jede Anfrage führt zur Umsetzung im gleichen Jahr. Oft wird der Antrag nicht oder erst zu einem späteren Zeitpunkt eingereicht. Daher ist die Gesamtanzahl der Anfragen größer als die Anzahl der abgeschlossenen Vorgänge.

Stand: Februar 2019

9. Verschneidung der Lärminderungsplanung mit der Bauleitplanung

Der Lärmaktionsplan 2008 hatte bereits einen Konzeptbaustein Stadtentwicklung erarbeitet, der Aspekte und Anforderungen der Lärminderung in Planungsprozessen berücksichtigt. Das Vorgehen sollte eine frühzeitige und umfassende Berücksichtigung von Verkehrslärm in Planungen sowie die Entwicklung sinnvoller aktiver Lärminderungsmaßnahmen ermöglichen. Um dies zu verwirklichen, wird die Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung (I C 3) der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz seit 2011 in die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange einbezogen. In diesem Verfahren wird die Arbeitsgruppe an jeder Bebauungsplanung im Land Berlin beteiligt und wirkt bei allen Planvorhaben auf einen angemessenen Schallschutz hin.

Bei verschiedenen Beteiligungsverfahren zeigte sich, dass die Einbeziehung von Verkehrslärm in Planungsprozesse oftmals sehr komplex ist. In Abstimmung mit den für Planung zuständigen Abteilungen wurde deshalb die „Handreichung zur Berücksichtigung der Umweltbelange in der räumlichen Planung“¹¹ erarbeitet. Nachdem erste praktische Erfahrungen mit der Handreichung gesammelt wurden und um einen einheitlichen Umgang mit der Lärmproblematik in der verbindlichen Bauleitplanung zu schaffen, haben die Senatsverwaltungen für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie Stadtentwicklung und Wohnen im Jahr 2017 den Berliner Leitfaden „Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“¹² veröffentlicht. Der Leitfaden stellt die Vorgehensweise bei der Bewertung von Lärmsituationen dar und zeigt die rechtlichen Rahmenbedingungen auf. Darüber hinaus enthält er Beispiele zur Lösung von Lärmkonflikten in der Bauleitplanung und praktische Hinweise zu Informationsquellen und Ansprechpartnern im Land Berlin. Der Leitfaden soll dazu beitragen, dass Bebauungsplanverfahren beschleunigt und ihre Rechtssicherheit erhöht werden. Aktuell wird der Leitfaden aktualisiert und überarbeitet. Sommer/Herbst 2020 ist mit der Veröffentlichung zu rechnen.

Bereits jetzt wird deutlich, dass die akustischen Belange in der Bauleitplanung infolge der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange, der Erweiterung und Aktualisierung von Musterfestsetzungen zum Schutz vor Verkehrslärm und des Leitfadens deutlich häufiger und qualitativ besser berücksichtigt werden als in den vorangegangenen Jahren. Die wachsende Stadt bringt jedoch auch neue Herausforderungen mit sich, wenn beispielsweise in größerem Umfang als bisher verlärmte Flächen bebaut werden sollen.

¹¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin: Handreichung zur Berücksichtigung der Umweltbelange in der räumlichen Planung – Aspekt Lärminderung, Berlin, 8. März 2013.

¹² Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen/Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) in Zusammenarbeit mit ALB/BSM/FPB: Berliner Leitfaden Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017, Mai 2017.

10. Zusammenfassung

Das Land Berlin betreibt bereits seit vielen Jahren Lärminderungsplanung und setzt die dort erarbeiteten Maßnahmen kontinuierlich um. 61 Prozent der konkret benannten Empfehlungen aus den Lärmaktionsplänen 2008 und 2013–2018 wurden bisher realisiert und weitere 4 Prozent befinden sich derzeit in Umsetzung. Für weitere 12 Prozent der Maßnahmen ist die Umsetzung gesichert, sie erfolgt jedoch zu einem späteren Zeitpunkt. Dies sind in Summe rund drei Viertel aller bisher geplanten Maßnahmen.

Im Fokus steht dabei vor allem der Kfz-Verkehr als Hauptverursacher der Lärmbelastung. Mit Förderprogrammen des Senats und im Rahmen des Konjunkturprogramms II wurden zahlreiche Fahrbahnen von akustisch auffälligen Straßenabschnitten erneuert. Berlin ist bundesweit Vorreiter bei Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, das hier nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet wird, sondern auch häufig zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm. Integrierte Maßnahmen werden bei der Straßenraumgestaltung realisiert, um den Kfz-Verkehr stadtverträglicher abzuwickeln und den Umweltverbund zu stärken.

Die vom Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen senkt das Land vor allem durch technische Maßnahmen an Fahrzeugen oder am Gleis. In Berlin wurden alle bisherigen Lärmaktionsplan-Empfehlungen für die Straßenbahn umgesetzt beziehungsweise ihre Umsetzung wird geplant. Eine fahrzeugseitige Geräuschminderung wird mit der kontinuierlichen Erneuerung der Fahrzeugflotte bei BVG und S-Bahn weiter vorangetrieben. Für die Schienenwege des Bundes sind vor allem das Lärmsanierungsprogramm und die Anschaffung neuer leiser Güterwagen bedeutsam.

Der Flugverkehr ist ebenfalls ein bedeutender Lärmverursacher. Eine gesamtstädtische Verbesserung der Fluglärmsituation wird aber erst mit der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) und der damit verbundenen Schließung vom Flughafen Berlin-Tegel (TXL) erreicht werden.

Ein wichtiger Erfolg ist die Integration der Lärminderungsplanung in die verbindliche Bauleitplanung. So wird das für die Lärminderungsplanung zuständige Referat der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz seit 2011 in die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange einbezogen und ein Leitfaden gibt Hinweise zum Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung.

Umsetzungsstand der konkreten LAP-Empfehlungen 2008 und 2013

Konzeptgebiet/-strecke	Straße	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	LAP	Priorität	Kosten (in Euro)	Jahr (Umsetzung, gepl. Umset- zung, etc.)	Umsetzungsstand (08/2018)
Charlottenburg-Wilmersdorf								
-	Berliner Straße zwischen Badensche Straße und Bamberger Straße	straßenräumliche Maßnahmen	Straßenraumgestaltung	2013	-			weiterer Prüfbedarf ist erforderlich
Mierendorffinsel	Lise-Meitner-Straße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	kurzfristig	200.000	2018	Maßnahmen befinden sich in Um- setzung
Mierendorffinsel	Mierendorffstraße/ Mierendorffplatz	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	kurzfristig	150.000		Maßnahmen sind realisiert
Mierendorffinsel	Sömmerringstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	kurzfristig			Maßnahmen sind realisiert
Wilmersdorf/ Uhlandstraße	Berliner Straße zwischen Badensche Straße und Bundesallee (Bamberger Straße)	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008/13	mittelfristig			weiterer Prüfbedarf ist erforderlich
Wilmersdorf/ Uhlandstraße	Berliner Straße auf Höhe des Friedhof- eingangs und der Mannheimer Straße	Einrichtung von Querungshilfen	Straßenraumgestaltung	2008/13	mittelfristig		2018	Maßnahmen befinden sich in Um- setzung
Wilmersdorf/ Uhlandstraße	Berliner Straße zwischen Uhlandstraße und Nassauische Straße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	mittelfristig		kontinuierlich	Maßnahmen sind teilweise reali- siert
Wilmersdorf/ Uhlandstraße	Blissestraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	kurzfristig	11.600		Maßnahmen sind realisiert
Wilmersdorf/ Uhlandstraße	Blissestraße zwischen Hildegardstraße und Detmolder Straße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	mittelfristig			Umsetzung erfolgt später
Wilmersdorf/ Uhlandstraße	Blissestraße zwischen Paretzer Straße und Detmolder Straße	Einrichtung von Querungshilfen	Straßenraumgestaltung	2008/13	mittelfristig			weiterer Prüfbedarf ist erforderlich
Wilmersdorf/ Uhlandstraße	Brandenburgische Straße	Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008	kurzfristig	44.800		keine Angaben
Wilmersdorf/ Uhlandstraße	Detmolder Straße auf Höhe der Livländische Straße	Einrichtung von Querungshilfen	Straßenraumgestaltung	2008/13	mittelfristig		frühestens 2019	Umsetzung erfolgt später
Wilmersdorf/ Uhlandstraße	Detmolder Straße zwischen Blissestraße und Bundesallee	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	mittelfristig		frühestens 2019	Umsetzung erfolgt später
Wilmersdorf/ Uhlandstraße	Güntzelstraße	Einbindung in Tempo- 30-Zone	Tempo 30	2008	kurzfristig	900		Maßnahmen sind realisiert

Konzeptgebiet/-strecke	Straße	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	LAP	Priorität	Kosten (in Euro)	Jahr (Umsetzung, gepl. Umset- zung, etc.)	Umsetzungsstand (08/2018)
Wilmsdorf/ Uhlandstraße	Joachim-Friedrich- Straße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	kurzfristig			Maßnahmen sind realisiert
Wilmsdorf/ Uhlandstraße	Joachimstaler Straße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	kurzfristig	300.000		Maßnahmen sind realisiert
Wilmsdorf/ Uhlandstraße	Konstanzer Straße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	kurzfristig	1.320.000		keine Angaben
Wilmsdorf/ Uhlandstraße	Konstanzer Straße	Umgestaltung	Straßenraumgestaltung	2008	kurzfristig			Maßnahmen werden nicht ausge- führt
Wilmsdorf/ Uhlandstraße	Konstanzer Straße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	kurzfristig			Maßnahmen sind realisiert
Wilmsdorf/ Uhlandstraße	Paulsborner Straße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	kurzfristig			Maßnahmen sind realisiert
Wilmsdorf/ Uhlandstraße	Uhlandstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	kurzfristig	1.500.000		Maßnahmen sind realisiert
Wilmsdorf/ Uhlandstraße	Uhlandstraße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008	kurzfristig	21.900		Maßnahmen sind teilweise reali- siert
Wilmsdorf/ Uhlandstraße	Uhlandstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	kurzfristig			Maßnahmen sind realisiert
Wilmsdorf/ Uhlandstraße	Westfälische Straße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	kurzfristig	1.718.000		Maßnahmen sind realisiert
Wilmsdorf/ Uhlandstraße	Westfälische Straße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	kurzfristig			Maßnahmen sind realisiert
Friedrichshain-Kreuzberg								
-	Petersburger Straße zwischen Landsberger und Allee Bersarinplatz	straßenräumliche Maßnahmen	Straßenraumgestaltung	2013	-			Umsetzung erfolgt später
Boxhagener Platz	Boxhagener Straße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-	4.800		Maßnahmen sind realisiert
Boxhagener Platz	Grünberger Straße	Anlage einer Mittelinsel	Straßenraumgestaltung	2008	-	6.500		Maßnahmen sind realisiert
Boxhagener Straße	Boxhagener Straße von Warschauer Straße bis Colbestraße	Austausch GVP/NBS	lokaler Schienenverkehr	2008	-	1.207.000	2019	Umsetzung erfolgt später
Boxhagener Viertel	Boxhagener Straße östlich Wismarplatz	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008/13	-	insgesamt 3.000.000		Umsetzung erfolgt später

Konzeptgebiet/-strecke	Straße	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	LAP	Priorität	Kosten (in Euro)	Jahr (Umsetzung, gepl. Umset- zung, etc.)	Umsetzungsstand (08/2018)
Boxhagener Viertel	Boxhagener Straße zwischen Niederbarnim- straße und Gärtner- straße; zwischen Wismarplatz und Neue Bahnhofsstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	-			Umsetzung erfolgt später
Boxhagener Viertel	Holteistraße zwischen Wühlichstraße und Weserstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	-		2015 in Teilen	Maßnahmen sind teilweise reali- siert
Boxhagener Viertel	Weichselstraße zwischen Weserstraße und Traveplatz	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	-			Umsetzung erfolgt später
Boxhagener Viertel	Wühlichstraße zwischen Simon-Dach- Straße und Gärtner- straße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	-		2015 in Teilen	Maßnahmen sind teilweise reali- siert
Mehringdamm/ Gitschiner Straße	Blücherstraße – Urbanstraße	Verbesserung der Haltestellensituation, Anlage von Buskaps	Straßenraumgestaltung	2008/13	-			weiterer Prüfbedarf ist erforderlich
Mehringdamm/ Gitschiner Straße	Dudenstraße	Radverkehrsanlagen, Mittelinseln	Straßenraumgestaltung	2008	-	47.900		Maßnahmen sind realisiert
Mehringdamm/ Gitschiner Straße	Gitschiner Straße	Radverkehrsanlagen, Knotenpunktgestaltung	Straßenraumgestaltung	2008	-	220.000		Maßnahmen sind teilweise reali- siert
Mehringdamm/ Gitschiner Straße	Gneisenaustraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	-	319.000		Maßnahmen sind realisiert
Mehringdamm/ Gitschiner Straße	Katzbachstraße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen/ Markierung von Angebotsstreifen	Straßenraumgestaltung	2008	-	50.000		Maßnahmen sind realisiert
Mehringdamm/ Gitschiner Straße	Lindenstraße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen/ Markierung von Angebotsstreifen	Straßenraumgestaltung	2008	-	150.000		Maßnahmen sind realisiert
Mehringdamm/ Gitschiner Straße	Wilhelmstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	-	96.700		Maßnahmen sind realisiert
Mehringdamm/ Gitschiner Straße	Wilhelmstraße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen/ Markierung von Angebotsstreifen	Straßenraumgestaltung	2008	-	12.400		Maßnahmen sind realisiert

Konzeptgebiet/-strecke	Straße	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	LAP	Priorität	Kosten (in Euro)	Jahr (Umsetzung, gepl. Umset- zung, etc.)	Umsetzungsstand (08/2018)
Lichtenberg								
–	Weißenseer Weg zwischen Landsberger Allee und Herzberg- straße	straßenräumliche Maßnahmen	Straßenraumgestaltung	2013	–		voraussicht- lich nach 2023	Umsetzung erfolgt später
Frankfurter Allee (Nord)	Alfred-/Schott-/ Atzpodien-/ Rüdiger-/ Siegfriedstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	–	4.800		Maßnahmen sind realisiert
Frankfurter Allee (Nord)	Alfredstraße	Aufhebung des Gehwegparkens	Straßenraumgestaltung	2008	–	3.800		Maßnahmen sind realisiert
Frankfurter Allee (Nord)	Alfredstraße	Haltestellenkaps und Verbesserung der Gehwegbereiche	Straßenraumgestaltung	2008	–	75.000		Maßnahmen werden nicht ausge- führt
Frankfurter Allee (Nord)	Alte Frankfurter Allee	Einbindung in Tempo- 30-Zone	Tempo 30	2008	–	300		Maßnahmen sindrealisiert
Frankfurter Allee (Nord)	Atzpodienstraße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008	–	9.900		Maßnahmen sind realisiert
Frankfurter Allee (Nord)	Frankfurter Allee	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008	–			Maßnahmen sind realisiert
Frankfurter Allee (Nord)	Gudrunstraße	Einbindung in Tempo- 30-Zone	Tempo 30	2008	–	300		Maßnahmen sind realisiert
Frankfurter Allee (Nord)	Josef-Orlopp-Straße/ Ruschestraße	Ableitung von Durchgangsverkehr, LSA-Anpassungen	sonstiges	2008	–	15.000		Maßnahmen werden nicht ausge- führt
Frankfurter Allee (Nord)	Knoten Frankfurter Allee/Rosenfelder Straße	Knotenpunktgestaltung	Straßenraumgestaltung	2008	–	100.000		Maßnahmen werden nicht ausge- führt
Frankfurter Allee (Nord)	Rüdigerstraße	Anlage einer Mittelinsel	Straßenraumgestaltung	2008	–	6.500		Maßnahmen werden nicht ausge- führt
Frankfurter Allee (Nord)	Ruschestraße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008	–	17.200		Maßnahmen sind teilweise reali- siert
Frankfurter Allee (Nord)	Ruschestraße/ Frankfurter Allee	Ableitung von Durchgangsverkehr, LSA-Anpassungen	sonstiges	2008	–	15.000		Maßnahmen werden nicht ausge- führt
Frankfurter Allee (Nord)	Schottstraße	Anlage einer Mittelinsel	Straßenraumgestaltung	2008/13	–		2014	Maßnahmen sind realisiert
Frankfurter Allee (Nord)	Siegfriedstraße	Einbindung in Tempo- 30-Zone	Tempo 30	2008	–	300		Maßnahmen sind realisiert

Konzeptgebiet/-strecke	Straße	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	LAP	Priorität	Kosten (in Euro)	Jahr (Umsetzung, gepl. Umset- zung, etc.)	Umsetzungsstand (08/2018)
Frankfurter Allee (Nord)	Siegfriedstraße – südlich Fanningerstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	–			Maßnahmen werden nicht ausge- führt
Frankfurter Allee (Nord)	Siegfriedstraße/ Josef-Orlopp-Straße	Ableitung von Durchgangsverkehr, LSA-Anpassungen	sonstiges	2008	–	15.000		Maßnahmen werden nicht ausge- führt
Hohenschönhauser Straße/Oderbruch- straße	Hohenschönhauser Straße/Oderbruchstra- ße von Oleanderstraße bis 200 Meter östlich Otto-Marquardt-Straße	Grüngleis	lokaler Schienenverkehr	2008	–	1.488.000	ab 2022	Umsetzung erfolgt später
Karl-Lade-Straße/ Anton-Saeckow-Platz	Karl-Lade-Straße/ Anton-Saeckow-Platz von Landsberger Allee bis Paul-Junius-Straße	Austausch GVP/NBS	lokaler Schienenverkehr	2008	–	1.054.000	2013	Maßnahmen sind realisiert
Mitte								
–	Pankstraße zwischen Reinickendorfer Straße und Badstraße	straßenräumliche Maßnahmen	Straßenraumgestaltung	2013	–			weiterer Prüfbedarf ist erforderlich
Beusselstraße	Beusselstraße	Geschwindigkeitsüber- wachung	sonstiges	2008	–		Schutzstreifen für Radfah- rende vorraussicht- lich in 2020	Maßnahmen sind teilweise reali- siert
Invalidenstraße	Invalidenstraße von Brunnenstraße bis Ackerstraße und von Gartenstraße bis Chausseestraße	NBS	lokaler Schienenverkehr	2008	–	841.000	2015	Maßnahmen sind realisiert
Reinickendorfer Straße	Barfusstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	–	120.000		Umsetzung ist unsicher
Reinickendorfer Straße	Barfusstraße/ Transvaalstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	–			Maßnahmen sind realisiert
Reinickendorfer Straße	Drontheimer Straße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008	–	21.700	2012/13	Maßnahmen sind realisiert
Reinickendorfer Straße	Drontheimer Straße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	–	2.000		Maßnahmen sind realisiert
Reinickendorfer Straße	Müllerstraße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008	–	75.000		Umsetzung erfolgt später
Reinickendorfer Straße	Pinzenallee	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008	–	29.700	2010/11	Maßnahmen sind realisiert
Reinickendorfer Straße	Schönwalder Straße	Tempo 30	Tempo 30	2008	–	800		Maßnahmen sind realisiert

Konzeptgebiet/-strecke	Straße	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	LAP	Priorität	Kosten (in Euro)	Jahr (Umsetzung, gepl. Umset- zung, etc.)	Umsetzungsstand (08/2018)
Neukölln								
Neukölln/ Karl-Marx-Straße	Erkstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	–	120.000		Maßnahmen sind realisiert
Neukölln/ Karl-Marx-Straße	Flughafenstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	–	3.200		Maßnahmen sind realisiert
Neukölln/ Karl-Marx-Straße	Hertastraße	Lkw-Fahrverbot	sonstiges	2008	–	1.200		Maßnahmen sind realisiert
Neukölln/ Karl-Marx-Straße	Hertastraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	–			Maßnahmen sind realisiert
Neukölln/ Karl-Marx-Straße	Karl-Marx-Straße	Umgestaltung	Straßenraumgestaltung	2008	–	13.000.000	2010 bis 2021	Maßnahmen befinden sich in Um- setzung
Neukölln/ Karl-Marx-Straße	Lahnstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	–	3.000.000		Maßnahmen sind realisiert
Neukölln/ Karl-Marx-Straße	Lahnstraße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008	–			Maßnahmen sind realisiert
Pankow								
Berliner Straße	Berliner Straße von Breite Straße bis Granitzstraße	Austausch GVP/NBS	lokaler Schienenverkehr	2008	–	425.000	2010	Maßnahmen sind realisiert
Grabbeallee	Grabbeallee von Pfeilstraße bis Pastor- Niemöller-Platz	Austausch GVP/NBS	lokaler Schienenverkehr	2008	–	1.360.000	2015	Maßnahmen sind realisiert
Rennbahnstraße	Rennbahnstraße von GS Pasedagplatz bis Berliner Allee	Austausch GVP/NBS	lokaler Schienenverkehr	2008	–	603.500	2017	Maßnahmen sind realisiert
Schillerstraße	Schillerstraße von Dietzenstraße bis GS Schillerstraße	Austausch GVP/NBS	lokaler Schienenverkehr	2008	–	1.011.500	2017	Maßnahmen sind realisiert
Stahlheimer Straße	Stahlheimer Straße von Erich-Weinert-Straße bis Kupferstraße	Austausch GVP/NBS	lokaler Schienenverkehr	2008	–	229.500	2013	Maßnahmen sind realisiert
Reinickendorf								
–	Oranienburger Straße zwischen Am Nord- graben und Blunck- straße	straßenräumliche Maßnahmen	Straßenraumgestaltung	2013	–			Maßnahmen befinden sich in Um- setzung

Konzeptgebiet/-strecke	Straße	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	LAP	Priorität	Kosten (in Euro)	Jahr (Umsetzung, gepl. Umset- zung, etc.)	Umsetzungsstand (08/2018)
-	Oranienburger Straße zwischen Roedern- allee und Am Nord- graben	straßenräumliche Maßnahmen	Straßenraumgestaltung	2013	-			Maßnahmen befinden sich in Um- setzung
-	Scharnweber Straße zwischen Ollenhauer Straße und Klixstraße	straßenräumliche Maß- nahmen	Straßenraum- gestaltung	2013	-			Umsetzung ist unsicher
Residenzstraße	Emmentaler Straße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-			Maßnahmen sind realisiert
Residenzstraße	Holländerstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	-	1.000.000		Maßnahmen sind realisiert
Residenzstraße	Klemkestraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-	6.000		Maßnahmen sind realisiert
Residenzstraße	Klemkestraße I	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	-	100.000		Maßnahmen sind realisiert
Residenzstraße	Klemkestraße I	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	-	1.100.000		Maßnahmen sind realisiert
Residenzstraße	Pankower Allee	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	-	660.000		Maßnahmen sind realisiert
Residenzstraße	Provinzstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-			Maßnahmen sind realisiert
Residenzstraße	Residenzstraße/ Kopenhagener Straße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-			Maßnahmen sind realisiert
Spandau								
Wilhelmstadt	Adamstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-	8.000		Maßnahmen sind realisiert
Wilhelmstadt	Pichelsdorfer Straße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-			Maßnahmen sind realisiert
Wilhelmstadt	Weißenburg Straße	Lkw-Fahrverbot nachts	sonstiges	2008	-			Maßnahmen sind realisiert
Wilhelmstadt	Weißenburg Straße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-			Maßnahmen sind realisiert
Wilhelmstadt	Wilhelmstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-			Maßnahmen sind realisiert
Steglitz-Zehlendorf								
Steglitz/Schloßstraße	Albrechtstraße	LSA-Koordination beziehungsweise Nachtabtschaltung	sonstiges	2008	-	15.000		keine Angaben
Steglitz/Schloßstraße	Albrechtstraße zwischen Robert-Lück- Straße und Klingsor- straße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008/13	-			Umsetzung ist unsicher
Steglitz/Schloßstraße	Bergstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-			Maßnahmen sind realisiert
Steglitz/Schloßstraße	Birkbuschstraße	Änderung der Stellplatzanordnung	Straßenraumgestaltung	2008	-	5.000		Umsetzung ist unsicher
Steglitz/Schloßstraße	Birkbuschstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-			Maßnahmen sind realisiert
Steglitz/Schloßstraße	Hindenburgdamm zwischen Gellieustraße und Klingsorstraße	Gehwegvorstreckung	Straßenraumgestaltung	2008/13	-			Umsetzung ist unsicher

Konzeptgebiet/-strecke	Straße	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	LAP	Priorität	Kosten (in Euro)	Jahr (Umsetzung, gepl. Umset- zung, etc.)	Umsetzungsstand (08/2018)
Steglitz/Schloßstraße	Klingsorstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-	6.000		Maßnahmen sind realisiert
Steglitz/Schloßstraße	Lepsiusstraße zwischen Schildhornstraße und Grunewaldstraße	Verlegung des Ganz-/Halbordparkens auf die Fahrbahn	Straßenraumgestaltung	2008/13	-			Umsetzung ist unsicher
Steglitz/Schloßstraße	Schloßstraße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008	-	39.100		Maßnahmen sind realisiert
Tempelhof-Schöneberg								
-	Grunewaldstraße zwischen Bamberger Straße und Akazien-straße	straßenräumliche Maßnahmen	Straßenraumgestaltung	2013	-			weiterer Prüfbedarf ist erforderlich
-	Hauptstraße zwischen Breslauer Platz und Rubensstraße	straßenräumliche Maßnahmen	Straßenraumgestaltung	2013	-			weiterer Prüfbedarf ist erforderlich
-	Rheinstraße zwischen Dickhardstraße und Breslauer Platz	straßenräumliche Maßnahmen	Straßenraumgestaltung	2013	-			weiterer Prüfbedarf ist erforderlich
Potsdamer Straße	Potsdamer Straße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008	-			Umsetzung ist unsicher
Potsdamer Straße	Potsdamer Straße	Prüfung Parkraum-bewirtschaftung	sonstiges	2008	-			Umsetzung ist unsicher
Potsdamer Straße	Potsdamer Straße	Einrichtung von Querungshilfen	Straßenraumgestaltung	2008	-			Umsetzung ist unsicher
Potsdamer Straße	Potsdamer Straße	breitere Busspuren/ Kombispuren	Straßenraumgestaltung	2008	-			Umsetzung ist unsicher
Potsdamer Straße	Potsdamer Straße	Verlegung der Radwege auf die Fahrbahn	Straßenraumgestaltung	2008	-			Umsetzung ist unsicher
Potsdamer Straße	Potsdamer Straße zwischen Bülowstraße und Kurfürstenstraße sowie Winterfeldt-straße und Groß-görschenstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	-			Umsetzung erfolgt später
Tempelhof	Alarichstraße zwischen Attilastraße und Konradinstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	-			Maßnahmen sind realisiert
Tempelhof	Arnulfstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	-			Maßnahmen sind realisiert

Konzeptgebiet/-strecke	Straße	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	LAP	Priorität	Kosten (in Euro)	Jahr (Umsetzung, gepl. Umset- zung, etc.)	Umsetzungsstand (08/2018)
Tempelhof	Arnulfstraße zwischen Wittekindstraße und Alarichstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	–		2014 in Teilen	Maßnahmen sind teilweise reali- siert
Tempelhof	Attilastraße zwischen Tankredstraße und Stubenrauchbrücke	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	–		2015 in Teilen	Maßnahmen sind teilweise reali- siert
Tempelhof	Friedrich-Karl-Straße	Änderung der Stellplatzanordnung	Straßenraum- gestaltung	2008	–	9.500		Maßnahmen sind realisiert
Tempelhof	Manteuffelstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	–	8.400		Maßnahmen sind realisiert
Tempelhof	Mariendorfer Damm zwischen Ullsteinstraße und Stubenrauchbrücke	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	–			weiterer Prüfbedarf ist erforderlich
Tempelhof	Rathausstraße/ Germelmannbrücke/ Alarichstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	–			Maßnahmen sind realisiert
Tempelhof	Rathausstraße	Änderung der Stellplatzanordnung	Straßenraumgestaltung	2008	–	24.300		Umsetzung ist unsicher
Tempelhof	Rathausstraße zwischen Ullsteinstraße und Markgrafenstraße	Fahrbahnerneuerung	Fahrbahnerneuerung	2008/13	–			Maßnahmen sind realisiert
Treptow-Köpenick								
–	Wendenschloßstraße zwischen Müggelheimer Straße und Dorotheen- straße	straßenräumliche Maßnahmen	Straßenraumgestaltung	2013	–		ab 2022	Umsetzung erfolgt später
Bahnhofstraße	Bahnhofstraße von Eicknerplatz/Seelen- binderstraße bis Lindenstraße	NBS	lokaler Schienenverkehr	2008	kurzfristig	680.000	nördlicher Teil bis Seelen- binder Straße 2017 realisiert, Rest 2019 geplant	Maßnahmen sind teilweise reali- siert
Baumschulenstraße	Baumschulenstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	kurzfristig	4.000		Maßnahmen sind realisiert
Bölschestraße	Bölschestraße von Müggelseedamm bis Fürstenwalder Damm	Austausch GVP/NBS	lokaler Schienenverkehr	2008	kurzfristig	1.615.000	2017	Maßnahmen sind realisiert
Ober-/Niederschöne- weide	Fennstraße	Änderung der Stellplatzanordnung	Straßenraumgestaltung	2008	kurzfristig	7.100		Umsetzung erfolgt später

Konzeptgebiet/-strecke	Straße	Maßnahme	Maßnahmenkategorie	LAP	Priorität	Kosten (in Euro)	Jahr (Umsetzung, gepl. Umset- zung, etc.)	Umsetzungsstand (08/2018)
Ober-/Niederschöne- weide	Fennstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	kurzfristig			Maßnahmen sind realisiert
Ober-/Niederschöne- weide	Michael-Brückner- Straße	Abmarkieren eines Parkstreifens	Straßenraumgestaltung	2008	kurzfristig	2.100		Umsetzung erfolgt später
Ober-/Niederschöne- weide	Schnellerstraße	Einrichtung von Radverkehrsanlagen	Straßenraumgestaltung	2008	kurzfristig	7.300		Maßnahmen sind realisiert
Ober-/Niederschöne- weide	Schnellerstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	kurzfristig			Maßnahmen sind realisiert
Ober-/Niederschöne- weide	Siemensstraße	Tempo 30 nachts	Tempo 30	2008	kurzfristig	3.600		Maßnahmen sind realisiert
Ober-/Niederschöne- weide	Spree-/Edison-/ Siemensstraße	Geschwindigkeitüber- wachung	sonstiges	2008	kurzfristig			Umsetzung erfolgt später
Wendenschloßstraße	Wendenschloßstraße von Müggelheimer bis Dorotheenstraße	Grüngleis	lokaler Schienenverkehr	2008	kurzfristig	480.000	ab 2022	Umsetzung erfolgt später

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
Seite 11: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – IV B

Berlin, Dezember 2019

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.