








Berlin: lebenswerter

Berlin wird leiser 2018

Stellungnahmen zu den meistbewerteten Lärmorten (TOP 51)

Inhalt

	Friedrich-Engels-Straße – Lärm, Erschütterung, keine Entwässerung Pankow/Rosenthal.....	8
	Zossener Straße für motorisierten Durchfahrtsverkehr sperren! Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg.....	11
	Kastanienallee in Rosenthal Pankow/Rosenthal.....	13
	Lärmschutzwände A100 zwischen Bundesplatz und Innsbrucker Platz Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf.....	16
	Dahlwitzer Straße Ecke Schongauerstraße Marzahn-Hellersdorf/Mahlsdorf.....	18
	Lärmschutz an der Stadtautobahn und an der Ringbahn/Güterbahnlinie Wilmersdorf, Friedenau und Schöneberg	19
	Lärmbelästigung durch Touristenbusse, Lindenstraße in Kreuzberg Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg.....	21
	Lärmschutz Hanauer Straße Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf.....	23
	Waldsee Reinickendorf/Hermsdorf.....	25
	68 Meter Kopfsteinpflaster mit Tempo 50 Kilometer pro Stunde Pankow/Pankow	27
	Brehmestraße beruhigen Pankow/Pankow	30
	Fluglärm Lichtenberg/Falkenberg	32



Bahnlärm an der Storkower Straße reduzieren

Pankow/Prenzlauer Berg 33



Schildower Straße – wo kein Richter

Reinickendorf/Hermsdorf..... 35



Starken Verkehrslärm auf Hauptstraße lindern

Pankow/Wilhelmsruh 37



Touristeneinwirkung und Partylärm

Neukölln/Neukölln 40



Abends 30 Zone

Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg..... 43



Tegel schließen

Pankow/Niederschönhausen 45



Lärmbelästigung durch Gewerbe

Mitte/Mitte 46



Lärmschutz an der Ringbahn/Güterzugstrecke und an der Stadtautobahn

Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf..... 48



Schleichverkehr B96a reduzieren

Pankow/Niederschönhausen 50



Rheinstraße Tempo 30

Tempelhof-Schöneberg/Friedenau 52



Hauptstraße Wilhelmsruh

Pankow/Wilhelmsruh 54
















Fluglärm

Lichtenberg/Wartenberg..... 56



Steigende Lärmbelastung im „beschaulichen“ Rheingauviertel

Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf..... 57

	Lückstraße Lichtenberg/Rummelsburg 59
	Weserstraße, zwischen Reuterplatz und Pannierstraße Neukölln/Neukölln 61
	Güterzüge rauben noch 1 Kilometer vom BAR entfernt den Schlaf! Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf, Treptow-Köpenick 63
	Simon-Dach-Kiez Friedrichshain-Kreuzberg/Friedrichshain 65
	Lärmschutz Görlitzer Park Friedrichshain-Kreuzberg/Friedrichshain 67
	Straßenlärm Berliner Allee: Gürtelstraße bis Rennbahnstraße Pankow/Weißensee 68
	Güterverkehr auf Berliner Ringbahnstrecke Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg 70
	A100 Autobahn Lärm – Heidelberger Platz – Detmolder Straße Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf 72
	Lärmposer in Moabit Mitte/Moabit 74
	Straßenlärm Sonnenallee Neukölln/Neukölln 76
	Industrie- und Schwerlastverkehr durch Wohngebiet rund um die Uhr Pankow/Rosenthal, Niederschönhausen 79
	Hauptstraße/Wilhelmsruh Pankow/Wilhelmsruh 82
	Schildower Straße Reinickendorf/Hermsdorf 84

	Clublärm Open Air Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg.....	86
	Lärm durch Clubmusik + Touristen Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg.....	87
	Gastronomie- und Tourismuslärm im Weserkiez Neukölln/Neukölln	89
	Überdachung der Autobahn Tempelhof-Schöneberg/Friedenau	91
	Böhmischer Platz für Menschen (nicht für Autos) Neukölln/Neukölln	93
	B1 in Mahlsdorf zu laut, ruhiger durch Asphalt Marzahn-Hellersdorf/Mahlsdorf.....	95
	Bäume in die Kastanienallee Pankow/Rosenthal.....	97
	Stilllegung Güterverkehr in der Innenstadt Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg	99
	Veitstraße in Tegel Reinickendorf/Tegel.....	102
	Dauerbass Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg.....	104
	Lückstraße Lichtenberg/Rummelsburg	106
	Aktuelle Lärmmessungen und Veröffentlichung online Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf.....	108
	Besohlte Betonschwellen für S- und Güterbahn zwischen Heidelberger und Innsbrucker Platz Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg	110

0. Berlin wird leiser 2018

Im Frühjahr 2018 startete nach 2013 die zweite internetbasierte Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung Berlin. Vom 25. April bis 23. Mai 2018 konnten von den Berlinerinnen und Berlinern durch Verkehr belastete Lärmorte gemeldet werden, an denen sich etwas ändern soll.

51 Hinweise zu den Themen Straßenverkehrs-, Flug-, Schienen- und sonstigem Lärm erhielten in diesem Rahmen eine Stellungnahme. Sie finden die Beitragstexte der Hinweisgeber*innen zusammen mit den 51 Stellungnahmen in diesem Dokument.

Die Karte auf Seite 7 zeigt die Lärmorte mit den meisten Positiv-Bewertungen der Öffentlichkeitsbeteiligung „Berlin wird leiser“ 2018 zur Fortschreibung des Berliner Lärmaktionsplans.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden über die TOP 51 hinaus etwa 1.550 weitere Lärmorte benannt und Hinweise und Anregungen zur Minderung der Lärmbelastungen an diesen Orten gegeben.

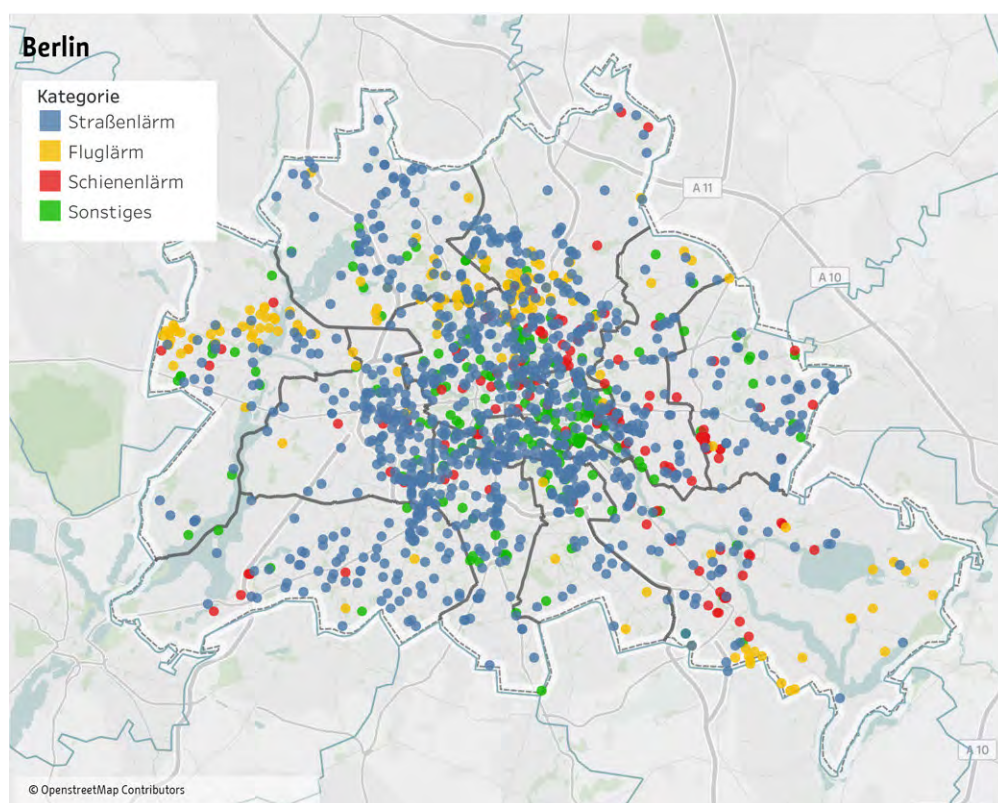
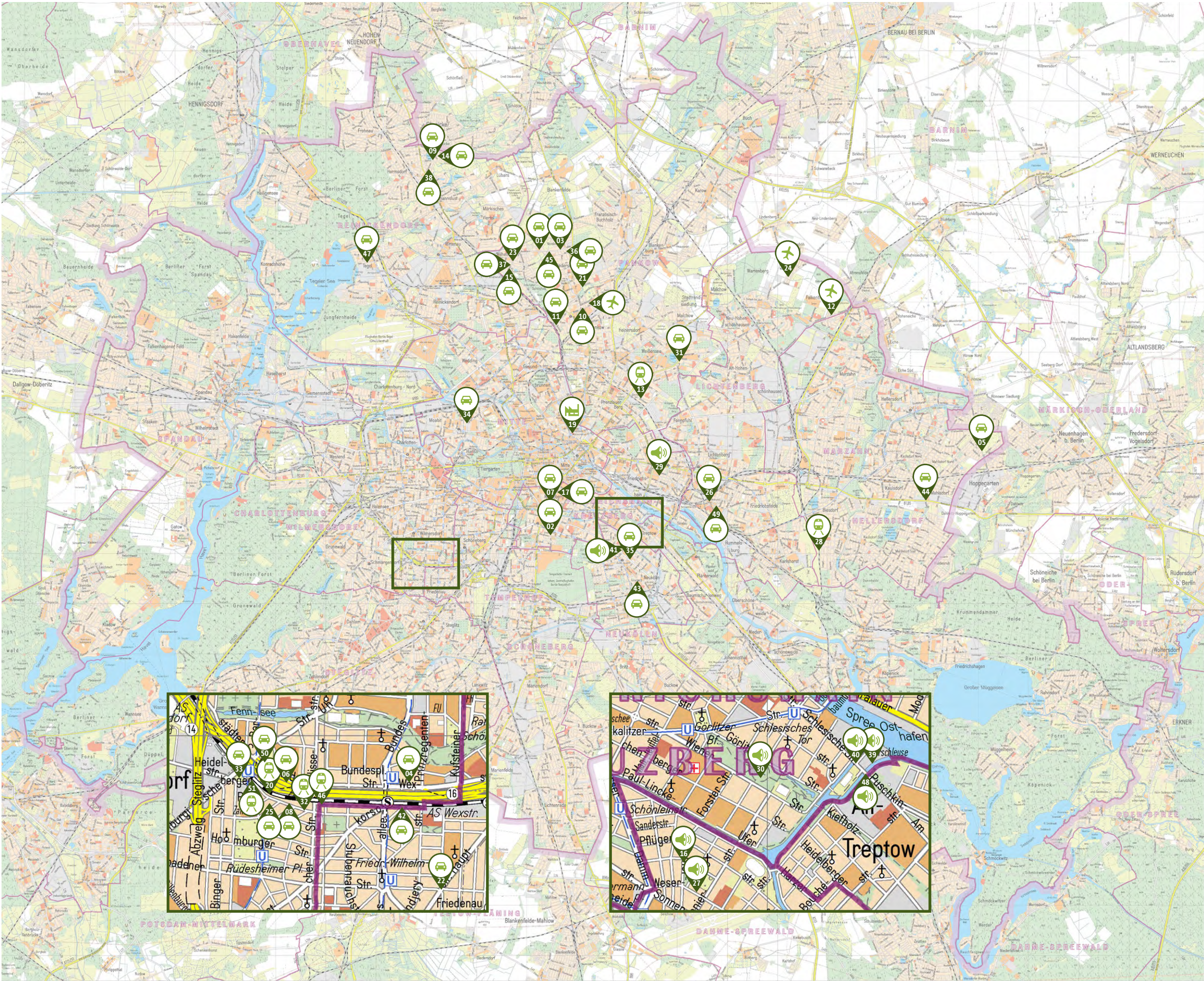


Abbildung: Verortung aller Lärmorte nach Kategorien berlinweit

Die Karte gibt einen Gesamtüberblick über die Verteilung der benannten Lärmorte berlinweit. Insgesamt ordneten rund zwei Drittel der Teilnehmenden ihre Hinweise der Kategorie „Straßenlärm“ zu. Die Karte zeigt die 1596 in der Öffentlichkeitsbeteiligung „Berlin wird leiser“ 2018 eingegangenen Lärmorte. Sie finden alle Beitragstexte, Maßnahmenvorschläge und Kommentare zu diesen Lärmorten unter <https://www.berlin.de/leises-berlin/dialog/artikel.694794.php>.



01	Friedrich-Engels-Straße – Lärm, Erschütterung, keine Entwässerung	8
02	Zossener Straße für motorisierten Durchfahrtsverkehr sperren!	11
03	Kastanienallee in Rosenthal	13
04	Lärmschutzwände A100 zwischen Bundesplatz und Innsbrucker Platz	16
05	Dahlwitzer Straße Ecke Schongauerstraße	18
06	Lärmschutz an der Stadtautobahn und an der Ringbahn/Güterbahnlinie	19
07	Lärmbelästigung durch Touristenbusse, Lindenstraße in Kreuzberg	21
08	Lärmschutz Hanauer Straße	23
09	Waldsee	25
10	68 Meter Kopfsteinpflaster mit Tempo 50 Kilometer pro Stunde	27
11	Brehmestraße beruhigen	30
12	Fluglärm	32
13	Bahnlärm an der Storkower Straße reduzieren	33
14	Schildower Straße – wo kein Richter	35
15	Starken Verkehrslärm auf Hauptstraße lindern	37
16	Touristeneinwirkung und Partylärm	40
17	Abends 30 Zone	43
18	Tegel schließen	45
19	Lärmbelästigung durch Gewerbe	46
20	Lärmschutz an der Ringbahn/Güterzugstrecke und an der Stadtautobahn	48
21	Schleichverkehr B96a reduzieren	50
22	Rheinstraße Tempo 30	52
23	Hauptstraße Wilhelmsruh	54
24	Fluglärm	56
25	Steigende Lärmbelastung im „beschaulichen“ Rheingauviertel	57
26	Lückstraße	59
27	Weserstraße, zwischen Reuterplatz und Pannierstraße	61
28	Güterzüge rauben noch 1 Kilometer vom BAR entfernt den Schlaf!	63
29	Simon-Dach-Kiez	65
30	Lärmschutz Görlitzer Park	67
31	Straßenlärm Berliner Allee: Gürtelstraße bis Rennbahnstraße	68
32	Güterverkehr auf Berliner Ringbahnstrecke	70
33	A100 Autobahn Lärm – Heidelberger Platz – Detmolder Straße	72
34	Lärmposer in Moabit	74
35	Straßenlärm Sonnenallee	76
36	Industrie- und Schwerlastverkehr durch Wohngebiet rund um die Uhr	79
37	Hauptstraße/Wilhelmsruh	82
38	Schildower Straße	84
39	Clublärm Open Air	86
40	Lärm durch Clubmusik + Touristen	87
41	Gastronomie- und Tourismuslärm im Weserkiez	89
42	Überdachung der Autobahn	91
43	Böhmischer Platz für Menschen (nicht für Autos)	93
44	B1 in Mahlsdorf zu laut, ruhiger durch Asphalt	95
45	Bäume in die Kastanienallee	97
46	Stilllegung Güterverkehr in der Innenstadt	99
47	Veitstraße in Tegel	102
48	Dauerbass	104
49	Lückstraße	106
50	Aktuelle Lärmmessungen und Veröffentlichung online	108
51	Besohlte Betonschwellen für S- und Güterbahn zwischen Heidelberger und Innsbrucker Platz	110



Friedrich-Engels-Straße – Lärm, Erschütterung, keine Entwässerung Pankow/Rosenthal

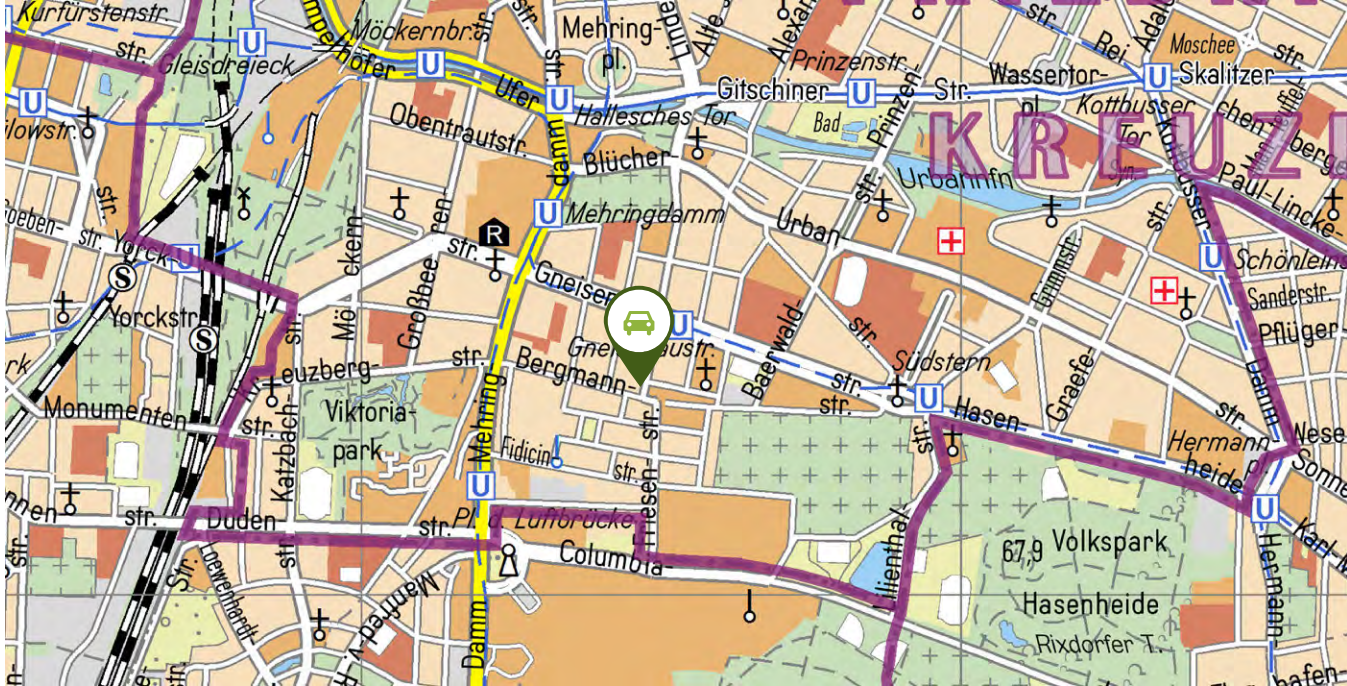
TOP	01 / 70 Positivbewertungen
Beitragstitel	Friedrich-Engels-Straße – Lärm, Erschütterung, keine Entwässerung
Straße	Friedrich-Engels-Straße: Abschnitt Nordendstraße bis Knoten Wilhelmsruher Straße/Quickborner Straße
Bezirk/Ortsteil	Pankow/Rosenthal
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01573/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p><u>Dritter Bauabschnitt auf unbekannt verschoben!</u></p> <p>Wir wenden uns an Sie als Bürger Berlins wegen massiver Probleme bezüglich des dritten Bauabschnittes der Friedrich-Engels-Straße in Pankow. Deutliche Planungsdefizite führen zu einer ständigen Verschiebung der avisierten Maßnahme. <u>Nach Aufhebung des Baubeginns in 2016</u> trauen sich nunmehr weder die Senatsverwaltung, noch das Bezirksamt Pankow, noch die Berliner Verkehrsbetriebe eine Aussage zu einem Baubeginn, der mittlerweile mit 2020 als sehr optimistisch seitens des Bezirksamtes Pankow eingeschätzt wird.</p> <p>Der schlechte Zustand der Straße führt zu <u>massiver Lärmbelastung</u> weit über den zulässigen Werten und <u>starken Erschütterungen</u> in den entlang der Straße stehenden Häusern.</p> <p>Zu zeitlichen Aussagen bezüglich der Sanierung erhalten die Anwohner keine Auskunft. <u>Der schlechte Zustand soll jedoch nicht verbessert werden</u>, da ja die Sanierung anstünde. Im Umkehrschluss versucht der Straßenbaulastträger seine Defizite in der Leistungserbringung auf die Anwohner abzuwälzen.</p> <p>Um ein Verständnis für die erschreckende Schieflage zu gewinnen, wurden detaillierte Aktennotizen zu Gesprächen mit den Verantwortlichen im Bezirksamt Pankow erstellt, welche seitens des Bezirksamtes Pankow hinterher pauschal als eventuell missverständlich oder gar falsch abgewehrt werden. Eine Richtigstellung wurde zu Juli 2017 zugesagt. <u>Leider wird durch die politisch Verantwortlichen die zugesagte Richtigstellung untersagt.</u> Es wird jegliche Bindungswirkung der protokollierten Aussagen ablehnt.</p>

TOP	01 / 70 Positivbewertungen
Beitragstitel	Friedrich-Engels-Straße – Lärm, Erschütterung, keine Entwässerung
	<p>Mittlerweile gibt es weit über 100 Dokumente zu dem Thema. Auch der Petitionsausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses wurde angefragt.</p> <p>Wir erbitten hiermit Hilfe bei der Lösung nachfolgender Themen:</p> <p>a) bezüglich des schlechten Ist-Zustandes: – schlechter Zustand der Kopfsteinpflasterstraße – hohe Lärmbelastung – massive Erschütterungen – Verbesserung des Ist-Zustandes wird bisher abgelehnt</p> <p>b) bezüglich der auf unbekannt verschobenen Sanierung: – Kommunikationsprobleme zwischen Bezirksamt Pankow, Senat und BVG – keine klare Projektverantwortung – Probleme beim Planfeststellungsverfahren – verlorene Planung – deutliche Kostensteigerung – keine Terminalschiene</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte ■ Maßnahme: Verkehrsfluss organisieren (Verlagerung, Verkehrsfluss verbessern, Lieferzonen, Parkraumbewirtschaftung) ■ Maßnahme: Fahrbahn sanieren ■ Maßnahme: Schienenverkehr leiser machen
Stellungnahme	<p>Die Friedrich-Engels-Straße gehört zum übergeordneten Straßennetz des Stadtentwicklungsplans Verkehr und führt in dem Straßenabschnitt des 3. Bauabschnitts (Nordendstraße bis Knoten Wilhelmsruher Straße/Quickborner Straße) überwiegend durch Wohngebiete. Insgesamt ist dies ein etwa 1,4 Kilometer langer Straßenabschnitt mit überwiegend offener Bebauungsstruktur und Einfamilienhäusern.</p> <p>An der Friedrich-Engels-Straße liegen in diesem Straßenabschnitt laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 68 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, nicht überschritten. Die Schwellenwerte der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung von 65 Dezibel (A-bewertet) ganztags und von 55 Dezibel (A-bewertet) nachts, die als Zielwerte der Lärminderungsplanung dienen, werden überschritten. Die Friedrich-Engels-Straße hat in diesem Abschnitt nahezu vollständig einen Pflasterbelag, durch den trotz der bestehenden Tempo 30-Regelung hohe Lärmpegel, insbesondere von schweren Fahrzeugen, verursacht werden, die eine hohe Störwirkung haben.</p> <p>Um diese Lärmbelastung deutlich zu verringern, besteht nach erster fachlicher Einschätzung für diesen Straßenabschnitt insbesondere der Bedarf, die Fahrbahnoberfläche der Friedrich-Engels-Straße zu sanieren und dabei das vorhandene schadhafte Pflaster durch Asphalt zu ersetzen. Dies ist mit dem Umbau dieses Abschnittes der Friedrich-Engels-Straße (3. Bauabschnitt) vorgesehen. Ein Baubeginn für diese Baumaßnahme ist weiterhin noch nicht bekannt. Derzeit sind in diesem Abschnitt der Friedrich-Engels-Straße auch keine großflächigen Instandsetzungsmaßnahmen in Planung. Soweit erforderlich werden punktuelle Gefahrenstellen beseitigt. Die Erfassung von Schadstellen erfolgt in regelmäßigen Abständen durch Begehung. Soweit es aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich sein sollte, kann eine weitere Reduzierung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit (zum Beispiel auf 20 Kilometer pro Stunde) in Betracht gezogen werden. Damit wäre zumindest auch eine Minderung der Erschütterungen durch den Kfz-Verkehr erreichbar. Eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit wäre vom Straßenbaulastträger (hier der Bezirk) festzustellen und eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit bei der Verkehrslenkung Berlin (VLB) zu beantragen.</p> <p>In einem der Kommentare zum Beitrag wurde auf die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit hingewiesen. Zu einer verbesserten Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit können auch Geschwindigkeitskontrollen der Polizei beitragen. Daher wird der Hinweis auf Geschwindigkeitsüberschreitungen an die Polizei weitergegeben.</p>

TOP	01 / 70 Positivbewertungen
Beitragstitel	Friedrich-Engels-Straße – Lärm, Erschütterung, keine Entwässerung
	<p>Die Planung des 3. Bauabschnitts stellt eine erhebliche Änderung der bestehenden Verhältnisse in diesem Wohngebiet dar. Bedingt durch den Bau eines zweiten Straßenbahngleises und den erforderlichen straßenräumlichen Änderungen, ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich. Da über die Dauer des Verfahrens noch keine Aussagen möglich sind, ist auch der Bautermin derzeit noch nicht bekannt.</p> <p>Aktuell werden die erforderlichen Gutachten auf Grundlage der zwischen dem Bezirk Pankow, den Berliner Verkehrsbetrieben und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmten Planung überarbeitet. Dies sind beispielsweise das Luftschadstoff- und Schalltechnische Gutachten und der Landschaftspflegerische Begleitplan mit Eingriffsausgleichsbilanzierung. Der Antrag auf Planfeststellung wird voraussichtlich nicht vor Ende 2019 oder in 2020 gestellt werden. Das Bezirksamt Pankow wird im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung des Planfeststellungsverfahrens die Pläne und die dann finalisierten Gutachten zur Einsicht bereitstellen.</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung „Berlin wird leiser“ wurden viele Hinweise gegeben, die zur Lärminderung die Ausweisung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen anregen. Eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p>
	Stand: Januar 2019



Zossener Straße für motorisierten Durchfahrtsverkehr sperren! Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg

TOP	02 / 60 Positivbewertungen
Beitragstitel	Zossener Straße für motorisierten Durchfahrtsverkehr sperren!
Straße	Zossener Straße
Bezirk/Ortsteil	Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01977/
Beitragstext	<p>Die Initiative leiser-bergmannkiez.de fordert, wie schon zum letzten Lärmaktionsplan 2013-2018, die Sperrung der Zossener Straße für den motorisierten Durchfahrtsverkehr, der sich hier als Schleichwegverkehr zwischen Berlin-Mitte und Tempelhof durch den Bergmannkiez zwingt. Dieser Verkehr produziert einen erheblichen Verkehrsdruck für das gesamte Wohnquartier, mit allen Umweltbeeinträchtigungen, besonders dem Verkehrslärm: Auf aktuellen Lärmkarten ist Route über die Zossener Straße mit der höchsten Lärmbelastung eingezeichnet. Dieses Problem ist in den letzten Jahren immer schlimmer geworden, inzwischen auch durch Flixbusse. Aktuell geplante Maßnahmen wie die Sanierung Friesenstraße, die geplanten Begegnungszone Bergmannstraße oder die Parkraumbewirtschaftung ändern dabei nichts am Problem des hohen Verkehrsdrucks im Bergmannkiez.</p> <p>Anwohner*innen und BVV sind sich einig in der Forderung nach Sperrung am südlichen Ende der Zossener Straße vor der Markthalle. Das ist seit 2013 Beschlusslage des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg. Bislang haben leider die für Verkehr zuständigen politischen Spitzen der Verwaltung in Bezirk und Senat diese schnelle realisierbare, kostengünstige und wirksame Maßnahme nicht umgesetzt, obwohl ihre Leistungen von den angeblich so umweltfreundlichen Grünen gestellt werden.</p> <p>Wir Bürger*innen setzen uns dagegen weiterhin für Gesundheit und Lebensqualität ein. Wir werden keine Ruhe geben, bis die notwendigen Entscheidungen gefallen sind.</p>

TOP	02 / 60 Positivbewertungen
Beitragstitel	Zossener Straße für motorisierten Durchfahrtsverkehr sperren!
Stellungnahme	<p>Der Straßenzug Friesenstraße und Zossener Straße ist zwischen dem Columbiadamm im Süden und der Gneisenaustraße im Norden derzeit und zukünftig als Ergänzungsstraße des übergeordneten Straßennetzes von Berlin mit der Verbindungsfunktionsstufe IV eingestuft. Die Klassifizierung von Straßen in Berlin unterliegt grundsätzlich fachlichen Belangen. Ausführungen dazu sind veröffentlicht unter http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/download/erlaeuterung_klassifizierung_strassennetz.pdf.</p> <p>Der aktuelle Stand des übergeordneten Straßennetzes von Berlin wird regelmäßig überprüft und aktualisiert, siehe dazu auch http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/index.shtml.</p> <p>Der Straßenzug erschließt das Wohngebiet rund um den Marheinekeplatz mit einer Vielzahl kleinerer gewerblicher Nutzungen, nimmt unter anderem Verkehre der umliegenden Wohngebiete aus dem Bergmannkiez auf, bündelt diese und leitet sie nach Norden Richtung Mehringdamm/Hallesches Tor beziehungsweise nach Süden Columbiadamm/Platz der Luftbrücke. Die ermittelten Verkehrsbelegungen liegen in dem betreffenden Abschnitt der Zossener Straße entsprechend der Straßenverkehrszählung 2014 bei etwa 11.900 Kfz/24 Stunden werktags. Die Bedeutung für den öffentlichen Personenverkehr ist groß: circa 170 Busse der Linie 248 nutzen diesen Verkehrsweg und erschließen so umweltgerecht das angrenzende Wohngebiet.</p> <p>Der Straßenzug ist neben dem Mehringdamm die einzige Nord-Süd-Verbindung im Stadtgebiet zwischen dem ehemaligen Flughafen Tempelhof und dem Halleschen Tor. Im näheren Umfeld stehen keine alternativen Strecken zur Verfügung, mit denen die verkehrlichen Erfordernisse gleichermaßen sichergestellt werden können. Zu beachten ist auch, dass die parallel verlaufenden Straßenzüge wie Mehringdamm und Katzbachstraße bereits hohe Lärmbelastungen aufweisen und daher nicht geeignet sind, dauerhaft zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Eine Änderung der städtebaulichen und verkehrlichen Bedingungen ist derzeit nicht erkennbar.</p> <p>Das für das Hauptverkehrsstraßennetz zuständige Verkehrsreferat unseres Hauses hat erneut geprüft, ob der betreffende Teil der Zossener Straße für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt werden kann. Aufgrund des Fehlens der verkehrsentwicklungsmäßigen Grundlagen wird eine Herausnahme der Zossener Straße aus dem übergeordneten Straßennetz aber abgelehnt.</p> <p>Mit der Ausweisung der Zossener Straße mit Tempo 30 wurde bereits ein geschwindigkeits-, lärm- und schadstoffreduzierendes Fahren straßenverkehrsbehördlich angeordnet. Durch die gesamtstädtisch wirkenden Instrumente wie</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ die Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes unterstützt durch ■ das Mobilitätsgesetz und ■ eine forcierte Parkraumbewirtschaftung zur Reduzierung des in die Innenstadt gerichteten motorisierten Verkehrs <p>sind zukünftig Verringerungen des Kfz-Verkehrsaufkommens und damit der Verkehrslärmbelastung erreichbar. Zudem sollte aus Sicht des Immissionsschutzes geprüft werden, ob und in welcher Höhe Lärm-minderungspotentiale durch die Neuordnung des Straßenraums der Zossener Straße erschlossen werden können. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wird hierzu Abstimmungen mit dem Bezirk als Straßenbaulastträger durchführen.</p>

Stand: August 2018



Kastanienallee in Rosenthal

Pankow/Rosenthal

TOP	03 / 30 Positivbewertungen
Beitragstitel	Kastanienallee in Rosenthal
Straße	Kastanienallee: Abschnitt zwischen Schönhauser Straße und Friedrich-Engels-Straße
Bezirk/Ortsteil	Pankow/Rosenthal
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01061/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>In Rosenthal fahren täglich und auch nachts und sonntags extrem laute Lkw's durch. Auch durch die Schönhauser Straße und die Hauptstraße in Wilhelmsruh. Diese Lkw's transportieren Müll in Metallcontainern, die durch die unebenen Straßen auf ihren Aufliegern springen und daher 90 bis 100 Dezibel (A-bewertet) erzeugen. Nachts und am Sonntag/Feiertag führt es dazu, dass man hochschreckt und aufwacht. Das ist extrem ungesund. Entweder verbietet man diese Art der Lkw's oder die nächtliche und sonntägliche Durchfahrt durch das Wohngebiet muss untersagt werden. Ziel der Fahrzeuge ist das Industriegebiet in Reinickendorf Lengeder Straße/Flottenstraße, das heißt, für die Pankower ist es ein reiner Durchgangsverkehr (Sie kommen von der A114).</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte ■ Maßnahme: Fahrbahn sanieren
Stellungnahme	<p>Die Kastanienallee gehört zum übergeordneten Straßennetz des Stadtentwicklungsplans Verkehr und führt in diesem Straßenabschnitt (Schönhauser Straße bis Friedrich-Engels-Straße) überwiegend durch ein Wohngebiet. Insgesamt ist dies ein etwa 900 Meter langer Straßenabschnitt mit überwiegend offener Bebauungsstruktur mit Ein- und Mehrfamilienhäusern und Gärten.</p> <p>An der Kastanienallee liegen in diesem Straßenabschnitt laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 69 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 61 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, nachts überschritten und ganztags nicht überschritten. Ganztags werden die Schwellenwerte der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung von 65 Dezibel (A-bewertet) überschritten. Die Kastanienallee hat in diesem Abschnitt nahezu vollständig schadhafte Asphalt-Fahrbahndecken, durch die trotz der bestehenden Tempo 30-Regelung Lärmpegel mit einer Störwirkung, insbesondere von schweren Fahrzeugen, verursacht werden.</p>

TOP	03 / 30 Positivbewertungen
Beitragstitel	Kastanienallee in Rosenthal
	<p>Um diese Lärmbelastung deutlich zu verringern, besteht nach erster fachlicher Einschätzung für diesen Straßenabschnitt insbesondere der Bedarf, die Fahrbahnoberfläche der Kastanienallee zu sanieren und dabei den vorhandenen schadhafte Asphaltbelag zu ersetzen. Dies ist mit dem Umbau der Kastanienallee (2. Bauabschnitt) vorgesehen. Zur weiteren Lärminderung wird auch der mit dem geplanten Umbau des Straßenabschnitts einhergehende Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags beitragen. Derzeit sind in diesem Abschnitt der Kastanienallee keine großflächigen Instandsetzungsmaßnahmen in Planung. Soweit erforderlich werden punktuelle Gefahrenstellen beseitigt. Eine Sperrung der Straße für Wirtschaftsverkehr ist nicht vorgesehen – auch nicht temporär befristet.</p> <p>Die Kastanienallee gehört zum übergeordneten Straßennetz und besitzt eine Verbindungsfunktion zwischen den Stadtzentren und Ortsteilen, auch für Lkw. Auch die anderen genannten Straßen sind Elemente des Hauptnetzes. Eine Herausnahme aus diesem Netz ist nicht möglich, da der Verkehr dann nur auf andere Straßen verlagert werden würde, die hierfür weniger geeignet sind und gleichermaßen schutzbedürftige Nutzungen aufweisen.</p> <p>Die Lage im nördlichen Straßennetz in Verbindung mit der Bundesstraße 96a führt dazu, dass sie auch für den Wirtschaftsverkehr zu den Industrie- und Gewerbegebieten in Pankow und Reinickendorf genutzt wird. So wird beispielsweise der gewachsene Großstandort Flottenstraße mit insgesamt 84 Hektar Fläche als bedeutender innerstädtischer Wirtschaftsstandort über diese Achse angesteuert (notwendige Sicherstellung der Ver- und Entsorgung). Die Verkehre zu diesem Standort verteilen sich jedoch auf mehrere Routen. So werden beispielsweise Verkehre zum Westhafen abgewickelt; die ansässigen Entsorgungsunternehmen nutzen diverse Routen, um das Stadtgebiet zu bedienen. Die verwendeten Ladungsträger entsprechen dem Stand der Technik. Bauartbedingt verursachen gerade leere Container ein höheres Maß an Geräuschbelastung, insbesondere bei schadhafte Belägen oder Übergängen zwischen Belägen.</p> <p>Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Pankow plant den östlichen Teil der Kastanienallee von Friedrich-Engels-Straße bis Dietzgenstraße umzubauen und beabsichtigt, im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berlin, einen lärmarmen Fahrbahnbelag in den 2. Bauabschnitt einzubauen. Die Aufteilung der geplanten Querschnitte der Kastanienallee erfolgte unter Berücksichtigung der bestehenden örtlichen Verhältnisse in Verbindung mit den verkehrlichen Erfordernissen. So ist mit der Umbaumaßnahme von der Friedrich-Engels-Straße bis zur Dietzgenstraße auch der Bau von regelgerechten Radverkehrsanlagen vorgesehen.</p> <p>Die Straßenmaßnahme für den 1. Teilabschnitt von der Friedrich-Engels-Straße bis Eschenallee wird voraussichtlich im Frühjahr 2020 beginnen. Für den 2. Teilabschnitt ab Eschenallee bis Dietzgenstraße wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der Baubeginn hierfür ist dementsprechend noch nicht bekannt. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 50 Kilometer pro Stunde. Derzeit wird für den 1. Teilabschnitt die Ausführungsplanung erarbeitet, so dass weitere Informationen (unter anderem Bauphasen, Verkehrsführung während der Bauzeit) zum gegebenen Zeitpunkt auf den Seiten des Bezirksamtes Pankow veröffentlicht werden. Aktuelle Informationen zur Planung finden Sie voraussichtlich Mitte Februar 2019 auf den Internetseiten des Bezirksamtes Pankow unter https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung/artikel.207362.php.</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Hinweise gegeben, die zur Lärminderung die Ausweisung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen anregen.</p> <p>Eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde.</p>

TOP	03 / 30 Positivbewertungen
Beitragstitel	Kastanienallee in Rosenthal
	<p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p> <p>In einem der Kommentare zum Beitrag wurde auf die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit hingewiesen. Zu einer verbesserten Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit können auch Geschwindigkeitskontrollen der Polizei beitragen. Daher wird der Hinweis auf Geschwindigkeitsüberschreitungen an die Polizei weitergegeben.</p> <p>Unter den Beiträgen der TOP 51 finden sich insgesamt fünf Beiträge mit ähnlichen Grundaussagen in der näheren Umgebung dieses Beitragsortes: Zum einen mit TOP 45 „Bäume in die Kastanienallee“ ein weiterer Beitrag zur Lärmbelastung in der Kastanienallee in Rosenthal (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01585/) und des Weiteren mit TOP 15 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01198/), TOP 23 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01341/), TOP 36 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01465/) und TOP 37 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01566/) vier weitere Beiträge zu den Lärmbelastungen durch Wirtschaftsverkehre in Wohngebieten in Pankow.</p>
	Stand: Januar 2019



Lärmschutzwände A100 zwischen Bundesplatz und Innsbrucker Platz Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf

TOP	04 / 25 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmschutzwände A100 zwischen Bundesplatz und Innsbrucker Platz
Ort	Bundesplatz bis Innsbrucker Platz
Bezirk/Ortsteil	Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01034/
Beitragstext	<p>Nicht nur das schon Jahrzehnte lang der Autobahnverkehr und der Schienenverkehr zugenommen hat, nein jetzt kommt auch noch der Güterverkehr dazu. Im Umland und in dörflichen Gegenden finden sich meterhohe Schallschutzwände, aber in der Innenstadt wo die Geräuschbelastung schon sehr hoch ist, werden keine gebaut. Wann werden auch unsere Ohren geschont? Ich wohne zwar in einer Seitenstraße der Wexstrasse, trotzdem bekomme ich das Zunehmen der Geräusche mit. Bitte denken Sie nicht nur an die neuen Bauprojekte um Schallschutzwände zu Bauen sondern auch der Bestand benötigt dringend Verbesserung. Danke</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 Baulastträgers 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 Innenstadtgebiet 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> <p>In Berlin wird derzeit die Lärmsanierung der Stadtautobahn erneut durchgeführt. Diese erfolgte bereits erstmalig 1979.</p>

TOP	04 / 25 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmschutzwände A100 zwischen Bundesplatz und Innsbrucker Platz
	<p>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-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. Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken beim Eisenbahnbundesamt. Dieses erstellt einen bundesweiten Lärmaktionsplan. Die Hinweise zum Bahnlärm werden daher an das Eisenbahnbundesamt mit der Bitte um Berücksichtigung weitergeleitet.</p> <p>Stand: Juli 2018; Stand zum aktualisierten Gesamtkonzept Lärmsanierung Februar 2019</p>



Dahlwitzer Straße Ecke Schongauerstraße Marzahn-Hellersdorf/Mahlsdorf

TOP	05 / 25 Positivbewertungen
Beitragstitel	Dahlwitzer Straße Ecke Schongauerstraße
Straße	Dahlwitzer Straße
Bezirk/Ortsteil	Marzahn-Hellersdorf/Mahlsdorf
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02127/
Beitragstext	Schlechte Straße, hoher Durchgangsverkehr zwischen B1 und AB A10! Neuer Straßenbelag/„Flüsterasphalt“ und Zone 30 zwischen 22:00 und 7:00 Uhr würde eine deutliche Verbesserung bringen.
Stellungnahme	<p>An der Dahlwitzer Straße/Schongauer Straße liegen laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 65 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 57 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, nicht überschritten.</p> <p>Anhand der Verkehrsmengenkarte von 2014 ist ersichtlich, dass die Menge an Fahrzeugen unter 2,8 Tonnen leicht oberhalb der gängigen Werte einer örtlichen Straßenverbindung liegt. Aufgrund des schlechteren Straßenzustandes können Durchfahrten größerer Fahrzeuge Spitzenpegel verursachen, die eine hohe Störwirkung haben.</p> <p>Für die Straßenunterhaltung ist das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt zuständig. Von dort gibt es die Auskunft, dass eine Asphaltsanierung bereits anvisiert wird, derzeit jedoch lediglich Gefahrenstellenbeseitigungen vorgenommen werden können. Sofern eine Fahrbahnerneuerung mit einem lärmoptimierten Asphalt erfolgt, können durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Fördermöglichkeiten geprüft werden. Gegenwärtig sind laut Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg keine Erhaltungsmaßnahmen im betreffenden Bereich der L 339 auf Brandenburger Seite vorgesehen. Eine temporäre Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Kilometer pro Stunde aufgrund von Straßenschäden ist nach Aussage des bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt denkbar und wird in Zusammenarbeit mit der Verkehrslenkung Berlin geprüft.</p> <p>Eine Verlagerung des Verkehrs unter 2,8 Tonnen aus dem Brandenburgischen Gewerbegebiet auf das umliegende Straßennetz würde, nach Aussage des Straßenverkehrsamtes des Landkreises Märkisch-Oderland, die Funktion der Landesstraße unterlaufen. Daher wird eine alternative Führung des Verkehrs unter 2,8 Tonnen von dieser Seite ausgeschlossen.</p>

Stand: August 2018



Lärmschutz an der Stadtautobahn und an der Ringbahn/Güterbahnlinie Wilmerdorf, Friedenau und Schöneberg

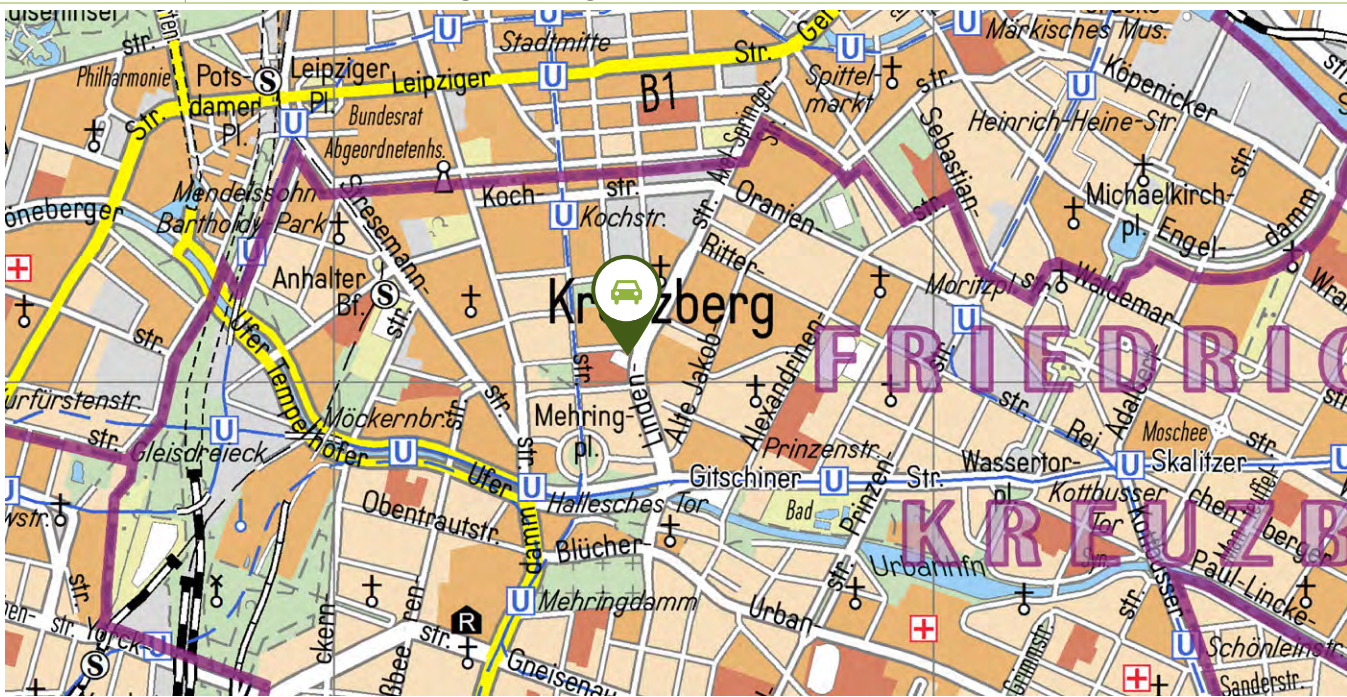
TOP	06 / 24 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmschutz an der Stadtautobahn und an der Ringbahn/Güterbahnlinie
Ort	Heidelberger bis Innsbrucker Platz
Ortsteile	Wilmerdorf, Friedenau und Schöneberg
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02308/
Beitragstext	<p>»Die Stadtautobahn und die Ringbahn verlaufen in Charlottenburg-Wilmerdorf ohne jegliche Lärmschutzmaßnahme durch Wohngebiete. Aufgrund der enorm angestiegenen Verkehrsmengen, insbesondere auf der Stadtautobahn, aber auch durch die Ausweitung des S-Bahnverkehrs auf der Ringbahn und die Wiederaufnahme des Güterverkehrs hat sich die Belastung der betroffenen Anwohner in den letzten Jahren dramatisch erhöht, und trotz der gleichzeitigen Absenkung der Lärmschwellen für die Lärmsanierungsprogramme sind bisher keinerlei Lärmschutzmaßnahmen ergriffen worden. Im Vergleich mit anderen Städten (Vorbild: Bayern!) ist man als Bürger in Berlin in Sachen Lärmschutz deutlich benachteiligt. Die Stadtautobahn ist im Abschnitt zwischen dem Abzweig Steglitz (westlich vom Heidelberger Platz) und Innsbrucker Platz auch noch als Hochbahn gebaut, die völlig ungehindert die umliegenden Straßen mit Lärm beschallt. Umso wichtiger sind Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich, insbesondere zwischen Heidelberger Platz und Innsbrucker Platz.</p> <p>Hier sollten schnellstmöglich ausreichend hohe Lärmschutzwände errichtet werden, möglichst unter Einbeziehung der Auffahrten. Zudem sollten lärmarme Fahrbahnbeläge („Flüsterasphalt“) verlegt werden. Beide Maßnahmen sind das Mindeste, was erfolgen müsste – noch besser wäre eine komplette „Einhäusung“ der Autobahn, wie sie in anderen Städten zu sehen ist (Köln, Bochum) – das wäre doch eine spannende stadtplanerische Herausforderung.</p> <p>Kurzfristig sollten einfach umzusetzende, aber wirksame straßenverkehrsmäßige Maßnahmen ergriffen werden, insbesondere ein Tempolimit (Tempo 60) auf der Stadtautobahn, sowie die Durchführung regelmäßiger (permanenter?) Geschwindigkeitskontrollen. Das „normale Tempo“ auf der Stadtautobahn liegt zur Zeit bei circa 100 bis 105 Kilometer pro Stunde! Zudem werden die (häufigen) Raser, die deutlich höheren Lärm verursachen, in der Regel nicht belangt, einfach weil keine Kontrollen erfolgen.</p> <p>Wir Anwohner hoffen sehr, dass endlich Maßnahmen ergriffen werden. Bisher scheint Berlin die Verantwortung auf den Bund zu schieben, während der Bund auf die Länder verweist, die den Bedarf anmelden müssen. Da sich im Bundesverkehrswegeplan 2030 (!) nichts Entsprechendes wiederfindet, scheint dies der Berliner Senat nicht für wichtig genug zu halten.</p> <p>Wir hoffen weiterhin auf Hilfe, da die zunehmende Lärmbelastung gerade hier, in der Kombination aus Stadtautobahn (Hochbahn) und zusätzlicher Ringbahn mit Güterverkehr mittlerweile zu einer dramatischen Belastung der betroffenen Anwohner geworden ist!«</p>

TOP	06 / 24 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmschutz an der Stadtautobahn und an der Ringbahn/Güterbahnlinie
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 Baulastträgers 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 (Lärmminderung 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 Innenstadtgebiet 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> <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-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 Einfloßung 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 Haupteisenbahnstrecken beim Eisenbahnbundesamt. Dieses erstellt einen bundesweiten Lärmaktionsplan. Die Hinweise zum Bahnlärm werden daher an das Eisenbahnbundesamt mit der Bitte um Berücksichtigung weitergeleitet.</p> <p>Stand: Juli 2018; Stand zum aktualisierten Gesamtkonzept Lärmsanierung Februar 2019</p>



Lärmbelästigung durch Touristenbusse, Lindenstraße in Kreuzberg

Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg

TOP	07 / 23 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmbelästigung durch Touristenbusse, Lindenstraße in Kreuzberg
Straße	Lindenstraße
Bezirk/Ortsteil	Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01216/
Beitragstext	<p>An der Lindenstraße 90/91, am Eingang der E.T.A.-Hoffmann-Promenade, parken und halten zahlreiche Touristen- und Rundfahrtbusse. Die An- und Abfahrten stellen eine erhebliche Belastung für das Umfeld dar, für Anwohner und für Besucher, die über die E.T.A.-Hoffmann-Promenade zu Fuß zum Jüdischen Museum gehen. Oftmals stellen die Busfahrer die Motoren nicht ab.</p> <p>Das Kreativviertel Südliche Friedrichstadt entwickelt sich, die Bewohnerstruktur wird weiter verdichtet. Maßnahmen sollten ergriffen werden, um Lärmbelästigung in diesem Bereich zu minimieren und die Gegend fußgängerfreundlicher zu machen. Es fehlt unter anderem ein geschützter Fußgängerübergang zum Jüdischen Museum.</p>
Stellungnahme	<p>In der Lindenstraße liegt das Jüdische Museum für dessen Besucherströme die Busparkplätze dienen. Diese befinden sich auf Höhe des Sportplatzes und somit nicht unmittelbar vor Wohnhäusern. Eine Ortsveränderung bietet sich daher nicht an. Das Laufenlassen der Motoren während des Parkens ist unzulässig, zuständig für die Ahndung eines solchen Vergehens ist das Ordnungsamt beziehungsweise die Polizei; gegebenenfalls kann eine direkte Ansprache der Fahrer hilfreich sein.</p> <p>Die nördliche Friedrichstadt als Teil der Berliner Innenstadt enthält wichtige Straßenverkehrsverbindungen. Eine Lärminderung kann wirkungsvoller nur gemeinsam mit der Verkehrsplanung erreicht werden. Hier gibt es stadtweit wirkende Instrumente wie beispielsweise die Parkraumbewirtschaftung, um die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Aber auch örtlich wirkende Maßnahmen helfen: Der Straßenraum der Lindenstraße wurde zugunsten eines Radstreifens neu aufgeteilt. Dabei ist eine Fahrspur für den motorisierten Verkehr entfallen. Diese Aufteilung dient auch der Lärminderungsplanung – die Fahrspur rückt weg von der Bebauung zur Straßenmitte und es bestehen bessere Bedingungen für den Radverkehr.</p>

TOP	07 / 23 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmbelästigung durch Touristenbusse, Lindenstraße in Kreuzberg
	<p>Möglichkeiten zur Verbesserung der Querung der Lindenstraße auf Höhe des Jüdischen Museums wurden untersucht. An der Stelle sind in der einen Fahrtrichtung zwei Fahrspuren und ein Fahrradschutzstreifen und in der anderen Fahrtrichtung eine überbreite Fahrspur, auf der allerdings zwei Pkw nebeneinander fahren können, und ein Fahrradschutzstreifen vorhanden. Die Fahrradschutzstreifen sind auch überfahrbar. Ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) darf aus Sicherheitsgründen nur an Stellen angelegt werden, wo nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss. Entsprechend ist eine Anlage in der Lindenstraße nicht möglich. Daher plant die Verkehrslenkung Berlin die Errichtung einer Fußgänger-Ampel. Die bauliche Umsetzung ist 2019 beabsichtigt.</p> <p style="text-align: right;">Stand: Dezember 2018</p>



Lärmschutz Hanauer Straße

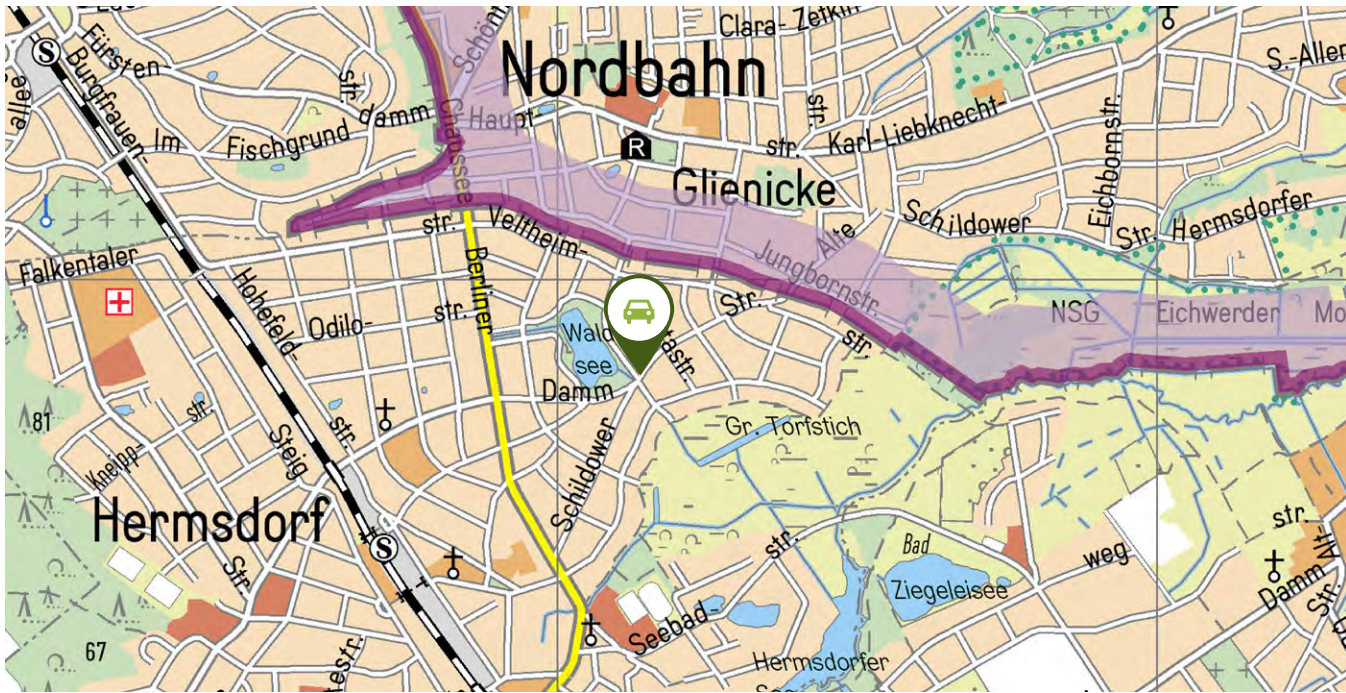
Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf

TOP	08 / 23 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmschutz Hanauer Straße
Straße	Hanauer Straße
Bezirk/Ortsteil	Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01257/
Beitragstext	In der Hanauer Straße ist es durch die Autobahn, Autobahnabfahrt, die S-Bahn und den Güterverkehr sehr laut. Man kann nachts die Fenster nicht offenlassen, da auch dann die Güterzüge rumpeln und zwar sehr lange. Wir haben hier in der Straße 3 Störfelder, die sehr belastend sind. Wir hatten uns schon als Initiative an das Umweltamt und die Senatsverwaltung gewandt.
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.</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 Baulastträgers 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 (Lärmminderung 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 Innenstadtgebiet 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	08 / 23 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmschutz Hanauer 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-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. Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken beim Eisenbahnbundesamt. Dieses erstellt einen bundesweiten Lärmaktionsplan. Die Hinweise zum Bahnlärm werden daher an das Eisenbahnbundesamt mit der Bitte um Berücksichtigung weitergeleitet.</p> <p>Stand: Juli 2018; Stand zum aktualisierten Gesamtkonzept Lärmsanierung Februar 2019</p>




Waldsee Reinickendorf/Hermsdorf

TOP	09 / 23 Positivbewertungen
Beitragstitel	Waldsee
Straße	Schildower Straße
Bezirk/Ortsteil	Reinickendorf/Hermsdorf
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01831/
Beitragstext	<p>Seit etlichen Jahren ist das wunderschöne Wohngebiet am Waldsee stark vom motorisierten Verkehr belastet. Denn die Schildower Straße bietet eine schöne Abkürzung für den motorisierten Kfz-Verkehr. Mittels weit verbreiteter Navigationssysteme werden auch ortsfremde Verkehrsteilnehmer durch das Quartier geleitet. Die Abkürzung durch das Wohngebiet am Waldsee ist im doppelten Sinn attraktiv für den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr: die Strecke ist kürzer und man kommt schneller voran als auf der alternativen Hauptverkehrsstraße, der Bundesstraße B96. Insofern ist das Gebiet rund um den Waldsee verkehrstechnisch als konfliktreich zu charakterisieren. In den letzten Jahren wurden einige Maßnahmen getroffen, um den Verkehr im Quartier zu beruhigen. Es wurde eine generelle Tempo 30-Zone eingerichtet, das Gebiet ist für den Schwerlastverkehr gesperrt und es wurden Straßeneinengungen gebaut. Tatsächlich hat sich durch die genannten Maßnahmen das Verkehrsaufkommen rund um den Waldsee augenscheinlich nicht verringert. Anwohner berichten, dass die Strecke rund um die Uhr vom motorisierten Individualverkehr als Abkürzung genutzt wird. Der beobachtete werktägliche Pendlerverkehr aus Brandenburg beginnt morgens um etwa 04:45 Uhr. Die Lärmbelastung im Wohngebiet am Waldsee entspricht derjenigen einer Hauptverkehrsstraße. Das ist unangemessen hoch für ein reines Wohngebiet.</p> <p>Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Wohngebiet am Waldsee beträgt rund 6.000 Kfz, wie amtliche Verkehrserhebungen der Gemeinde Glienicke in Bezug auf die Zufahrtsstraßen im benachbarten Brandenburg (Karlstraße und Lessingstraße) offenlegen. Hochgerechnet auf ein ganzes Kalenderjahr sind folglich knapp zwei Millionen Kfz-Fahrten im Wohngebiet am Waldsee zu verzeichnen, die ausschließlich dem Durchgangsverkehr zuzuordnen sind. Die dadurch verursachte Lärmbelastung in dem schönen Naherholungsgebiet am Waldsee ist unerträglich.</p>

TOP	09 / 23 Positivbewertungen
Beitragstitel	Waldsee
	<p>Nach dem Stadtentwicklungsplan Verkehr von Berlin (StEP Verkehr) aus dem Jahr 2011 ist die Schildower Straße weder als übergeordnete Straßenverbindung, noch als örtliche Straßenverbindung und auch nicht als Ergänzungsstraße charakterisiert. In der Planung für das Prognose-Netz 2025 taucht die Schildower Straße ebenso wenig auf. Die Verkehrsbedeutung der Schildower Straße ist folglich nach dem Willen des Berliner Senats als gering anzusehen. Die faktische Verkehrsnachfrage ist jedoch hoch, wie bereits diskutiert. Tatsächlich wird die Schildower Straße im Abschnitt zwischen Landesgrenze und Waldsee von motorisierten Verkehrsteilnehmern aus dem benachbarten Brandenburg als Durchgangsstraße nach Berlin benutzt. Ortsfremde Verkehrsteilnehmer werden von Navigationssystemen durch das Wohngebiet geführt. Das dadurch verursachte Verkehrsaufkommen ist erheblich und für ein reines Wohngebiet unangemessen hoch. Die daraus resultierende Lärmbelastung ist enorm.</p> <p>Die Schildower Straße zwischen Landesgrenze und Waldsee hat faktisch eine hohe Verkehrsbedeutung im Sinne einer bedeutenden Straßenverbindung. Die Verkehrsrealität auf der Schildower Straße genügt somit nicht der Verkehrsplanung des Berliner Senats. Insofern besteht konkreter politischer Handlungsbedarf, damit der Stadtentwicklungsplan des Berliner Senats, StEP Verkehr, in die Realität umgesetzt wird und die Lärmbelastung reduziert wird.</p> <p>Die beiden Zufahrtstraßen in das Wohngebiet am Waldsee an der Landesgrenze zu Brandenburg, namentlich die Elsestraße und die Schildower Straße, sollten zukünftig nur noch für Fahrradfahrer und Fußgänger durchlässig sein, damit der Durchgangsverkehr entlang der Hauptverkehrsstraßen fließt.</p>
Stellungnahme	<p>Die Schildower Straße ist Teil des untergeordneten Straßennetzes und als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die Lage zwischen dem Berliner Ortsteil Hermsdorf und der Nachbargemeinde im Land Brandenburg, Glienicke-Nordbahn, macht das Durchfahren der Straße attraktiv für den überörtlichen Verkehr. Gegen die hohe Verkehrsbelastung richten sich allein drei Beiträge unter den fünfzig bestbewerteten.</p> <p>Für die Schildower Straße liegt formal die Zuständigkeit für Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung bei der Straßenverkehrsbehörde des Bezirkes Reinickendorf. Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes hat in der Vergangenheit bereits straßenräumliche Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung ergriffen. Diese sind in der Wirkung begrenzt und haben angesichts der breiten Anwohnerbeteiligung die Problemlage nicht grundsätzlich entschärft. Deutlich wird, dass die Nachbargemeinde Berlins in Brandenburg, nämlich das Amt Glienicke-Nordbahn, bei der Erarbeitung eines Lösungsansatzes einzubeziehen ist. Denn der für den überörtlichen Verkehr genutzte Straßenzug Schildower Straße auf dem Berliner Stadtgebiet mündet in die Alte Schildower Straße auf dem Gebiet der Nachbargemeinde. Die Alte Schildower Straße ist wie auf Berliner Seite eine Straße des untergeordneten Netzes. Die Maßnahmenzuständigkeit liegt bei der Straßenverkehrsbehörde der Gemeinde. Diese erstellt aktuell einen Lärmaktionsplan, dessen Entwurf unter https://www.glienicke.eu/portal/seiten/laermaktionsplan-904000178-22451.html öffentlich ausliegt.</p> <p>Die Möglichkeiten der Lärmaktionsplanung Berlin bestehen in der Unterstützung eines länderübergreifenden gemeinsamen Planungsverfahrens. Die zuständigen Stellen sind angesprochen worden und es fand auf Einladung des Bezirksamtes Reinickendorf am 22. Januar 2019 ein erstes Treffen statt. In diesem wurde vereinbart, dass auf der Grundlage von Verkehrserhebungen weitere Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden sollen, mit denen die reine Gebietsdurchfahrt unattraktiver wird.</p> <p style="text-align: right;">Stand: Januar 2019</p>



68 Meter Kopfsteinpflaster mit Tempo 50 Kilometer pro Stunde Pankow/Pankow

TOP	10 / 19 Positivbewertungen
Beitragstitel	68 Meter Kopfsteinpflaster mit Tempo 50 Kilometer pro Stunde
Straße	Breite Straße: Abschnitt von Damerowstraße bis Dorfanger Pankow
Bezirk/Ortsteil	Pankow/Pankow
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01087/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Am Eingang des Pankower Angers führt die Breite Straße über ein Stück Kopfsteinpflaster von 68 Meter Länge. Das Stück ist scheinbar keine bewusste Verkehrsberuhigungsmaßnahme, sondern ein Überbleibsel der letzten Baumaßnahme. Die Geschwindigkeitsregelungen an dieser Kreuzung sind sehr unübersichtlich, faktisch wird der Straßenabschnitt mit 50 bis 60 Kilometer pro Stunde befahren. Beim Auftreffen auf den Kopfsteinpflasterbelag entsteht der übliche Lärm, der Tag und Nacht weit in die umliegenden Straßen hineinhalbt.</p> <p>Die Ampelschaltung ist sehr autozentriert: Der Kfz-Verkehr aus Richtung Osten (Autobahn) erhält sehr lange Grünphasen, was dazu führt, dass die Fahrzeuge nicht zu Kolonnen gebündelt werden, sondern einzelne Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit in den Kreuzungsbereich einfahren. Gleichzeitig stauen sich die Fahrradfahrer auf der nördlichen Straßenseite teilweise über 300 Sekunden und mehr.</p> <p><u>Vorschlag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kopfsteinpflaster belassen, aber als echte Verkehrsberuhigungsmaßnahme nutzen. ■ Breite Straße vor der Ossietzkystraße verengen und so die Abbiegevorgänge in die Ossietzkystraße entschärfen („protected intersection“). ■ Straßenbaum pflanzen. ■ Autoverkehr per Ampelschaltung vor dem Dorfanger aufstauen und nur in kurzen Phasen langsam in den Kreuzungsbereich einfahren lassen. ■ ÖPNV-, Fahrrad- und Fußverkehr per Ampelschaltung bevorzugen. ■ geschützte Fahrradwege beidseitig auf der Breiten Straße zwischen Damerowstraße und Dorfanger anlegen. Dafür Kfz-Fahrs Spuren und -Stellplätze reduzieren. ■ Tempo 30 im gesamten Bereich eindeutig machen.

TOP	10 / 19 Positivbewertungen
Beitragstitel	68 Meter Kopfsteinpflaster mit Tempo 50 Kilometer pro Stunde
	<p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte ■ Maßnahme: KFZ-Spuren reduzieren oder verengen, ■ Maßnahme: Pflanzen von Bäume, ■ Maßnahme: Verkehrsfluss organisieren (Verlagerung, Verkehrsfluss verbessern, Lieferzonen, Parkraumbewirtschaftung), ■ Maßnahme: Fahrbahn sanieren
Stellungnahme	<p>Die Breite Straße gehört zum übergeordneten Straßennetz des Stadtentwicklungsplans Verkehr und führt in diesem Straßenabschnitt (Damerowstraße bis Dorfanger Pankow) durch Wohn- und Mischgebiete. Insgesamt ist dies ein etwa 900 m langer Straßenabschnitt mit überwiegender Blockrandbebauung. An der „Breite Straße“ liegen in diesem Straßenabschnitt laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 75 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 68 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, sowohl ganztags als auch nachts erheblich überschritten. Die Breite Straße ist in diesem Abschnitt überwiegend asphaltiert und hat auf der nördlichen Fahrbahn den beschriebenen etwa 70 Meter langen Abschnitt mit Kopfsteinpflaster auf Höhe der Ossietzkystraße. Durch das Kopfsteinpflaster werden hohe Lärmpegel, insbesondere von schweren Fahrzeugen, verursacht, die eine hohe Störwirkung haben. Insbesondere in dem Bereich des Straßenabschnitts mit Kopfsteinpflaster liegt eine hohe Betroffenheit durch Verkehrslärm vor.</p> <p>Um diese Lärmbelastung deutlich zu verringern, besteht nach erster fachlicher Einschätzung für diesen Straßenabschnitt insbesondere der Bedarf, die Fahrbahnoberfläche der „Breite Straße“ in dem Bereich des Kopfsteinpflasters zu sanieren und dabei das vorhandene Pflaster durch Asphalt zu ersetzen. Aus radverkehrsplanerischer Sicht des Bezirks Pankow ist eine Umgestaltung des Knotenpunktes Breite Straße/Ossietzkystraße im Zuge einer Fahrbahnsanierung zu begrüßen. Konkrete Maßnahmen zum Radverkehr sind bisher nicht geplant. Entsprechend dem Berliner Mobilitätsgesetz sollen an Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen hergestellt werden. Der Abschnitt der „Breite Straße“ zwischen Dorfanger und Damerowstraße gehört nicht zum übergeordneten Fahrradrouthenetz von Berlin, so dass entsprechende Maßnahmen hier eher mittel- bis langfristig zu erwarten sind.</p> <p>Kurzfristig ist seitens des Bezirks kein Ersatz des vorhandenen Pflasters geplant. Die komplexe Verkehrssituation wie auch die Führung des Radverkehrs in diesem Abschnitt würde bei Sanierungsplanungen mitbetrachtet. Auch eine Neuordnung des Verkehrs und straßenräumliche Maßnahmen sind aktuell unter anderem aus Kapazitätsgründen nicht in Planung. Voraussichtlich wird es erforderlich im Zuge der Weiterentwicklung des Projekts „Pankower Tor“ auch die Kreuzungssituation Breite Straße/Ossietzkystraße bezüglich der verkehrlichen Entwicklung zu betrachten und weiter zu entwickeln. Hinsichtlich der Lichtsignalanlage (LSA) hat die Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Verkehrsführung Berlin (VLB) um Prüfung bezüglich einer stärkeren Priorisierung des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs gebeten, mit folgendem Ergebnis: Mit dem Knoten Breite Straße/Ossietzkystraße befasst sich aktuell die Unfallkommission, gegebenenfalls werden hier Maßnahmen vorgeschlagen, konkrete Änderungen beziehungsweise Planungen gibt es bisher nicht. Der Knoten Breite Straße/Berliner Straße unterliegt infolge der sehr hohen Verkehrsbelastungen mit abbiegenden ÖPNV-Verbindungen von Straßenbahn und Bussen einer besonders schwierigen Verkehrsregelung. Änderungen für eine Verkehrsart haben daher gravierende Auswirkungen für die anderen Verkehrsteilnehmer, unter anderem führen Grünzeitverlängerungen für den Fuß- oder Radverkehr aufgrund der benötigten längeren Räumzeiten und damit langen Freigabe- und Schutzzeiten zu Verkürzungen von Grünphasen für andere Richtungen, infolge sich hier die Rückstaulängen noch verschlechtern würden. Eine Umplanung des Knotens ist daher erst mit der abschließenden Klärung der Bebauung und verkehrlichen Entwicklung des Güterbahnhofsgeländes parallel der Granitzstraße („Pankower Tor“) sinnvoll und möglich.</p>

TOP	10 / 19 Positivbewertungen
Beitragstitel	68 Meter Kopfsteinpflaster mit Tempo 50 Kilometer pro Stunde
	<p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Hinweise gegeben, die zur Lärminderung die Ausweisung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen anregen. Eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p> <p>Möglich wäre in diesem Abschnitt der „Breite Straße“ eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm. Antragsberechtigt sind die Eigentümer*innen der jeweiligen Wohnung, sprechen Sie gegebenenfalls mit Ihrer Hausverwaltung. Nähere Information finden Sie unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml.</p>
	Stand: Januar 2019



Brehmestraße beruhigen

Pankow/Pankow

TOP	11 / 17 Positivbewertungen
Beitragstitel	Brehmestraße beruhigen
Straße	Brehmestraße
Bezirk/Ortsteil	Pankow/Pankow
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01343/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte eine Verkehrs- und Lärmberuhigung in der Brehmestraße anregen. Die Brehmestraße dient als viel genutzte Abkürzung zwischen Pankow und Wedding. Für das hohe Verkehrsaufkommen ist diese Nebenstraße jedoch nicht zeitgemäß ausgestattet. Durch das Kopfsteinpflaster zwischen Gaillard- und Heynstraße entsteht eine hohe Lärmbelastung für die Anwohner. Gerade auch durch die Nichteinhaltung der eigentlich herrschenden Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde. Besonders die weite Kurve zur Maximilianstasse lädt zum extra Beschleunigen ein. Außerdem ist die Brehmestraße Schulweg für zahlreiche Grundschüler (Bornholmer, Arnold Zweig und Klecks GS) und für die Oberschüler des Carl-von-Ossietzky-Gymnasiums in der Görschstraße. Die Ignoranz vieler Autofahrer/innen erschwert es auch dieser Zielgruppe, sich gefahrlos in dieser Straße zu bewegen, sei es zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Neben der überhöhten Geschwindigkeit sorgen zugeparkte Kreuzungen für weitere lebensbedrohliche Gefahrenquellen. Eine komplette Asphaltierung der Brehmestrasse scheint mir der sinnvollste Ansatz den Lärm zu reduzieren. Abwechselnd links und rechts angeordnete Parkzonen würden die Einhaltung von Tempo 30 unterstützen. Dadurch müssten die Kraftfahrzeuge quasi Schlangenlinie fahren und können nicht wie derzeit geradlinig Beschleunigen. In den Parkzonen könnte das Kopfsteinpflaster erhalten bleiben (siehe Ossietzkystraße). Bremsschwellen zeigen eher wenig Wirkung und sind gerade in Bezug auf Radfahrer als gefährdend anzusehen. Der Radverkehr nutzt im Übrigen den gerade ausgebauten Bürgersteig zwischen Heyn- und Görschstraße, und nicht die Fahrbahn. Eine Entschärfung der Kreuzung Brehme-/Heynstraße, die das „um-die-Ecke-rasen“ verhindert, sowie die Einrichtung eines Zebrastreifens dort, würden wesentlich zur Sicherheit der Schulkinder und Fußgänger beitragen. Die Heynstraße wurde ja gerade erst asphaltiert. Allerdings nicht im Teilstück zwischen Flora Promenade und Brehmestraße, welches immer noch über Kopfsteinpflaster verfügt. Wieso dies von der Asphaltierung ausgenommen wurde, erschließt sich dem Laien nicht auf den ersten Blick. Die ausführenden Bauarbeiter konnten das auch nicht unbedingt nachvollziehen. Dies könnte im Zuge von Bauarbeiten in der Brehmestrasse gleich mit vollendet werden. Bitte unterstützen Sie mit uns die Gestaltung eines sicheren, leiseren und auch umwelt- und stadtverträglicheren Verkehrs im Florakiez. Mit freundlichen Grüßen [Name und Adresse nachträglich entfernt]</p>

TOP	11 / 17 Positivbewertungen
Beitragstitel	Brehmestraße beruhigen
	<p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: KFZ-Spuren reduzieren oder verengen ■ Maßnahme: Verkehrsfluss organisieren (Verlagerung, Verkehrsfluss verbessern, Lieferzonen, Parkraumbewirtschaftung) ■ Maßnahme: Fahrbahn sanieren
Stellungnahme	<p>Die Brehmestraße gehört zum Nebennetz und nicht zum übergeordneten Straßennetz des Stadtentwicklungsplans Verkehr. Damit liegt die Zuständigkeit für Baumaßnahmen und gegebenenfalls auch für straßenverkehrsbehördliche Anordnungen beim Bezirk Pankow. Die Brehmestraße ist etwa 750 Meter lang und führt durch ein Wohngebiet mit Blockrandbebauung. Im Rahmen der Lärmkartierung werden die Lärmbelastungen erfasst, die vom übergeordneten Straßennetz (etwa 1.400 Kilometer Straßenlänge) ausgehen; der Verkehr auf Nebennetzstraßen – wie auch der Brehmestraße – wird nicht berücksichtigt. In der Brehmestraße liegt überwiegend Kopfsteinpflaster und sie ist Bestandteil einer Tempo 30-Zone. Bedingt durch den Fahrbahnbelag sind auch bei geringeren Verkehrszahlen Störwirkungen durch Kraftfahrzeuglärm möglich.</p> <p>Um die Belastung durch Verkehrslärm besser bewerten zu können, wird eine Verkehrszählung in der Brehmestraße angestrebt.</p> <p>In dem Beitrag werden auch die Bedingungen für den Radverkehr in der Brehmestraße angesprochen. Aufgrund des schlechten Fahrkomforts im Bereich der Kopfsteinpflasterdecke weichen viele Radfahrende auf die Gehwege aus. Eine Asphaltierung der Fahrbahn wird daher auch vor diesem Hintergrund als sinnvoll erachtet.</p> <p>Zu beachten wäre dabei, dass mit einer Asphaltierung die Attraktivität der Straße auch für den Kfz-Verkehr erhöht werden könnte. Im Zuge einer möglichen Fahrbahnsanierung sollten daher verkehrsberuhigende Maßnahmen untersucht werden, die die Aufenthaltsqualität in der Brehmestraße sowie die Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger*innen erhöhen.</p> <p>Seitens des Bezirksamtes Pankow sind in der Brehmestraße wegen anderer dringlicherer Maßnahmen aktuell keine Maßnahmen zur Fahrbahnsanierung mit Ersatz des Kopfsteinpflasters durch Asphalt geplant. Eine Asphaltierung würde dann auch nur für die Fahrspuren erfolgen. Eine erneute Prüfung der Umsetzbarkeit wird erst nach Vorliegen der bestätigten Kennzahlen aus dem Doppelhaushalt 2020/21 erfolgen.</p> <p>Prioritär werden Maßnahmen zur Lärminderung möglichst dann ergriffen, wenn die Schwellenwerte der Lärmaktionsplanung überschritten sind. Die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung sind 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet).</p> <p>Für mehr Sicherheit im Fußverkehr nimmt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Standortvorschläge entgegen. Der vom Hinweisgeber gemachte Standortvorschlag für einen Fußgängerüberweg an Kreuzung Brehmestraße/Heynstraße ist dorthin weitergeleitet worden. Ansonsten können Sie konkrete Standortvorschläge an folgende Adresse senden:</p> <p>Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Referat IV B Am Köllnischen Park 3 10179 Berlin post@senumvk.berlin.de</p> <p>In diesem Beitrag wurde auch auf die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit hingewiesen. Zu einer verbesserten Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit können auch Geschwindigkeitskontrollen der Polizei beitragen. Daher wird der Hinweis auf Geschwindigkeitsüberschreitungen an die Polizei weitergegeben.</p>

Stand: Januar 2019



Fluglärm Lichtenberg/Falkenberg

TOP	12 / 17 Positivbewertungen
Beitragstitel	Fluglärm
Straße	Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße
Bezirk/Ortsteil	Lichtenberg/Falkenberg
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01419/
Beitragstext	Seit Airberlin nicht mehr fliegt, war erstmal Ruhe, da die Flughöhe der anderen Airlines höher war. Jetzt kommen die allerdings auch wieder tiefer rein.
Stellungnahme	<p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass der Flughafen Tegel TXL hohe Lärmbelastungen in den Bezirken Spandau, Reinickendorf und Pankow verursacht. Nur eine Schließung des Flughafens Tegel kann dort 300.000 Berlinerinnen und Berliner vom Fluglärm entlasten. Eine Auswertung der nach EU-weiten Vorgaben ermittelten Lärmkarten durch das Umweltbundesamt belegt: Berlin-TXL ist in Deutschland der Flughafen mit den meisten Lärmbetroffenen. Besonders schwer wiegt dabei, dass 25.300 Menschen einem sehr lauten Tagesmittel von über 65 Dezibel ausgesetzt sind.</p> <p>Die für den Flughafen TXL festgesetzten Maßnahmen zur Lärminderung, wie die Nachtflugbeschränkung und die lärmabhängigen Landeentgelte, wurden bereits mit dem Lärmaktionsplan 2008 vorgestellt. Diese bestehenden Beschränkungen bleiben auch weiterhin in Kraft. Damit ist der Rahmen möglicher Maßnahmen aber ausgeschöpft.</p> <p>Erst mit der Schließung des Flugbetriebs in Tegel kann die Lärmbelastung reduziert werden. Dieser Schritt ist somit eine zentrale Maßnahme für den Berliner Lärmaktionsplan.</p> <p>Unter den Beiträgen der TOP 51 finden sich mit den Rängen 12, 18 und 24 gleich drei Beiträge zum Fluglärm des Flughafens Tegel.</p>

Stand: Juli 2018



Bahnlärm an der Storkower Straße reduzieren Pankow/Prenzlauer Berg

TOP	13 / 17 Positivbewertungen
Beitragstitel	Bahnlärm an der Storkower Straße reduzieren
Straße	Storkower Straße: Abschnitt von Greifswalder Straße bis Kniprodestraße
Bezirk/Ortsteil	Pankow/Prenzlauer Berg
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01537/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Zwischen dem S-Bahnhof Greifswalder Straße bis zur Hausnummer Storkower Straße 48 ist an Nacht-ruhe bei offenem Fenster nicht zu denken. Gerade zur wärmeren Jahreszeit sehr bedauerlich da sich die Wohnräume auch aufheizen.</p> <p>Durch den Güterverkehr (Betonwerk), die Fernbahnen, S-Bahnzüge, auch die Nachts abgestellten S-Bahnen die in Betriebsbereitschaft gehalten werden, das sich unterhaltende Bahnpersonal sowie der Straßenverkehr sind sehr laut.</p> <p>Abhilfe kann eine Überdachung des Areals oder eine Schallschutzwand bringen. Es würde uns als Anwohner freuen mal wieder das Fenster offen zu lassen und einen geringeren besser noch keinen Lärm zu hören. Die Gleisanlage etc. ist derzeit von Bäumen verdeckt u. schlecht auf dem Foto zu sehen.</p> <p>Vielen Dank für Ihre Mühe die Anwohner der Storkower Straße</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Schienenverkehr leiser machen ■ Maßnahme: Lärmschutzwände oder -wälle
Stellungnahme	<p>Die Storkower Straße führt zwischen Greifswalder Straße und Kniprodestraße durch ein Wohngebiet. Insgesamt ist dies ein etwa 850 Meter langer Straßenabschnitt mit mehrgeschossiger teils geschlossener und teils offener Bebauungsstruktur.</p> <p>An der Storkower Straße liegen in diesem Straßenabschnitt laut strategischer Lärmkarte von 2017 an den der Bahnlinie zugewandten Häuserseiten im schlechtesten Fall bis zu 68 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 61 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. Der Schienenverkehrslärm dominiert hier den Gesamtlärmpegel. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, ganztags nicht erreicht und nachts überschritten.</p>

TOP	13 / 17 Positivbewertungen
Beitragstitel	Bahnlärm an der Storkower Straße reduzieren
	<p>Die Bahntrasse und die parallel verlaufende S-Bahntrasse sind bestehende Verkehrswege. Eine rechtliche Verpflichtung zur Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen besteht an diesen Bestandsstrecken nicht. Zukünftig sind in diesem Bereich der Strecken 6170 und 6020 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 (LSP) des Bundes, auf dessen Leistungen jedoch kein Rechtsanspruch besteht. Der betroffene Streckenabschnitt (Strecke 6170 und 6020 von Kilometer 8,0 bis 9,3) ist im LSP enthalten. Allerdings ist derzeit nicht absehbar, wann die Lärmschutzmaßnahmen hier umgesetzt werden. Dies hängt damit zusammen, dass das Gesamtkonzept der freiwilligen Lärmsanierung aktuell überarbeitet wurde, und sich zeitliche Abläufe damit verschieben können. Bundesweit wurden alle Streckenabschnitte erneut in die Betrachtung einbezogen und damit auch diejenigen, die bisher nicht in der Liste der Gesamtkonzeption aufgeführt waren.</p> <p>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-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 Einfloftung dieser neuen S-Bahn-Fahrzeuge wird die Berliner S-Bahn im genannten Zeitraum sukzessive deutlich leiser werden.</p> <p>Bezüglich der abgestellten S-Bahnen und des sich unterhaltenden Personals hat die Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die S-Bahn Berlin GmbH um Stellungnahme gebeten. Folgende Rückmeldung hat die Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz diesbezüglich von der S-Bahn erhalten: Die Triebfahrzeugführer werden im Rahmen von Begleitfahrten zu dem Thema „sich nachts unterhaltendes Bahnpersonal“ noch einmal sensibilisiert.</p> <p>Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken beim Eisenbahnbundesamt. Dieses erstellt einen bundesweiten Lärmaktionsplan. Die Hinweise zum Bahnlärm werden daher an das Eisenbahnbundesamt mit der Bitte um Berücksichtigung weitergeleitet.</p> <p>Eine Verbesserung der Lärmsituation wäre für die quer zur Bahnlinie und zur Storkower Straße stehenden Häuser – wie die Häuser mit den Hausnummern 26, 32, 40 und 48 – durch eine gebäudehohe Lärmschutzwand zwischen diesen Häusern grundsätzlich vorstellbar. Hierfür gibt es aber wegen der fehlenden rechtlichen Verpflichtung zur Lärmsanierung keine Finanzierungsmöglichkeiten durch das Land Berlin. Dies wäre eine Maßnahme auf dem jeweiligen Grundstück und läge in Verantwortung der Eigentümer*innen. Bei Interesse an dieser Maßnahme, können Sie Kontakt mit der Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz aufnehmen, um die Wirksamkeit dieser Maßnahme abzuschätzen (Kontakt Daten finden Sie unter https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/umweltratgeber/de/spiu/laerm.shtml).</p> <p>Bezogen auf den ebenfalls in diesem Beitrag angesprochenen Straßenverkehrslärm der Storkower Straße wäre für die direkt an der Storkower Straße liegenden Fassaden dieses Straßenabschnitts teilweise eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm möglich. Antragsberechtigt sind die Eigentümer*innen der jeweiligen Wohnung, sprechen Sie gegebenenfalls mit Ihrer Hausverwaltung. Nähere Information finden Sie unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml.</p>
	Stand: Januar 2019



Schildower Straße – wo kein Richter

Reinickendorf/Hermsdorf

TOP	14 / 17 Positivbewertungen
Beitragstitel	Schildower Straße – wo kein Richter
Straße	Schildower Straße
Bezirk/Ortsteil	Reinickendorf/Hermsdorf
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02043/
Beitragstext	<p>Die Schildower Straße in einem reinen Wohngebiet wird von Autofahrern des Umlands (Gliencke/Schildow) vermehrt und trotz verkehrsberuhigender Maßnahmen UND Stellungnahme der Anwohner als vermeintliche Abkürzung genutzt, um sich etwas weiter vorne auf der B96 einzureihen. Belastet werden Schildower Straße, Hermsdorfer Damm, Waldseeweg und Bertramstraße, ALLES reine Wohnstraßen, zusätzlich mit Ausflugsverkehr zum Waldsee und ins Fließtal. Die Belastung in Stoßzeiten ist extrem hoch (siehe Beitrag Waldsee), außerhalb der Stoßzeiten sehr gefährlich durch kontinuierliche Missachtung der Geschwindigkeitsbegrenzung, obwohl auf der dann völlig freien B96 50 Kilometer pro Stunde erlaubt sind.</p>
Stellungnahme	<p>Die Schildower Straße ist Teil des untergeordneten Straßennetzes und als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die Lage zwischen dem Berliner Ortsteil Hermsdorf und der Nachbargemeinde im Land Brandenburg, Gliencke-Nordbahn, macht das Durchfahren der Straße attraktiv für den überörtlichen Verkehr. Gegen die hohe Verkehrsbelastung richten sich allein drei Beiträge unter den fünfzig bestbewerteten.</p> <p>Für die Schildower Straße liegt formal die Zuständigkeit für Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung bei der Straßenverkehrsbehörde des Bezirkes Reinickendorf. Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes hat in der Vergangenheit bereits straßenräumliche Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung ergriffen. Diese sind in der Wirkung begrenzt und haben angesichts der breiten Anwohnerbeteiligung die Problemlage nicht grundsätzlich entschärft. Deutlich wird, dass die Nachbargemeinde Berlins in Brandenburg, nämlich das Amt Gliencke-Nordbahn, bei der Erarbeitung eines Lösungsansatzes einzubeziehen ist. Denn der für den überörtlichen Verkehr genutzte Straßenzug Schildower Straße auf dem Berliner Stadtgebiet mündet in die Alte Schildower Straße auf dem Gebiet der Nachbargemeinde.</p>

TOP	14 / 17 Positivbewertungen
Beitragstitel	Schildower Straße – wo kein Richter
	<p>Die Alte Schildower Straße ist wie auf Berliner Seite eine Straße des untergeordneten Netzes. Die Maßnahmenzuständigkeit liegt bei der Straßenverkehrsbehörde der Gemeinde. Diese erstellt aktuell einen Lärmaktionsplan, dessen Entwurf unter https://www.glienicke.eu/portal/seiten/laermaktionsplan-904000178-22451.html öffentlich ausliegt.</p> <p>Die Möglichkeiten der Lärmaktionsplanung Berlin bestehen in der Unterstützung eines länderübergreifenden gemeinsamen Planungsverfahrens. Die zuständigen Stellen sind angesprochen worden und es fand auf Einladung des Bezirksamtes Reinickendorf am 22. Januar 2019 ein erstes Treffen statt. In diesem wurde vereinbart, dass auf der Grundlage von Verkehrserhebungen weitere Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden sollen, mit denen die reine Gebietsdurchfahrt unattraktiver wird.</p> <p style="text-align: right;">Stand: Januar 2019</p>



Starken Verkehrslärm auf Hauptstraße lindern Pankow/Wilhelmsruh

TOP	15 / 16 Positivbewertungen
Beitragstitel	Starken Verkehrslärm auf Hauptstraße lindern
Straße	Hauptstraße: Abschnitt von Niederstraße bis Uhlandstraße
Bezirk/Ortsteil	Pankow/Wilhelmsruh
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01198/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Auf der Hauptstraße in Wilhelmsruh herrscht ab 4:00 Uhr morgens ein reger Durchfahrtverkehr, dessen Geräuschpegel für die Anwohner (bis in die hinteren Reihen und Nebenstraßen) sehr unangenehm ist. Verstärkt wird dies durch den schadhaften Straßenbelag und die teils stark überhöhten Durchfahrtgeschwindigkeiten. Klappernde Lkw's mit schlecht befestigter Ladung und vorsätzlich laut aufbeschleunigende Motorräder sind die größten Lärmverursacher. Verschiedene Anwohnerinitiativen setzen sich seit 2012 für Maßnahmen zur Linderung des Lärmpegels ein, insbesondere Tempo 30 von 22:00 bis 6:00 Uhr sowie Lkw-Fahrverbote sonntags und nachts. Bisher war diesen Anträgen leider kein Erfolg beschieden. Auf dem oberen „Rosenthaler“ Abschnitt (auf dem wg. Kopfsteinpflaster bereits Tempo 30 gilt) bestehen natürlich ebenfalls Lärmprobleme, insbesondere wegen der Nichteinhaltung (und Nichtkontrolle) der Geschwindigkeitsbegrenzung.</p> <p>Es steht zu hoffen, dass im Rahmen des Lärmaktionsplans endlich wirksame Maßnahmen getroffen werden, um die Anwohner vor gesundheitsschädlichem Lärm zu schützen. Neben Tempo 30-Anordnungen (zumindest nachts) wären auch Geschwindigkeitskontrollen und Dialogdisplays hilfreich.</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte ■ Maßnahme: Fahrbahn sanieren ■ Maßnahme: Dialogdisplays

TOP	15 / 16 Positivbewertungen
Beitragstitel	Starken Verkehrslärm auf Hauptstraße lindern
Stellungnahme	<p>Die Hauptstraße führt zwischen Niederstraße und Uhlandstraße durch ein Wohngebiet. Insgesamt ist dies ein etwa 1.050 Meter langer Straßenabschnitt mit teils offener und teils geschlossener Bebauungsstruktur und mit Ein- und Mehrfamilienhäusern.</p> <p>An der Hauptstraße liegen in diesem Straßenabschnitt laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 72 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 64 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, sowohl ganztags als auch nachts überschritten. Auf diesem Straßenabschnitt liegt eine hohe Betroffenheit durch Verkehrslärm vor. Die Hauptstraße hat in diesem Abschnitt teilweise schadhafte Asphalt-Fahrbahndecken, durch die hohe Lärmpegel, insbesondere von schweren Fahrzeugen, verursacht werden, die eine hohe Störwirkung haben.</p> <p>Um diese Lärmbelastung zu verringern, wäre nach erster fachlicher Einschätzung für diesen Straßenabschnitt der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags sinnvoll. Seitens des Bezirks ist der Einsatz von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Fahrbahnsanierung beabsichtigt. Für diesen Straßenabschnitt ist allerdings erst langfristig mit einer Fahrbahnsanierung zu rechnen. Derzeit sind in diesem Abschnitt der Hauptstraße auch keine großflächigen Instandsetzungsmaßnahmen in Planung. Soweit erforderlich werden punktuelle Gefahrenstellen beseitigt. Eine Sperrung der Straße für Wirtschaftsverkehre ist nicht vorgesehen – auch nicht temporär befristet.</p> <p>Die Hauptstraße gehört zum übergeordneten Straßennetz und besitzt eine Verbindungsfunktion zwischen den Stadtzentren und Ortsteilen, auch für Lkw. Eine Herausnahme aus diesem Netz ist nicht möglich, da der Verkehr dann nur auf andere Straßen verlagert werden würde, die hierfür weniger geeignet sind und gleichermaßen schutzbedürftige Nutzungen aufweisen.</p> <p>Die Lage im nördlichen Straßennetz in Verbindung mit der Bundesstraße 96a führt dazu, dass sie auch für den Wirtschaftsverkehr zu den Industrie- und Gewerbegebieten in Pankow und Reinickendorf genutzt wird. So wird beispielsweise der gewachsene Großstandort Flottenstraße mit insgesamt 84 Hektar Fläche als bedeutender innerstädtischer Wirtschaftsstandort über diese Achse angesteuert (notwendige Sicherstellung der Ver- und Entsorgung). Die Verkehre zu diesem Standort verteilen sich jedoch auf mehrere Routen. So werden beispielsweise Verkehre zum Westhafen abgewickelt; die ansässigen Entsorgungsunternehmen nutzen diverse Routen, um das Stadtgebiet zu bedienen. Die verwendeten Ladungsträger entsprechen dem Stand der Technik. Bauartbedingt verursachen gerade leere Container ein höheres Maß an Geräuschbelastung, insbesondere bei schadhaften Belägen oder Übergängen zwischen unterschiedlichen Fahrbahnbelägen. Die Geräuschentwicklung ist insoweit in der Regel kein Zeichen einer schlechten Ladungssicherung.</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Hinweise gegeben, die zur Lärminderung die Ausweisung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen anregen.</p> <p>Eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Daher kann ein Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung auch bei einer hohen Lärmbelastung durch Verkehrslärm – wie hier vorliegend – abgelehnt werden. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p>

TOP	15 / 16 Positivbewertungen
Beitragstitel	Starken Verkehrslärm auf Hauptstraße lindern
	<p>Im Beitrag wurde auch auf die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit hingewiesen. Zu einer verbesserten Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit können auch Geschwindigkeitskontrollen der Polizei beitragen. Daher wird der Hinweis auf Geschwindigkeitsüberschreitungen an die Polizei weitergegeben. Eine Aufstellung von Dialogdisplays zur verbesserten Einhaltung der Geschwindigkeit wird seitens des Bezirks Pankow aktuell nicht priorisiert; unter anderem da Dialogdisplays nur mittelbar wirken und negative bezirkliche Erfahrungen mit Vandalismus und Diebstahl vorliegen.</p> <p>Der Hinweis benennt auch „vorsätzlich aufbeschleunigende Motorräder“ als größte Lärmverursacher in der Hauptstraße. Zuständig für die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung ist die Polizei. Dies betrifft sowohl das Verhalten wie beispielsweise die Einhaltung der maximal erlaubten Geschwindigkeit, als auch die technische Kontrolle der Fahrzeuge. Die Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wird Ihren Hinweis bezüglich Motorräder daher an die Polizei weiterreichen. Gegebenenfalls können sich Anwohner aber auch selbst an den zuständigen Polizeiabschnitt wenden.</p> <p>Möglich wäre im überwiegenden Teil dieses Straßenabschnitts der Hauptstraße eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm. Antragsberechtigt sind die Eigentümer*innen der jeweiligen Wohnung, sprechen Sie gegebenenfalls mit Ihrer Hausverwaltung. Nähere Information finden Sie unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermmininderungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml.</p> <p>Unter den Beiträgen der TOP 51 finden sich insgesamt vier Beiträge in der näheren Umgebung dieses Beitragsortes zum Themenkomplex Lärmbelastungen durch Wirtschaftsverkehre in Wohngebieten: TOP 03 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01061/), TOP 23 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01341/), TOP 36 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01465/) und TOP 37 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01566/).</p>

Stand: Dezember 2018



Touristeneinwirkung und Partylärm

Neukölln/Neukölln

TOP	16 / 16 Positivbewertungen
Beitragstitel	Touristeneinwirkung und Partylärm
Ort	Reuterplatz; Abschnitt: Reuterstraße und Weserstraße
Bezirk/Ortsteil	Neukölln/Neukölln
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01930/
Beitragstext	<p>Vor allem im Sommer abends/nachts: Partytouristen Festival! In der Woche ist es nachts schlimm, am Wochenende unerträglich. Schlafen nach vorne raus ist kaum noch möglich.</p> <p>Gerede vieler Menschen als Grundton, darauf Lärmspitzen, wie lautes Reden, Schreien, Diskutieren/Streiten, Grölen, zerberstendes Glas, Live Musik, Ghettoexplorer, Fußballspielen gegen Wände/Gitter, hysterisches Gelächter, Spielplatzbenutzungsgeräusche, etc. Früh am Morgen dann endlich: Rollkofferarmeen.</p> <p>Der Spielplatz wird zur Partylocation. Frühabendlich warten schon Touristen mit Bierflasche in der Hand, daß die Kinder endlich den Weg räumen.</p> <p>Der Kinderkiosk wird als Treffpunkt benutzt, man sitzt gerne daneben unterm Baum, auf den Kantsteinen und der Straßeninsel davor und daran auf den (von Kindern bepflanzten) Blumenkästen, hat seine musikalischen Auftritte in dessen Eingangsveranda, wird alkoholisch versorgt durch den Späti gegenüber (Partydiesel).</p> <p>Fastfoodreste und deren Verpackungsmüll, Fäkalien, Urin, Erbrochenes, Scherben, Kippen überall, selbst im Vorgarten und Eingangsbereich der Grundschule.</p> <p>Wir erleben hier also ein völlig entgrenztes Verhalten seitens der Besucher, welches von dem auf maximalen Profit orientierten, Amüsierhorden abmelken wollenden gastronomischen Überbesatz mit Ignoranz gegenüber der Nachbarschaft kultiviert wird.</p> <p>Es ist lange überfällig, die bestehenden rechtlichen Regelungen für Gastronomie auch mal umzusetzen: Ab 22:00 Uhr Tische rein (manche Gastronomen haben noch um ein Uhr nachts die Tische draußen, der Späti open end). Siehe https://www.berlin.de/umwelt/themen/laerm/artikel.250121.php.</p>

TOP	16 / 16 Positivbewertungen
Beitragstitel	Touristeneinwirkung und Partylärm
	<p>Das heißt: regelmäßige Kontrollen abends/nachts, besonders am Wochenende und damit einhergehende Verteilung von solchen Bußgeldern/Strafen, die sich ein Betreiber nicht wiederholt leisten kann bis hin zum Lizenzentzug.</p> <p>Dies wäre ein klares Signal, dass nach 22:00 Uhr draußen Ruhe herrschen sollte, statt Stadionlärm. Dies ist ein allgemeines Wohngebiet. Kein Alex, keine Reeperbahn, kein Industriegebiet, kein Stadion. Da wir ja in einer (immer voller werdenden) Großstadt leben, brauchen wir Ruhe und Erholungsphasen umso nötiger.</p> <p>Zulassungen weiterer Gastronomie im Kiez nur unter Aspekten wie Stadtplanung, Umgebungsverträglichkeit, Lärmprognosen, Vertreibung von Anwohnernützlichen Gewerbe (Physiopraxis, Gasinstallateure, Eisenwaren, Türkische Delikatessen, Kitas, Blumenläden, Apotheken, Second-Handläden, Kiezläden, echte Bäckerei, Trödler, Schreinerwerkstatt, Siebdruckerei, Copyshop, kleine Gallerien etc) durch Monokultur Gastrogewerbe überprüfen (Zählen der bestehenden Gastroeinheiten). Das „Angebot“ der Gastrogewerbe nützt den Anwohnern so schon lange nichts mehr, da es ja auch eindeutig nicht für diese gedacht ist.</p> <p>Warum wird seit mindestens 7 Jahren Beschwerden seitens der Anwohner nichts getan?</p> <p>Es ist Zeit die Anwohner und deren Kiezleben zu schützen, anstatt eine dem Kiez übergestülpte und von Anwohnern ungewollte und übergriffige Partymeile weiter zu fördern.</p>
Stellungnahme	<p>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 06:00 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.</p> <p>Bei den Freiluftgaststätten gestaltet sich 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.</p> <p>Einschlägig ist somit § 3 des Landes-Immissionsschutzgesetzes Berlin, der im Zeitraum von 22:00 bis 06:00 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.</p> <p>Es bleibt jedoch der Umstand zu beachten, dass die TA Lärm Ausnahmen von diesen Regelungen an 10 Tagen im Jahr gestattet.</p> <p>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 Lärmbelästigung wird dabei durch eine Prüfung der Örtlichkeiten und durch eine genau definierte Prognoseberechnung ermittelt. Ist die zu erwartende Belastung der Anwohnenden 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.</p>

TOP	16 / 16 Positivbewertungen
Beitragstitel	Touristeneinwirkung und Partylärm
	<p>Sie können sich bei verhaltensbedingten 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).</p> <p>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.</p> <p>Fragestellungen, die die Stadtplanung betreffen können im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht beantwortet werden.</p> <p style="text-align: right;">Stand: Dezember 2018</p>



Abends 30 Zone Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg

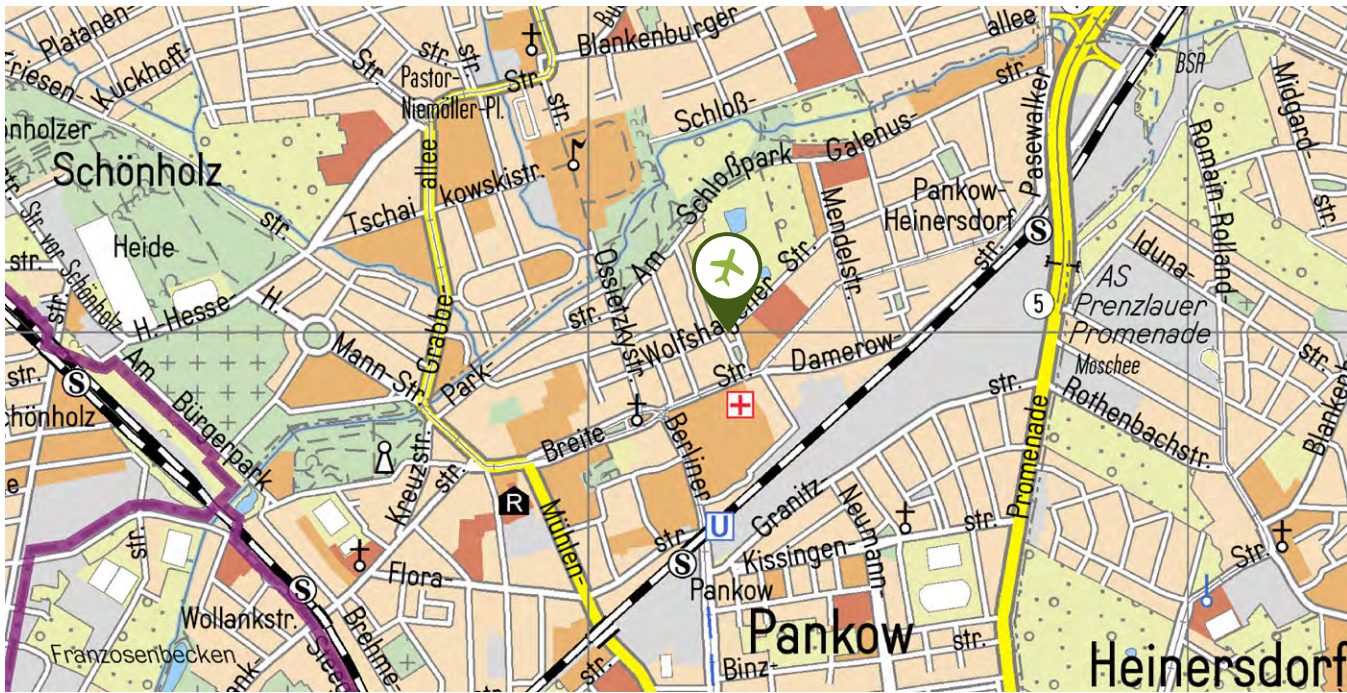
TOP	17 / 15 Positivbewertungen
Beitragstitel	Abends 30 Zone
Straße	Lindenstraße auf Höhe der Einmündung Ritterstraße
Bezirk/Ortsteil	Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01177/
Beitragstext	Sehr lauter Verkehrslärm hohe Geschwindigkeiten werden gefahren Hochzeits Korsos und vieles mehr.
Stellungnahme	<p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Hinweise zu weiteren Tempo 30-Abschnitten auf Hauptverkehrsstraßen gegeben.</p> <p>Auf Teilbereichen der Lindenstraße besteht bereits eine Ausweisung von Tempo 30. Eine Ausweitung der Temporeduzierung ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p> <p>Hupen ist gemäß § 16 Straßenverkehrsordnung innerorts nur im Falle einer Gefährdung erlaubt. Auch das Hupen in einem Hochzeitskorsos stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, die aber oftmals toleriert wird. Zuständig für die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung des fließenden Verkehrs ist die Polizei.</p> <p>Die nördliche Friedrichstadt als Teil der Berliner Innenstadt enthält wichtige Straßenverkehrsverbindungen. Eine wirkungsvolle Lärminderung kann nur gemeinsam mit der Verkehrsplanung erreicht werden. Hier gibt es stadtweit wirkende Instrumente wie beispielsweise die Parkraumbewirtschaftung, um die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Aber auch örtlich wirkende Maßnahmen helfen: Der Straßenraum der Lindenstraße wurde zugunsten eines Radstreifens neu aufgeteilt. Dabei ist eine Fahrspur für den motorisierten Verkehr entfallen. Diese Aufteilung dient auch der Lärminderungsplanung – die Fahrspur rückt weg von der Bebauung zur Straßenmitte und es bestehen bessere Bedingungen für den Radverkehr.</p>

TOP	17 / 15 Positivbewertungen
Beitragstitel	Abends 30 Zone
	<p>Möglich wäre im überwiegenden Teil der Lindenstraße eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm. Antragsberechtigt sind die Eigentümer*innen der jeweiligen Wohnung. Bitte sprechen Sie gegebenenfalls mit Ihrer Hausverwaltung. Nähere Information finden Sie unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml.</p> <p>Stand: Januar 2019</p>



Tegel schließen

Pankow/Niederschönhausen

TOP	18 / 15 Positivbewertungen
Beitragstitel	Tegel schließen
Ort	Schlosspark
Bezirk/Ortsteil	Pankow/Niederschönhausen
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01387/
Beitragstext	<p>In der Gegend um Pankow Kirche zwischen dem S- und U-Bahnhof Pankow und auch im wunderschönen Schlosspark ist der Lärm durch die Einfugschneise Tegel unerträglich. Anwohner haben keinen Schallschutz und nach geltendem Recht auch in absehbarer Zeit keine Chance diesen zu erhalten.</p> <p>Mein früherer Lieblingsort zum Ruhe finden in der Stadt war immer der Schlosspark. Leider inzwischen völlig ungeeignet dafür, weil in hoher Frequenz Fluglärm um 80 Dezibel die Idylle heimsucht.</p>
Stellungnahme	<p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass der Flughafen Tegel TXL hohe Lärmbelastungen in den Bezirken Spandau, Reinickendorf und Pankow verursacht. Nur eine Schließung des Flughafens Tegel kann dort 300.000 Berlinerinnen und Berliner vom Fluglärm entlasten. Eine Auswertung der nach EU-weiten Vorgaben ermittelten Lärmkarten durch das Umweltbundesamt belegt: Berlin-TXL ist in Deutschland der Flughafen mit den meisten Lärmbetroffenen. Besonders schwer wiegt dabei, dass 25.300 Menschen einem sehr lauten Tagesmittel von über 65 Dezibel ausgesetzt sind.</p> <p>Die für den Flughafen TXL festgesetzten Maßnahmen zur Lärminderung, wie die Nachtflugbeschränkung und die lärmabhängigen Landeentgelte, wurden bereits mit dem Lärmaktionsplan 2008 vorgestellt. Diese bestehenden Beschränkungen bleiben auch weiterhin in Kraft. Damit ist der Rahmen möglicher Maßnahmen aber ausgeschöpft.</p> <p>Erst mit der Schließung des Flugbetriebs in Tegel kann die Lärmbelastung reduziert werden. Dieser Schritt ist somit eine zentrale Maßnahme für den Berliner Lärmaktionsplan.</p> <p>Unter den Beiträgen der TOP 51 finden sich mit den Rängen 12, 18 und 24 gleich drei Beiträge zum Fluglärm des Flughafens Tegel.</p>

Stand: Juli 2018



Lärmbelästigung durch Gewerbe Mitte/Mitte

TOP	19 / 15 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmbelästigung durch Gewerbe
Straße	an die Weinmeisterstraße 10 angrenzende Wohngebäude und Gärten
Bezirk/Ortsteil	Mitte/Mitte
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01996/
Beitragstext	<p>Seit mittlerweile über fünf Jahren beschallt eine monströse, hastig im Garten des damals neuen Gebäudes Weinmeisterstraße 10 errichtete Lüftungsanlage die Gärten der angrenzenden Wohnhäuser in der Alten Schönhauser Straße/Weinmeisterstraße. Wer nicht gerade an dem Gefühl Gefallen findet, permanent eine Waschmaschine im Schleudergang am Ohr zu haben, für den ist Schlafen (oder Arbeiten!) bei offenen Fenstern oder eine Nutzung von Balkonen und Gärten praktisch unmöglich. Dies betrifft dutzende anliegende Wohnungen! Die Anlage gehört zum Ladenlokal *** [an dieser Stelle hat die Moderation einen Teil des Inhalts wegen einem Verstoß gegen die Dialogregeln entfernt] im Keller des Gebäudes und wurde vermutlich nachträglich errichtet, als klar war, dass der Keller zum Ladenlokal wird. Private Messungen haben Lärmpegel ergeben, die die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete überschreiten. Und die Mitarbeiter *** [an dieser Stelle hat die Moderation einen Teil des Inhalts wegen einem Verstoß gegen die Dialogregeln entfernt] bringen es seit Jahren nicht einmal fertig, die Zeitschaltung so zu programmieren, dass die Anlage an Feiertagen wie Pfingsten oder Christi Himmelfahrt ausgeschaltet ist. Die Hausverwaltung der Immobilie räumte anfangs „technische“ Probleme ein, reagiert seitdem auf Anfragen nicht. *** [an dieser Stelle hat die Moderation einen Teil des Inhalts wegen einem Verstoß gegen die Dialogregeln entfernt] hat es bislang auch nicht für nötig befunden, seine Position gegenüber dem Eigentümer der Immobilie auszuspielen und im Sinne guter Nachbarschaft eine Verbesserung der Situation zu erreichen. Der Verlust an Wohnqualität ist immens. Wir haben nichts gegen Großstadtlärm. Im Gegenteil – wir würden gerne den Pausenlärm der angrenzenden Schule mal wieder hören. In diesem Fall aber geht es offensichtlich darum, dass eine Immobilienfirma meint, ihre Profitziele auf Kosten der Anwohner erzielen zu können. Normalerweise werden vergleichbare Lüftungsanlagen auf Dächer installiert. Hinzugezogene Experten wiesen uns zudem darauf hin, dass die Anlage wohl so ausgerichtet, dass der Lärm direkt auf Nachbargebäude (weg vom Verursacher) emittiert wird. Zweitens sei es kein Problem, die Anlage grundsätzlich umzurüsten und den Schall signifikant zu reduzieren. Auf entsprechende Anfragen wird seitens der Verursacher nicht reagiert. Das Geld, das hier gespart wurde, „zahlen“ nun die Nachbarn. Hier geht es für dutzende Mieter und Eigentümer um den Verlust von Lebensqualität, aber auch um Eigentumswerte (Wertverlust). *** [an dieser Stelle hat die Moderation einen Teil des Inhalts wegen einem Verstoß gegen die Dialogregeln entfernt]</p>

TOP	19 / 15 Positivbewertungen																	
Beitragstitel	Lärmbelästigung durch Gewerbe																	
Stellungnahme	<p>Die Ermittlung und Bewertung der dargestellten Lärmbelastung durch Lüftungsgeräte erfolgt entsprechend den Vorschriften der Technischen Anleitung Lärm (TA Lärm). Um eine Einschätzung der Lärmsituation zu ermöglichen, wurde am 4. Oktober 2018 eine orientierende Immissionsmessung vor dem nächsten Wohnraumfenster im 1. Obergeschoss des Hinterhauses Alte Schönhauser Straße 29 ausgeführt. Es wurden zwei zufällig zu beobachtende Betriebszustände vorgefunden, die jeweils mehrere Minuten einwirkten. Ob der ungünstigste Betriebszustand vorlag, bleibt einer genaueren Untersuchung unter Einbeziehung des Betreibers vorbehalten.</p> <p>Folgende Messergebnisse konnten ermittelt werden:</p> <table><tr><td></td><td>Lüfter</td><td>Lüfter und Tischkühler</td></tr><tr><td>Mittelungspegel als 95 Prozent Überschreitungspegel zur Ausblendung von Fremdgeräuschen</td><td>52,0 dB(A)*</td><td>55,7 dB(A)*</td></tr><tr><td>Impulszuschlag</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Tonzuschlag</td><td>3 Dezibel (tonale Komponente bei 200 Hz)</td><td>3 Dezibel (tonale Komponente bei 50 Hz)</td></tr><tr><td>Beurteilungspegel bei dauerhaftem Betrieb</td><td>55 dB(A)*</td><td>59 dB(A)*</td></tr></table> <p>*Dezibel (A-bewertet)</p> <p>Die Bewertung dieser Pegel ist gemäß der TA Lärm vorzunehmen. Die Wohngebäude befinden sich entsprechend der tatsächlichen Nutzung in einem Mischgebiet, für das folgende Immissionsrichtwerte (dies sind über den Tag beziehungsweise über die Nacht oder auch über die lauteste Stunde gemittelte Pegel) gelten:</p> <p>tagsüber: 60 Dezibel (A-bewertet) nachts: 45 Dezibel (A-bewertet)</p> <p>Sollte es keinen ungünstigeren Betriebszustand als den gemessenen geben, wäre tagsüber auch bei ununterbrochenem Betrieb mit Lüfter und Tischkühler die Immissionsbegrenzung eingehalten. Der ausschließliche Lüfterbetrieb des am 4. Oktober 2018 gemessenen Betriebszustandes ist in der lautesten Nachtstunde maximal 6 Minuten zulässig. Der vorgefundene Betrieb mit Lüfter und Tischkühler ist in der lautesten Nachtstunde circa 2,5 Minuten zulässig.</p> <p>Sollte die Anlage nachts innerhalb einer Stunde länger als 6 beziehungsweise 2,5 Minuten in Betrieb sein, ist eine Richtwertüberschreitung zu konstatieren. Zuständig für den von Gewerbebetrieben verursachten Lärm ist das Umweltamt des Bezirksamtes Mitte, welches gegebenenfalls geräuschemindernde Maßnahmen anordnen kann. Das Umweltamt wird über den Beitrag und die durchgeführten orientierenden Messungen informiert.</p> <p>Stand: Oktober 2018</p>				Lüfter	Lüfter und Tischkühler	Mittelungspegel als 95 Prozent Überschreitungspegel zur Ausblendung von Fremdgeräuschen	52,0 dB(A)*	55,7 dB(A)*	Impulszuschlag	-	-	Tonzuschlag	3 Dezibel (tonale Komponente bei 200 Hz)	3 Dezibel (tonale Komponente bei 50 Hz)	Beurteilungspegel bei dauerhaftem Betrieb	55 dB(A)*	59 dB(A)*
	Lüfter	Lüfter und Tischkühler																
Mittelungspegel als 95 Prozent Überschreitungspegel zur Ausblendung von Fremdgeräuschen	52,0 dB(A)*	55,7 dB(A)*																
Impulszuschlag	-	-																
Tonzuschlag	3 Dezibel (tonale Komponente bei 200 Hz)	3 Dezibel (tonale Komponente bei 50 Hz)																
Beurteilungspegel bei dauerhaftem Betrieb	55 dB(A)*	59 dB(A)*																



Lärmschutz an der Ringbahn/Güterzugstrecke und an der Stadtautobahn Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf

TOP	20 / 15 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmschutz an der Ringbahn/Güterzugstrecke und an der Stadtautobahn
Ort	Zwischen Heidelberger Platz und Innsbrucker Platz
Bezirk/Ortsteil	Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02310/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>„Die Ringbahn und die Stadtautobahn verlaufen in Charlottenburg-Wilmersdorf ohne jegliche Lärmschutzmaßnahme durch Wohngebiete. Aufgrund der enorm angestiegenen Verkehrsmengen, durch die Ausweitung des S-Bahnverkehrs auf der Ringbahn und die Wiederaufnahme des Güterverkehrs, und ganz besonders auf der Stadtautobahn hat sich die Belastung der betroffenen Anwohner in den letzten Jahren dramatisch erhöht, und trotz der gleichzeitigen Absenkung der Lärmschwellen für die Lärmsanierungsprogramme sind bisher keinerlei Lärmschutzmaßnahmen ergriffen worden. Zwischen Heidelberger Platz und Innsbrucker Platz ist die Situation besonders belastend, da hier die Autobahn als Hochbahn ausgeführt ist und die Ringbahn und die Autobahn sehr nah an den Wohnhäusern verlaufen. Die Wiederaufnahme des Güterverkehrs hat in den letzten Jahren die Situation noch einmal merklich verschlimmert, vor Allem nachts.</p> <p><u>Vorgeschlagene Maßnahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Lärmschutzwände (ausreichende Höhe) an der S-Bahn (Ringbahn) und den Güterzuggleisen ■ Ersatz des veralteten Materials beziehungsweise der veralteten Technik bei den Zügen, insbesondere gilt dies für die Bremsen (Flüsterbremsen!), aber auch weitere technische Maßnahmen (andere Reifen/Räder?): dies gilt sowohl für die Ringbahn (!) als auch die Güterzüge (!) ■ Klare und verbindliche Vorgaben für Lärmstandards bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen der S-Bahn beziehungsweise für die Deutsche Bahn, insbesondere wenn eine Elektrifizierung der Güterzugstrecke durchgeführt werden soll ■ Möglichst überhaupt kein Güterverkehr auf dieser Strecke, in jedem Fall nicht nachts!“

TOP	20 / 15 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmschutz an der Ringbahn/Güterzugstrecke und an der Stadtautobahn
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 Baulastträgers 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 (Lärmminderung 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 Innenstadtgebiet 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> <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-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 Einfloßung 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 Haupteisenbahnstrecken beim Eisenbahnbundesamt. Dieses erstellt einen bundesweiten Lärmaktionsplan. Die Hinweise zum Bahnlärm werden daher an das Eisenbahnbundesamt mit der Bitte um Berücksichtigung weitergeleitet.</p> <p>Stand: Juli 2018; Stand zum aktualisierten Gesamtkonzept Lärmsanierung Februar 2019</p>



Schleichverkehr B96a reduzieren Pankow/Niederschönhausen

TOP	21 / 13 Positivbewertungen
Beitragstitel	Schleichverkehr B96a reduzieren
Straßen	Tschaikowskystraße/Stille Straße/Majakowskiring/Ossietzkystraße/Wolfshagener Straße
Bezirk/Ortsteile	Pankow/Niederschönhausen
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01591/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Morgens und abends in der Hauptverkehrszeit weichen zahlreiche Autofahrer von der verstaubten B96a (Grabbeallee) in die Nebenstraßen aus. Dabei fährt der Verkehr durch die Tschaikowskystraße/Stille Straße/Majakowskiring/Ossietzkystraße.</p> <p>Von hier fährt ein Teil des Schleichverkehrs weiter zur Breiten Straße, ein beträchtlicher Teil biegt aber auch links in die enge Wolfshagener Straße ein. Hier kommt es besonders oft zum Stillstand und gefährlichen Situationen.</p> <p>Hier entsteht besonders viel Lärm</p> <ul style="list-style-type: none"> durch den unsteten Verkehrsfluss (viele parkende Fahrzeuge) durch Kopfsteinpflaster (Ossietzkystraße) durch Hupen (an verschiedenen Engstellen) <p>Besondere Gefahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> Der dichte Ausweichverkehr trifft insbesondere morgens zusammen mit den vielen Radfahrern, die auf dem Berlin-Usedom-Radweg fahren und aus dem Schlosspark auf die Ossietzkystraße einfahren. Viele Radfahrer weichen (leider) auf den Fußweg aus. Da die Ossietzkystraße keinerlei Fußgängerüberquerung hat, morgens aber sehr viele Pankower Schüler hier entlangfahren, ist es außerordentlich gefährlich vor allem für Kinder. Nachts wird auf der langen, geraden Ossietzkystraße oft mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Dabei entsteht Verkehrslärm vor allem im Sommer durch Motorräder. <p>Mögliche Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Schleichweg durch Einbahnstraßen-Regelung oder Sperrung der Durchfahrt unattraktiv machen. <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählter Maßnahmenvorschlag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme: Verkehrsfluss organisieren (Verlagerung, Verkehrsfluss verbessern, Lieferzonen, Parkraumbewirtschaftung)

TOP	21 / 13 Positivbewertungen
Beitragstitel	Schleichverkehr B96a reduzieren
Stellungnahme	<p>Die Tschaikowskystraße, die Stille Straße, der Majakowskiring, die Ossietzkystraße und die Wolfshagener Straße gehören – wie vom Hinweisgeber beschrieben – zum Nebennetz und nicht zum übergeordneten Straßennetz des Stadtentwicklungsplans. Damit liegt die Zuständigkeit für Baumaßnahmen und gegebenenfalls auch für straßenverkehrsbehördliche Anordnungen beim Bezirk Pankow. Diese Straßen führen durch ein Wohngebiet mit teilweiser offener Bebauung und teils Blockrandbebauung. Im Rahmen der Lärmkartierung werden die Lärmbelastungen erfasst, die vom übergeordneten Straßennetz (etwa 1.400 Kilometer Straßenlänge) ausgehen; der Verkehr auf Nebennetzstraßen – wie auch die oben benannten Straßen – wird nicht berücksichtigt. Diese Straßen sind Bestandteil einer Tempo 30-Zone und es liegt teilweise Kopfsteinpflaster. Bei Kopfsteinpflaster sind bedingt durch den Fahrbahnbelag auch bei geringeren Verkehrszahlen Störwirkungen durch Kraftfahrzeuglärm möglich.</p> <p>Der Bezirk Pankow beabsichtigt für den überwiegenden Teil der benannten Straßen dieses Gebietes eine Verkehrsuntersuchung durchzuführen, mit dem Ziel Maßnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehren zu entwickeln. Hauptsächlich durch straßenverkehrsbehördliche oder sparsame bauliche Maßnahmen sollen Durchgangsverkehre deutlich reduziert werden. Das definierte Untersuchungsgebiet endet südlich an der Parkstraße. Allerdings werden die im Rahmen der geplanten Untersuchung zu konzipierenden Maßnahmen auch verkehrliche Auswirkungen auf benachbarte Gebiete haben. Die Durchführung dieser Untersuchung ist darüber hinaus auch von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln abhängig. Eine genaue Finanzierung der Untersuchung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt. Diese Verkehrsuntersuchung wird voraussichtlich nicht vor Sommer 2019 durchgeführt werden, da unter anderem in der Grabbeallee und der Hermann-Hesse-Straße Arbeitsstellen existieren, die gegenwärtig den Straßenverkehr im betroffenen Straßenverkehrsnetz nachhaltig beeinflussen.</p> <p>In einem laufenden Bebauungsplanverfahren zum Sommerbad Pankow in der Wolfshagener Straße 93 wird eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt mit dem Fokus der verträglichen Abwicklung des prognostizierten Neuverkehrs. Deren Ergebnisse werden ebenfalls in die Planungen einfließen.</p> <p>Im Beitrag wurde auch auf die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit hingewiesen. Zu einer verbesserten Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit können auch Geschwindigkeitskontrollen der Polizei beitragen. Daher wird der Hinweis auf Geschwindigkeitsüberschreitungen an die Polizei weitergegeben. Gegebenenfalls können Sie sich aber auch selbst an den zuständigen Polizeiabschnitt wenden.</p>

Stand: Januar 2019



Rheinstraße Tempo 30

Tempelhof-Schöneberg/Friedenau

TOP	22 / 13 Positivbewertungen
Beitragstitel	Rheinstraße Tempo 30
Straße	Rheinstraße
Bezirk/Ortsteil	Tempelhof-Schöneberg/Friedenau
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01231/
Beitragstext	<p>Der Verkehr in der Rheinstraße ist regelmäßig zu schnell und dadurch zu laut. Insbesondere im Sommer, wenn auch noch die Motorräder hier abends Wett Rennen fahren sowie die getunten Mercedes und BMW, wären Tempokontrollen regelmäßig nötig. Außerdem sollte wegen einer nahe liegenden Grundschule das Tempo dauerhaft auf 30 Kilometer pro Stunde gesenkt werden. Das würde auch den Lautstärkepegel senken.</p>
Stellungnahme	<p>Zu hohe Geschwindigkeiten im Straßenverkehr sind häufig Thema von Lärmbeschwerden und so auch vieler Beiträge auf www.leises.berlin.de.</p> <p>Der Zusammenhang zwischen Fahrgeschwindigkeit und Lärmentwicklung ist eindeutig belegt. Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – oft in Verbindung mit lärmintensiven Beschleunigungsvorgängen – erhöhen die Störwirkung.</p> <p>Maßnahmen der Lärmaktionsplanung (zum Beispiel Gestaltung des Straßenraums) sollen dazu beitragen, dass ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau mit einem möglichst stetigen Verkehrsfluss erreicht wird.</p> <p>Damit können mutwillige Geschwindigkeitsübertretungen, die hier angesprochen sind, nicht vermieden werden. Da diese einen Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung (StVO) darstellen, fällt dies in den Aufgabenbereich der Polizei. Sie betreibt die stationären Radargeräte und führt mobile Kontrollen durch. Autorennen auf öffentlichen Straßen sind verboten.</p>

TOP	22 / 13 Positivbewertungen
Beitragstitel	Rheinstraße Tempo 30
	<p>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 (siehe https://www.berlin.de/polizei/polizeimeldungen/pressemitteilung.739487.php).</p> <p>Im Vordergrund steht bei Kontrollen zumeist die Verkehrssicherheit und nicht die Lärmentwicklung. Da überhöhte Geschwindigkeiten Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer bedeuten und zugleich Lärm verursachen, gibt es hier einen direkten Zusammenhang.</p> <p>Bereits seit Jahren werden von der Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Zusammenarbeit mit den Bezirken Dialog-Displays an Schwerpunkten eingesetzt, die die Verkehrsteilnehmer 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.</p> <p>Darüber hinaus sind unzulässig manipulierte Fahrzeuge ein großes Ärgernis, denn diese besonders lauten Fahrzeuge ragen aus einem ansonsten gewohnten Geräuschpegel deutlich heraus und sind daher auch besonders lästig. Solche Manipulationen von Kfz sind verboten. Zuständig für die Ahndung solcher Verstöße ist gleichfalls die Polizei.</p> <p>Grundsätzlich kann durch Manipulation von Fahrzeugteilen die Betriebserlaubnis erlöschen und damit die sofortige Stilllegung verfügt werden; zur erneuten Zulassung ist dann eine Wiedervorführung bei den technischen Überwachungsvereinen erforderlich.</p> <p>Die Feststellung und Ahndung von verhaltensbedingten Verkehrsverstößen, die unnötigen Lärm erzeugen, aber auch von Manipulationen von Fahrzeugen ist häufig sehr schwierig und mit einem hohen Aufwand möglich, da hierfür in der Regel eine Feststellung „auf frischer Tat“ notwendig ist.</p> <p>Eine Reihe von Hinweisen haben sich mit diesen Themengebieten befasst – stadtweit. Daher wird auch von der Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Polizei eingebunden. Sie erhält aufbereitet die Beiträge, die sich mit den Themen Geschwindigkeitsübertretung und Fahrzeugmanipulationen befassen. Anwohner können sich darüber hinaus auch selbst an ihren zuständigen Polizeiabschnitt wenden.</p> <p>Überdies werden im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans 2018 – 23 Maßnahmen untersucht, die dazu beitragen verhaltensbedingten Lärm zu vermindern.</p> <p>Die Einrichtung einer Tempo 30-Strecke auf einer Hauptstraße ist aufgrund einer Luft- und Lärmbelastung nach §45 StVO möglich. Dazu ist eine Einzelfallprüfung notwendig, die durch Anwohnende beantragt werden kann. Zuständig ist in Berlin die Verkehrslenkungsbehörde VLB.</p> <p>Bewertungsgrundlage für die Einzelfallprüfung ist neben der Umweltbelastung (Lärm und Luft) auch die Verkehrssicherheit, die Verkehrsfunktion der Straße und weitere Kriterien.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p>

Stand: Dezember 2018



Hauptstraße Wilhelmsruh

Pankow/Wilhelmsruh

TOP	23 / 13 Positivbewertungen
Beitragstitel	Hauptstraße Wilhelmsruh
Straße	Hauptstraße: Abschnitt von Kastanienallee bis Niederstraße
Bezirk/Ortsteil	Pankow/Wilhelmsruh
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01341/
Beitragstext	Hallo, in der Hauptstraße/Wilhelmsruh kommt es besonders ab der Kastanienallee/Richtung Reinickendorf auf Grund des Durchgangsverkehr zu erheblichen Lärmbelästigungen, die besonders abends, nachts und den frühen Morgenstunden sehr unangenehm sind (zum Beispiel große leere Lkw's). Tempo 30 in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr, wie beispielsweise im Wilhelmsruher Damm wäre wünschenswert.
Stellungnahme	<p>Die Hauptstraße führt zwischen Niederstraße und Kastanienallee durch ein Wohngebiet. Insgesamt ist dies ein etwa 750 Meter langer Straßenabschnitt mit überwiegend geschlossener Bebauungsstruktur und Mehrfamilienhäusern.</p> <p>An der Hauptstraße liegen in diesem Straßenabschnitt laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 72 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 64 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, sowohl ganztags als auch nachts überschritten. Auf diesem Straßenabschnitt liegt eine hohe Betroffenheit durch Verkehrslärm vor. Die Hauptstraße hat in diesem Abschnitt teilweise schadhafte Asphalt-Fahrbahndecken, durch die hohe Lärmpegel, insbesondere von schweren Fahrzeugen, verursacht werden, die eine hohe Störwirkung haben.</p> <p>Um diese Lärmbelastung zu verringern, wäre nach erster fachlicher Einschätzung für diesen Straßenabschnitt der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags sinnvoll. Seitens des Bezirks ist der Einsatz von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Fahrbahnsanierung beabsichtigt. Für diesen Straßenabschnitt ist allerdings erst langfristig mit einer Fahrbahnsanierung zu rechnen. Derzeit sind in diesem Abschnitt der Hauptstraße auch keine großflächigen Instandsetzungsmaßnahmen in Planung. Soweit erforderlich werden punktuelle Gefahrenstellen beseitigt.</p>

TOP	23 / 13 Positivbewertungen
Beitragstitel	Hauptstraße Wilhelmsruh
	<p>In Kommentaren zu diesem Hinweis wird auch auf die Lärmbelastung durch Wirtschaftsverkehre und ein Lkw-Verbot hingewiesen: Eine Sperrung der Straße für Wirtschaftsverkehre ist nicht vorgesehen – auch nicht temporär befristet. Denn die Hauptstraße gehört zum übergeordneten Straßennetz und besitzt eine Verbindungsfunktion zwischen den Stadtzentren und Ortsteilen, auch für Lkw. Eine Herausnahme aus diesem Netz ist nicht möglich, da der Verkehr dann nur auf andere Straßen verlagert werden würde, die hierfür weniger geeignet sind und gleichermaßen schutzbedürftige Nutzungen aufweisen.</p> <p>Die Lage im nördlichen Straßennetz in Verbindung mit der Bundesstraße 96a führt dazu, dass sie auch für den Wirtschaftsverkehr zu den Industrie- und Gewerbegebieten in Pankow und Reinickendorf genutzt wird. So wird beispielsweise der gewachsene Großstandort Flottenstraße mit insgesamt 84 Hektar Fläche als bedeutender innerstädtischer Wirtschaftsstandort über diese Achse angesteuert (notwendige Sicherstellung der Ver- und Entsorgung). Die Verkehre zu diesem Standort verteilen sich jedoch auf mehrere Routen. So werden beispielsweise Verkehre zum Westhafen abgewickelt; die ansässigen Entsorgungsunternehmen nutzen diverse Routen, um das Stadtgebiet zu bedienen. Die verwendeten Ladungsträger entsprechen dem Stand der Technik. Bauartbedingt verursachen gerade leere Container ein höheres Maß an Geräuschbelastung, insbesondere bei schadhaften Belägen oder Übergängen zwischen unterschiedlichen Fahrbahnbelägen.</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Hinweise gegeben, die zur Lärminderung die Ausweisung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen anregen. Eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Daher kann ein Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung auch bei einer hohen Lärmbelastung durch Verkehrslärm – wie hier vorliegend – abgelehnt werden. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p> <p>Möglich wäre im überwiegenden Teil dieses Straßenabschnitts der Hauptstraße eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm. Antragsberechtigt sind die Eigentümer*innen der jeweiligen Wohnung, sprechen Sie gegebenenfalls mit Ihrer Hausverwaltung. Nähere Information finden Sie unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml.</p> <p>Unter den Beiträgen der TOP 51 finden sich insgesamt vier Beiträge in der näheren Umgebung dieses Beitragsortes zum Themenkomplex Lärmbelastungen durch Wirtschaftsverkehre in Wohngebieten: TOP 03 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01061/), TOP 15 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01198/), TOP 36 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01465/) und TOP 37 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01566/).</p>

Stand: Dezember 2018



Fluglärm Lichtenberg/Wartenberg

TOP	24 / 13 Positivbewertungen
Beitragstitel	Fluglärm
Ort	Siedlung Wartenberg
Bezirk/Ortsteil	Lichtenberg/Wartenberg
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01365/
Beitragstext	Der Fluglärm in der Einfugschneise zum Flughafen Tegel nervt. Flugzeuge überfliegen oft im Minutentakt die ansonsten ruhige Stadtrandsiedlung. Macht endlich den Steuerfresser Tegel zu.
Stellungnahme	<p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass der Flughafen Tegel TXL hohe Lärmbelastungen in den Bezirken Spandau, Reinickendorf und Pankow verursacht. Nur eine Schließung des Flughafens Tegel kann dort 300.000 Berlinerinnen und Berliner vom Fluglärm entlasten. Eine Auswertung der nach EU-weiten Vorgaben ermittelten Lärmkarten durch das Umweltbundesamt belegt: Berlin-TXL ist in Deutschland der Flughafen mit den meisten Lärmbetroffenen. Besonders schwer wiegt dabei, dass 25.300 Menschen einem sehr lauten Tagesmittel von über 65 Dezibel ausgesetzt sind.</p> <p>Die für den Flughafen TXL festgesetzten Maßnahmen zur Lärminderung, wie die Nachtflugbeschränkung und die lärmabhängigen Landeentgelte, wurden bereits mit dem Lärmaktionsplan 2008 vorgestellt. Diese bestehenden Beschränkungen bleiben auch weiterhin in Kraft. Damit ist der Rahmen möglicher Maßnahmen aber ausgeschöpft.</p> <p>Erst mit der Schließung des Flugbetriebs in Tegel kann die Lärmbelastung reduziert werden. Dieser Schritt ist somit eine zentrale Maßnahme für den Berliner Lärmaktionsplan.</p> <p>Unter den Beiträgen der TOP 51 finden sich mit den Rängen 12, 18 und 24 gleich drei Beiträge zum Fluglärm des Flughafens Tegel.</p>

Stand: Juli 2018



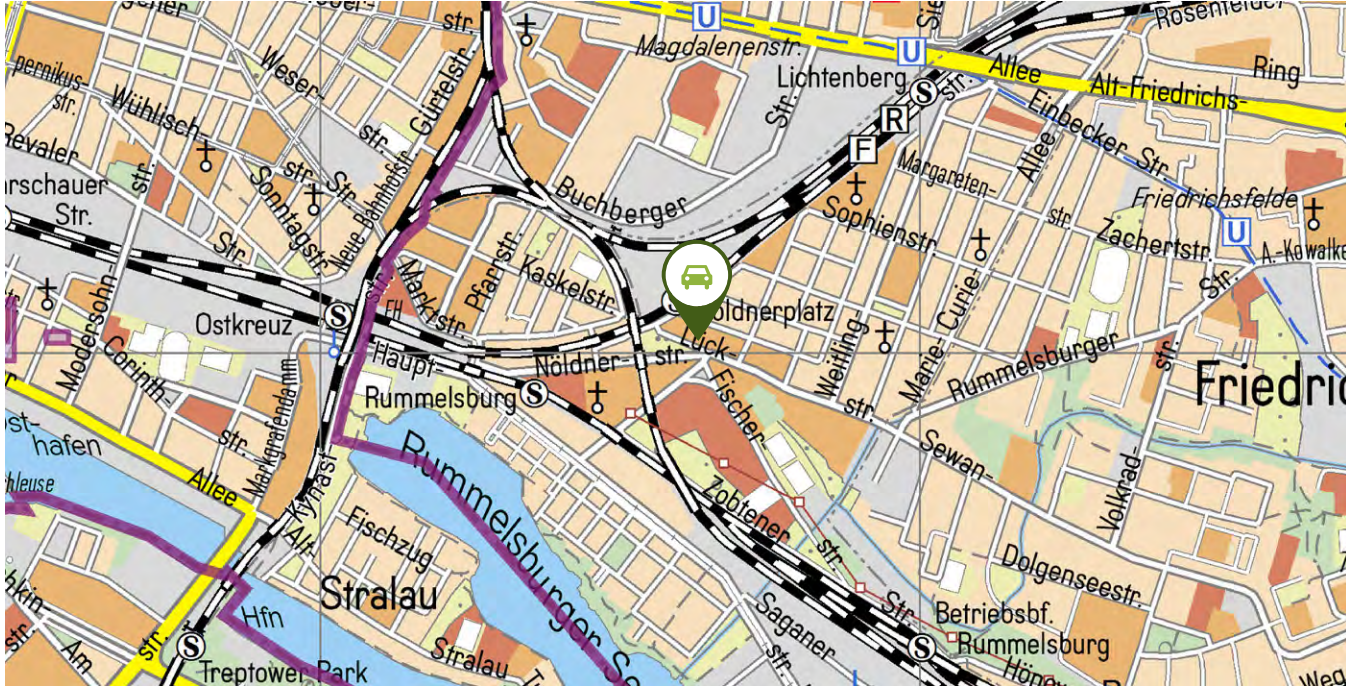
Steigende Lärmbelastung im „beschaulichen“ Rheingauviertel Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf

TOP	25 / 13 Positivbewertungen
Beitragstitel	Steigende Lärmbelastung im „beschaulichen“ Rheingauviertel
Ort	Rheingauviertel
Bezirk/Ortsteil	Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02314/
Beitragstext	<p>„Im gesamten Rheingauviertel, mit seinen Denkmalgeschützten Häusern und schönen Plätzen, wird das Leben durch die steigende Lärm und Feinstaubbelastung immer anstrengender. Der permanente Lärm, der durch die sechsspurige Stadtautobahn verursacht wird, ist in den letzten Jahren sehr stark angestiegen und treibt die Menschen aus ihren Gärten.</p> <p>An normalen Arbeitstagen freut man sich schon über jeden Stau, dann ist die Lärmbelastung wenigstens niedriger aber der Feinstaub höher.</p> <p>Wir Anwohner fordern:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Eine ausreichend hohe Lärmschutzwand, auch an den Auf- und Abfahrten. ■ Verlegung eines Flüsterasphaltbelages. ■ Tempolimit mit Blitzanlagen, zur Überwachung der Einhaltung (funktioniert im Britzer Tunnel perfekt). ■ Einhausung der Autobahn – dann kann der Senat seine Pläne neuer Radschnellverbindungen auch flott umsetzen. Auf dem Dach der Autobahn könnte diese entstehen und mit einem Grünstreifen in der Mitte, der als Laufstrecke genutzt werden kann, auch noch etwas für die Gesunderhaltung seiner Bürger tun.“
Stellungnahme	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.

TOP	25 / 13 Positivbewertungen
Beitragstitel	Steigende Lärmbelastung im „beschaulichen“ Rheingauviertel
	<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 Baulastträgers 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 Innenstadtgebiet 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> <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-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. Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken beim Eisenbahnbundesamt. Dieses erstellt einen bundesweiten Lärmaktionsplan. Die Hinweise zum Bahnlärm werden daher an das Eisenbahnbundesamt mit der Bitte um Berücksichtigung weitergeleitet.</p> <p>Stand: Juli 2018; Stand zum aktualisierten Gesamtkonzept Lärmsanierung Februar 2019</p>



Lückstraße Lichtenberg/Rummelsburg

TOP	26 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lückstraße
Straße	Lückstraße
Bezirk/Ortsteil	Lichtenberg/Rummelsburg
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01137/
Beitragstext und Maßnahmenvorschlag	<p>Durch die enge Bebauung der Lückstraße und den starken Pkw, Lkw und Busverkehr, ist sowohl der Straßenlärm als auch der Abgasgeruch in der Lückstraße 1 bis 4 eine Belastung.</p> <p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeit würde den Straßenlärm senken, da die anfahrenen Fahrzeuge weniger Lärm erzeugen würden.</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte
Stellungnahme	<p>Ende 2017 wurde bereits ein Lärm- und Luftschadstoffgutachten zur Lückstraße 69 A und 70 A bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz für die Verkehrslenkung Berlin (VLB) erstellt. Die Ergebnisse zeigten, dass an allen Immissionspunkten der direkt an der Lückstraße liegenden Gebäude, die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, überschritten werden. Mit Pegeln von 65 bis 71 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht weist dieser Bereich der Lückstraße eine sehr hohe Lärmbelastung auf. Die hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen werden durch den Kraftfahrzeugverkehr in Verbindung mit einer sehr ungünstigen Bebauungssituation verursacht. (SenUVK I C)</p> <p>Auch aufgrund dieser Ergebnisse ist für den Stadtraum Lückstraße und Schlichtallee eine verkehrliche Untersuchung im Auftrag der Verkehrsabteilung unseres Hauses in Vorbereitung. Hier geht es um die Einschätzung der geplanten städtebaulichen Entwicklung/Neuordnung und der damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen einschließlich der Möglichkeiten zur Entlastung der Lückstraße. Die Untersuchung soll noch 2018 ausgeschrieben werden.</p>

TOP	26 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lückstraße
	<p>Für die Prüfung und Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Kilometer pro Stunde im übergeordneten Verkehrsnetz ist die Verkehrslenkung Berlin (VLB) zuständig. Nach Aussage der VLB ist die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Kilometer pro Stunde ganztags für die Lückstraße bereits beabsichtigt. Da sich der Verkehrslärm dadurch jedoch nicht auf ein zufriedenstellendes Niveau absinken lässt, wird ein Austausch zu den Verbesserungsmöglichkeiten in der Lückstraße mit allen verwaltungsintern Beteiligten angestrebt.</p> <p>Für den TOP-49-Beitrag „Lückstraße“ ist diese Stellungnahme aufgrund des ähnlichen Inhalts identisch.</p> <p style="text-align: right;">Stand: August 2018</p>



Weserstraße, zwischen Reuterplatz und Pannierstraße Neukölln/Neukölln

TOP	27 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Weserstraße, zwischen Reuterplatz und Pannierstraße
Straße	Weserstraße; Abschnitt Weserkiez, zwischen Reuterplatz und Pannierstraße
Bezirk/Ortsteil	Neukölln/Neukölln
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01280/
Beitragstext	<p>Kategorie: TOURISTENLÄRM</p> <p>Vor allem im Sommer abends/nachts: Touristenfestival! In der Woche nachts schlimm, am Wochenende unerträglich. Schlafen nach vorne raus ist kaum noch möglich.</p> <p>Die Lösung wäre, dass die bestehenden rechtlichen Regelungen umgesetzt werden: Ab 22:00 Uhr Tische rein. Manche Gastronomen haben noch um ein Uhr nachts die Tische draussen, der Späti open end. „Probleme sind ja eh nicht zu erwarten“...</p> <p>Es wäre einfach: Regelmäßige Kontrollen auch abends/nachts, besonders am Wochenende und ggf. Verteilung von harten (!) Strafen.</p> <p>Es ist Zeit die Anwohner zu schützen – und nicht mehr die Gewerbetreibenden: Die Strafzahlungen könnten zum Beispiel dafür genutzt werden den Spielplatz auf dem Reuterplatz regelmä(ig(er) zu reinigen. Auch der sieht aus wie nach einem Festival (Kronkorken, Müll und vor allem Kippen überall (https://www.erste-hilfe-fuer-kinder.de/erste-hilfe-themen/vergiftungen-bei-kindern/zigaretten-vergiftung.html)).</p>
Stellungnahme	<p>Bei den Freiluftgaststätten gestaltet sich die Lage schwierig, weil diese nicht zum Anwendungsbereich der TA-Lärm gehören (gemäß Nr. 1.b TA Lärm). Eine spezifische Regelung der zulässigen Geräuschemissionen dieser Anlagen gibt es in Berlin nicht.</p> <p>Einschlägig ist somit § 3 des Landes-Immissionsschutzgesetzes Berlin, der im Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr erhebliche Belästigungen verbietet. Eine allgemeingültige Definition der erheblichen Belästigung durch Lärm von Freiluftgaststätten gibt es jedoch nicht. In Ermangelung einer besseren Regelung wird in Berlin in Anlehnung an die TA Lärm bewertet. Je nach Gebiet finden Sie in der TA-Lärm strenge Immissionsrichtwerte. Beispielsweise gelten im allgemeinen Wohngebiet Richtwerte von tags 55 Dezibel (A-bewertet) und nachts 40 Dezibel (A-bewertet). Im Mischgebiet gelten Richtwerte von tags 60 Dezibel (A-bewertet) und nachts 45 Dezibel (A-bewertet). Auch werden so genannte Lästigkeitszuschläge (Tonhaltigkeit, tiefe Frequenzen) berücksichtigt.</p>

TOP	27 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Weserstraße, zwischen Reuterplatz und Pannierstraße
	<p>Es kann davon ausgegangen werden, dass in der Nachbarschaft der meisten Freiluftgaststätten in Berlin ab 22:00 Uhr erhebliche Belästigungen zu konstatieren sind.</p> <p>Dies muss messtechnisch überprüft werden, um mögliche Konsequenzen für die Freiluftgaststätten zu beurteilen.</p> <p>Bitte bedenken Sie, dass eine Lärmmessung nicht mit einem Smartphone oder ähnlichen durchgeführt werden kann, da hier irreführende Ergebnisse zu erwarten sind. Daher müssen die Lärmmessungen von einem Sachverständigen mit entsprechend professionellen Messgeräten durchgeführt und interpretiert werden.</p> <p>Weiter bleibt der Umstand zu beachten, dass die TA Lärm Ausnahmen von diesen Regelungen an 10 Tagen im Jahr gestattet.</p> <p>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.</p> <p>Die zu erwartende Lärmbelästigung 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 ggf. die Ausnahmezulassung verweigert werden. Die Versagung bedeutet, dass der Vorgarten in den Nachtstunden nicht betrieben werden darf.</p> <p>Zuständig für die Einhaltung der Immissionsrichtwerte sind die Bezirksämter beziehungsweise die bezirklichen Umweltämter.</p> <p>Sie können sich bei (vermuteten) Verstößen 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).</p> <p>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.</p>
	Stand: Dezember 2018



Güterzüge rauben noch 1 Kilometer vom BAR entfernt den Schlaf!

Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf, Treptow-Köpenick

TOP	28 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Güterzüge rauben noch 1 Kilometer vom BAR entfernt den Schlaf!
Strecke	Berliner Außenring (Bahntrasse): Abschnitt von der B1/B5 bis S-Bahnhof Wuhlheide
Bezirke	Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf, Treptow-Köpenick
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01356/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Man hört ab 22:00 Uhr die Züge auf dem Berliner Eisenbahn-Außenring, und das noch in 1 bis 1,5 Kilometer Entfernung, besonders in den Obergeschossen. Betrifft übrigens die ganze Streckenlänge, von der Wuhlheide bis zur B1.</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Schienenverkehr leiser machen ■ Maßnahme: Lärmschutzwände oder -wälle
Stellungnahme	<p>An nah an der Bahnstrecke stehenden Wohngebäuden liegen laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 68 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 61 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. An den der Bahnlinie zugewandten Häuserseiten dominiert der Schienenverkehrslärm den Gesamtlärmpegel. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, in der Nacht überschritten.</p> <p>Die Bahntrasse 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 potentieller aktiver Lärminderungsmaßnahmen (zum Beispiel Lärmschutzwände) durchgeführt wird. Ergebnisse hierzu werden im Laufe des Jahres 2019 erwartet. Eine rechtliche Verpflichtung Lärmschutzmaßnahmen durch zu führen, besteht bei bestehenden Verkehrswegen nicht.</p> <p>Seit 1999 gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm (LSP) des Bundes als eine Möglichkeit zur Lärmminimierung, auf dessen Leistungen jedoch kein Rechtsanspruch besteht. Der betroffene Streckenabschnitt ist mit der jüngsten Aktualisierung des Gesamtkonzepts zur Lärmsanierung abschnittsweise im LSP enthalten.</p>

TOP	28 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Güterzüge rauben noch 1 Kilometer vom BAR entfernt den Schlaf!
	<p>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).</p> <p>Zum Güterverkehrsaufkommen und dessen Entwicklung teilte die Deutsche Bahn AG folgendes mit: Die Zugzahlen im Schienengüterverkehr haben sich in den letzten Jahren nicht wesentlich geändert. Aufgrund von Baulogistikfahrten für das Karower Kreuz bestand im Frühjahr 2017 und 2018 ein geringfügiges Wachstum, das sich im Laufe des jeweiligen Jahres wieder normalisiert hat. Der Berliner Außenring stellt den Schwerpunktkorridor im Schienengüterverkehr für den Großraum Berlin dar. Dieser wird sowohl von Zügen die im nahegelegenen Umland ihren Ursprung/Ziel finden als auch von internationalen Verkehren aus/in Richtung Polen befahren. Seine Bedeutung wird auch in den nächsten Jahren bestehen bleiben und möglicherweise weiter wachsen. Dies bedingt, dass es voraussichtlich zu einer Steigerung der Verkehre im betroffenen Bereich kommen kann.</p> <p>Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken 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: Januar 2019</p>



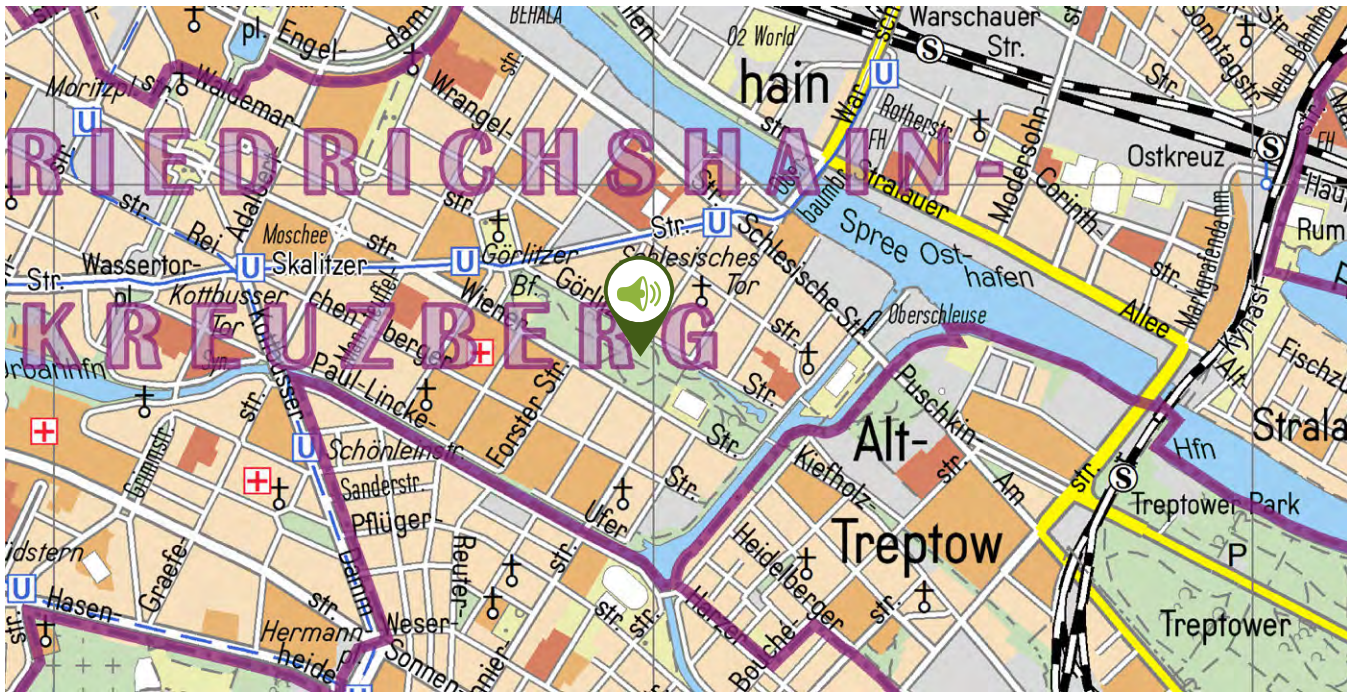
Simon-Dach-Kiez Friedrichshain-Kreuzberg/Friedrichshain

TOP	29 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Simon-Dach-Kiez
Straße	Simon-Dach-Straße
Bezirk/Ortsteil	Friedrichshain-Kreuzberg/Friedrichshain
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01362/
Beitragstext	<p>Starke Konzentration von Gaststätten im Allgemeinen Wohngebiet. Erhebliche Lärmwerte nach 22:00 Uhr durch Schankvorgärten. Im August 2017 wurde vom Umweltamt Friedrichshain-Kreuzberg ein Mittelungspegel von 66,4 Dezibel gemessen. Eine Lärmpegel-Prognoseberechnung 2018 ergibt Werte über 60 Dezibel. Maßnahmen: Einheitliche Schließzeiten für die Außengastronomie, Verringerung der Schankvortgartenfläche, Genehmigungsstopp für weitere Gaststätten. Bei Aufgabe von Gaststätten nach Möglichkeit andere Branchen für frei werdende Ladenlokale.</p>
Stellungnahme	<p>Bei den Freiluftgaststätten gestaltet sich die Lage schwierig, weil diese 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.</p> <p>Einschlägig ist somit § 3 des Landes-Immissionsschutzgesetzes Berlin, der im Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr erhebliche Belästigungen verbietet. Eine allgemeingültige Definition der erheblichen Belästigung durch Lärm von Freiluftgaststätten gibt es jedoch nicht. In Ermangelung einer besseren Regelung wird 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.</p> <p>Es bleibt jedoch der Umstand zu beachten, dass die TA Lärm Ausnahmen von diesen Regelungen an 10 Tagen im Jahr gestattet.</p> <p>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 Lärmbelästigung wird dabei durch eine Prüfung der Örtlichkeiten und durch eine genau definierte Prognoseberechnung ermittelt.</p>

TOP	29 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Simon-Dach-Kiez
	<p>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.</p> <p>Zuständig für dieses Verfahren ist das bezirkliche Umweltamt, das offenbar bereits eingebunden wurde.</p> <p style="text-align: right;">Stand: Dezember 2018</p>



Lärmschutz Görlitzer Park Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg

TOP	30 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmschutz Görlitzer Park
Ort	Görlitzer Park; Abschnitt Falkensteinstraße/Oppelner Straße
Bezirk/Ortsteil	Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01470/
Beitragstext	<p>Im Görlitzer Park wird bei gutem Wetter im Bereich Falkensteinstr und Oppelner Straße den ganzen Tag bis tief in die Nacht laut getrommelt. Zu den Trommlern gesellen sich häufig andere, die elektronische verstärkte Musik machen und dazu kommen grölende Touris.</p> <p>Nichts gegen Musik, aber doch bitte so, dass die AnwohnerInnen ihre Fenster im Sommer öffnen können!</p>
Stellungnahme	<p>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 06:00 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.</p> <p>Sie können sich bei Verstößen 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).</p> <p>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.</p>
Stand: Dezember 2018	



Straßenlärm Berliner Allee: Gürtelstraße bis Rennbahnstraße

Pankow/Weißensee

TOP	31 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Straßenlärm Berliner Allee: Gürtelstraße bis Rennbahnstraße
Straße	Gürtelstraße bis Rennbahnstraße
Bezirk/Ortsteil	Pankow/Weißensee
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01677/
Beitragstext und Maßnahmenvorschlag	<p>Viele Autos und vor allem auch Lkw in einer engen Häuserschlucht, hier wären Flüster-Asphalt und Titanoxidbeschichtungen zur Stickoxidreduktion ebenso sinnvoll, wie die konsequente Begrünung und Tempo 30 auch tagsüber. Insbesondere das Aufhäulen der Motoren beim Anfahren erzeugt bei den Automassen und Lkw's einen Großteil des Krachs.</p> <p>Bodenwellen sorgen ebenfalls für starke Erschütterungen durch die Lkw's.</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte ■ Maßnahme: Pflanzen von Bäumen ■ Maßnahme: Verkehrsfluss organisieren (Verlagerung, Verkehrsfluss verbessern, Lieferzonen, Parkraumbewirtschaftung) ■ Maßnahme: Fahrbahn sanieren ■ Maßnahme: Schienenverkehr leiser machen
Stellungnahme	<p>Straßenraumgestaltung und Fahrbahnsanierung</p> <p>Die Berliner Allee ist aufgrund der eng anliegenden Bebauung und der hochfrequentierten Befahrung hoch lärmbelastet. Eine grundlegende Erneuerung des Fahrbahnbelags und die Neugestaltung der Straßenraumaufteilung ist ein Großprojekt, welches mehrere Jahre in Anspruch nehmen würde. Derzeit ist so ein Projekt im Bezirk Pankow aus Kapazitätsgründen nicht geplant. Aktuell können lediglich Gefahrenstellen zeitnah beseitigt werden. (Bezirksamt Pankow)</p> <p>Bei einer grundhaften Sanierung des Fahrbahnbelages sollte der Einsatz einer lärmarmen Asphaltbauweise geprüft werden.</p> <p>Die Einbringung einer Titanoxidbeschichtung auf den Asphalt wird von der Abteilung für Luftreinhaltung generell problematisch gesehen. Eine derartige Beschichtung führt zwar nachweislich zu einer Reduzierung von Stickoxiden, jedoch wurde dieses Verfahren bisher nur testweise auf Schallschutzwänden angewandt. Eine Einbringung in den Asphalt birgt gesundheitliche Risiken, da durch Abriebprozesse Titanteilchen in die Luft gewirbelt und danach über die Atemluft aufgenommen werden können.</p>

TOP	31 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Straßenlärm Berliner Allee: Gürtelstraße bis Rennbahnstraße
	<p><u>Tempo 30</u></p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Hinweise zu weiteren Tempo 30-Abschnitten auf Hauptverkehrsstraßen gegeben.</p> <p>Auf Teilbereichen der Berliner Allee besteht zur Nachtzeit bereits eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen. Eine Ausweitung der Temporeduzierung auf den ganzen Tag ist rechtlich allein auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen.</p> <p>Das Straßenverkehrsrecht sieht vor, dass diese Anordnungen als Abweichung von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde auf die entsprechenden Problembereiche beschränkt werden. Tempo 30-Anordnungen aus Lärmschutzgründen sind rechtlich nur auf der Grundlage des § 45 der Straßenverkehrsordnung durch die Straßenverkehrsbehörde möglich, nach einer Einzelfallprüfung unter Einbeziehung aller verkehrsrelevanten Belange.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p> <p><u>Schienenverkehr</u></p> <p>In diesem Abschnitt der Berliner Allee tragen die dort verkehrenden Straßenbahnlinien laut strategischer Lärmkarte von 2017 teilweise deutlich zu den sehr hohen Belastungen durch Verkehrslärm bei. Die Kennwerte des Straßenbahnverkehrs sind in dem Teilabschnitt Smetanastraße bis Indira-Gandhi-Straße sowohl ganztags als auch in der Nacht etwa so hoch wie für den Kfz-Verkehr. In den Teilabschnitten (Gürtelstraße bis Smetanastraße und Indira-Gandhi-Straße bis Buschallee) dominiert der Kfz-Verkehr den Verkehrslärmpegel deutlich; dort liegen mit Grüngleis oder Schottergleis lärmärmere Oberbauarten vor. Für den Teilabschnitt Buschallee bis Bernkasteler Straße liegt mit dem sogenannten Rahmengleis eine lärmintensivere Oberbauart vor, bei Sanierung des Straßenbahnoberbaus könnten durch den Einsatz lärmärmerer Oberbauarten Verkehrslärminderungen in einem sehr stark von Verkehrslärm betroffenen Bereich erzielt werden. Die BVG sieht hier mittelfristig Erneuerungsbedarf ab 2020 mit der lärmärmeren Oberbauart „NBS“. Auch von der Smetanastraße bis zur Buschallee sieht die BVG Erneuerungsbedarf ab 2020 (ohne das Gleis stadteinwärts von der Smetanastraße bis zur Lindenstraße), in diesen Abschnitten sind aber schon jetzt lärmärmere Oberbauarten eingesetzt.</p> <p>Weiterhin sind in den Teilabschnitten, in denen Kurvengeräusche auftreten, durch den Einsatz fahrzeugseitig eingebauter Fahrflächenkonditionieranlagen Geräuschminderungen möglich. Die neuesten Straßenbahnen des Typs Flexity werden 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.</p> <p><u>Schallschutzfenster</u></p> <p>Möglich wäre im überwiegenden Teil dieses Straßenabschnitts der Berliner Allee eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm. Antragsberechtigt sind die Eigentümer*innen der jeweiligen Wohnung, sprechen Sie gegebenenfalls mit Ihrer Hausverwaltung. Nähere Information finden Sie unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml.</p>

Stand: Dezember 2018



Güterverkehr auf Berliner Ringbahnstrecke

Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg

TOP	32 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Güterverkehr auf Berliner Ringbahnstrecke
Straßen	Hanauer Straße und weitere Straßen entlang der Ringbahn
Bezirke	Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02319/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Ich halte es für enorm wichtig den Individualverkehr in den Innenstädten so weit als möglich zu vermeiden. Dazu gehört natürlich der Ausbau eines funktionierenden Nahverkehrssystems mit Bus, U-Bahn- und S-Bahnverkehr. Die jetzt schon hohe Lärmbelastung der Anwohner an den S-Bahnstrecken, durch anfahrende und vor allem bremsende Züge ist enorm. Durch den Güterzugverkehr ist die Lärmbelastung noch einmal deutlich gestiegen. Es wurden sogar neue Schienen gelegt ohne irgendeinen Lärmschutz. „Wir Bürger fordern den Senat auf: Lärmschutzwände an der Bahntrasse zu errichten. Den Betrieb der Güterverkehrsstrecke nur unter Auflagen (Gummibeläge auf den Rädern; Kunststoffradlager; Flüsterbremsen) weiter zu Genehmigen. Einsetzung moderner S Bahnzüge, die dem Stand der Technik entsprechen, in Bezug auf Umwelt und Lärmschutz Werden diese Forderungen umgesetzt, würde es auch mit der Akzeptanz des ÖPVN in unserer Stadt besser klappen. Berlin hätte dann auch endlich mal einen Grund für einen wirklich guten Slogan: „Berlin: die mobile Stadt die auch Leise kann“</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Schienenverkehr leiser machen ■ Maßnahme: Lärmschutzwände oder -wälle
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, 32, 33, 42, 46 und 51 gleich 10 Beiträge hierzu.</p> <p>Der betroffene Bereich befindet sich nahe der S-Bahnstrecke 6020 und der Fernbahnstrecke 6170. Die Fernbahnstrecke wurde aufgrund von Baumaßnahmen am Südkreuz mehrere Jahre nicht betrieben, aber im Jahr 2016 wieder in Betrieb genommen. Da dieses nicht mit wesentlichen baulichen Veränderungen verbunden war, ist dies rechtlich ein bestehender Verkehrsweg, für den kein verbindlicher Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen besteht. Neben der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine weitere Möglichkeit zur Lärmminimierung. Hierzu gibt es seit 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm (LSP) des Bundes, auf dessen Leistungen jedoch kein Rechtsanspruch besteht. 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.</p>

TOP	32 / 11 Positivbewertungen
Beitragstitel	Güterverkehr auf Berliner Ringbahnstrecke
	<p>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).</p> <p>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.</p> <p>Mit dem Nahverkehrsplan 2019-2023, der sich derzeit in der Abstimmung mit anderen Senatsverwaltungen befindet, reagiert die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz auf die gestiegenen Anforderungen und Herausforderung an die Qualität des ÖPNV. Die etablierten Qualitätsmerkmale für das betriebliche Leistungsangebot sowie die Standards für die Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen werden unter Berücksichtigung der gestiegenen Anforderungen fortgeschrieben. Enthalten sind auch Geräuschanforderungen an den ÖPNV.</p> <p>Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken 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: Januar 2019</p>



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 Abend-nächtlichen- 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.</p> <p>Bitte sorgen Sie sich um den Lärmschutz an der A100/Heidelberger Platz – Detmolder Straße.</p> <p>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 Baulastträgers 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 (Lärmminderung 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 Innenstadtgebiet 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-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. Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken beim Eisenbahnbundesamt. Dieses erstellt einen bundesweiten Lärmaktionsplan. Die Hinweise zum Bahnlärm werden daher an das Eisenbahnbundesamt mit der Bitte um Berücksichtigung weitergeleitet.</p> <p>Stand: Juli 2018; Stand zum aktualisierten Gesamtkonzept Lärmsanierung Februar 2019</p>



Lärmposer in Moabit

Mitte/Moabit

TOP	34 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmposer in Moabit
Straßen	Turmstraße, Stromstraße, Putlitzstraße, Putlitzbrücke, Perleberger Straße
Bezirk/Ortsteil	Mitte/Moabit
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01079/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>In Nordteil Moabits auf den Verkehrsachsen sind praktisch jeden Abend Lärmposer unterwegs, die mit heulenden Motoren die bevorzugt die Perleberger Straße, Turmstraße und Stromstraße inklusive Überfahrt der Pulitzbrücke für Rennenartige Geschwindigkeits- und Lärmwettbewerbe nutzen.</p> <p>Beliebt sind die Uhrzeiten von 20:00 bis 2:00 Uhr, insbesondere am Wochenende.</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte ■ Maßnahme: Kfz-Spuren reduzieren oder verengen ■ Maßnahme: Lärmschutzwände oder -wälle
Stellungnahme	<p>Zu hohe Geschwindigkeiten im Straßenverkehr sind häufig Thema von Lärmbeschwerden und so auch vieler Beiträge auf www.leises.berlin.de.</p> <p>Der Zusammenhang zwischen Fahrgeschwindigkeit und Lärmentwicklung ist eindeutig belegt. Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – oft in Verbindung mit lärmintensiven Beschleunigungsvorgängen – erhöhen die Störwirkung.</p> <p>Maßnahmen der Lärmaktionsplanung (zum Beispiel Gestaltung des Straßenraums) sollen dazu beitragen, dass ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau mit einem möglichst stetigen Verkehrsfluss erreicht wird. In den angesprochenen Straßen sind mit der Planung der Straßenbahnneubaustrecke Hauptbahnhof – U-Bahnhof Turmstraße auch straßenräumliche Maßnahmen wie eine Reduktion oder Verengung der Kfz-Spuren vorgesehen (siehe https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/planungen/de/m10.shtml).</p>

TOP	34 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärmposer in Moabit
	<p>Mutwillige Geschwindigkeitsübertretungen, die hier angesprochen sind, stellen einen Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung (StVO) dar. Diese Verstöße fallen 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 (siehe https://www.berlin.de/polizei/polizeimeldungen/pressemitteilung.739487.php).</p> <p>Im Vordergrund steht bei Kontrollen zumeist die Verkehrssicherheit und nicht die Lärmentwicklung. Da überhöhte Geschwindigkeiten Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer bedeuten und zugleich Lärm verursachen, gibt es hier einen direkten Zusammenhang.</p> <p>Darüber hinaus sind unzulässig manipulierte Fahrzeuge ein großes Ärgernis, denn diese besonders lauten Fahrzeuge ragen aus einem ansonsten gewohnten Geräuschpegel deutlich heraus und sind daher auch besonders lästig. Solche Manipulationen von Kfz sind verboten. Zuständig für die Ahndung solcher Verstöße ist gleichfalls die Polizei.</p> <p>Grundsätzlich kann durch Manipulation von Fahrzeugteilen die Betriebserlaubnis erlöschen und damit die sofortige Stilllegung verfügt werden; zur erneuten Zulassung ist dann eine Wiedervorführung bei den technischen Überwachungsvereinen erforderlich.</p> <p>Die Feststellung und Ahndung von verhaltensbedingten Verkehrsverstößen, die unnötigen Lärm erzeugen, aber auch von Manipulationen von Fahrzeugen ist häufig sehr schwierig und mit einem hohen Aufwand möglich, da hierfür in der Regel eine Feststellung „auf frischer Tat“ notwendig ist.</p> <p>Eine Reihe von Hinweisen haben sich mit diesen Themengebieten befasst – stadtweit. Daher wird von der Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Polizei eingebunden. Sie erhält aufbereitet die Beiträge, die sich mit den Themen Geschwindigkeitsübertretung und Fahrzeugmanipulationen befassen. Anwohner können sich darüber hinaus auch selbst an ihren zuständigen Polizeiabschnitt wenden. Überdies werden im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans 2018 – 23 Maßnahmen untersucht, die dazu beitragen verhaltensbedingten Lärm zu vermindern.</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berlin wurden viele Hinweise gegeben, die zur Lärminderung die Ausweisung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen anregen.</p> <p>Eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Daher kann ein Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung auch bei einer hohen Lärmbelastung durch Verkehrslärm – wie in den benannten Straßenabschnitten überwiegend vorliegend – abgelehnt werden. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p> <p>Lärmschutzwände sind in den benannten Straßen nicht geplant und es ist unwahrscheinlich, dass in diesen innerstädtischen Bestandssituationen Lärmschutzwände zum Einsatz kommen. Möglich wäre in überwiegenden Teilen der benannten Straßen eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm. Antragsberechtigt sind die Eigentümer*innen der jeweiligen Wohnung, sprechen Sie gegebenenfalls mit Ihrer Hausverwaltung. Nähere Information finden Sie unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml.</p>

Stand: Dezember 2018



Straßenlärm Sonnenallee

Neukölln/Neukölln

TOP	35 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Straßenlärm Sonnenallee
Straße	Sonnenallee
Bezirk/Ortsteil	Neukölln/Neukölln
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01092/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Auf der Sonnenallee, besonders Ecke Erkstraße und Ecke Wilderbruchstraße ist der Straßenlärm besonders lästig. Es ist nicht nur von der Polizei Ecke Wildenbruchstraße, sondern auch durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Sonnenallee sehr laut und es ist sehr schlechte Luft. Hier sollte auf jeden Fall eine Besserung her!</p> <p><u>Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte ■ Kfz-Spuren reduzieren oder verengen ■ Pflanzen von Bäume ■ Verkehrsfluss organisieren (Verlagerung, Verkehrsfluss verbessern, Lieferzonen, Parkraumbewirtschaftung) ■ Schallschutzfenster (in Gebäuden) ■ Fußwege erweitern und verbessern (Aufheben des Gehwegparkens)
Stellungnahme	<p><u>Geschwindigkeitsbegrenzungen</u></p> <p>Die Sonnenallee ist eine Hauptverkehrsstraße (übergeordnete Straßenverbindung STeP II). Auf Teilbereichen der Sonnenallee besteht bereits eine (zeitweise) Ausweisung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde. Eine Ausweitung der Temporeduzierung ist rechtlich allein auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p>

TOP	35 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Straßenlärm Sonnenallee
	<p><u>Straßenraumgestaltung und Fahrbahnsanierung</u></p> <p>Aktuell gibt es im Umfeld der Sonnenallee mit dem Ausbau der A100 und dem Umbau der Karl-Marx-Straße bereits große Infrastrukturprojekte. Eine grundlegende Erneuerung des Fahrbahnbelags und der Neugestaltung der Straßenraumaufteilung ist derzeit aufgrund der sich hieraus ergebenden verkehrlichen Erfordernisse und auch wegen fehlender Personalkapazitäten nicht möglich.</p> <p>Aktuell können zeitnah lediglich Gefahrenstellen beseitigt werden.</p> <p>Bei einer grundhaften Sanierung des Fahrbahnbelages sollte der Einsatz einer lärmarmen Asphaltbauweise geprüft werden.</p> <p>Durch den Einbau von lärmarmem Asphalt wäre eine dauerhafte Reduzierung der Verkehrslärmbelastung an der Sonnenallee um bis zu 2 Dezibel (A-bewertet) möglich. Diese Maßnahme alleine würde aber nicht in allen Bereichen der Sonnenallee ausreichen, um die Zielwerte der Lärminderungsplanung zu erreichen.</p> <p>Daher hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ein Schallschutzfensterprogramm für Wohngebäude aufgelegt, an denen aktive Maßnahmen (wie lärmarmen Asphalt) kurzfristig keine (ausreichende) Lösung bieten kann. Der Einbau von Schallschutzfenstern kann anteilig gefördert werden, die Eigentümer*innen sind antragsberechtigt, sprechen Sie gegebenenfalls mit Ihrer Hausverwaltung. Nähere Information finden Sie unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laerminderungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml.</p> <p><u>Lärmbelästigung durch Martinshörner (der Polizei)</u></p> <p>Martinshörner an Rettungs- und Einsatzfahrzeugen dienen einer eindringlichen, akustischen Warnung vor einer Gefahrensituation und sollen daher als störend empfunden werden. Diese Art der Warnung ist von öffentlichem Interesse.</p> <p>In der DIN 14610 werden die Anforderungen für Martinshörner geregelt. Diese sieht einen Mindestschalldruckpegel ≥ 110 Dezibel (A-bewertet) vor.</p> <p>Dieser Pegel ist so hoch, dass Aufwachreaktionen infolge des Einsatzes von Martinshörnern bedauerlicherweise nicht ausgeschlossen werden können.</p> <p>Der Einsatz von Martinshörnern ist durch den §38 Abs. 1 StVO geregelt. Hier heißt es:</p> <p>„Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten.“</p> <p>Dies gilt insbesondere für die Nachtzeit. Ebenfalls sind Einsatz- beziehungsweise Rettungsfahrzeuge nach § 35 Abs. 1 StVO nur dann unter Einsatz von Blaulicht und Martinshorn von den Vorschriften der StVO befreit, wenn dies zur Ausübung ihrer hoheitlichen Tätigkeiten dringend geboten ist. Nach § 35 Abs. 8 StVO dürfen die Sonderrechte nur unter größtmöglicher Sorgfalt und äußerster Vorsicht unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden.</p> <p>Der Einsatz von Blaulicht und Martinshorn liegt im Ermessensspielraum der Fahrzeugführer der Einsatz- beziehungsweise Rettungsfahrzeuge.</p> <p>Zusammenfassend sind die Geräusche der Martinshörner hinzunehmen.</p>

TOP	35 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Straßenlärm Sonnenallee
	<p><u>Luftverschmutzung</u></p> <p>Die Luftschadstoffsituation durch Stickstoffdioxid und durch Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) in den Bereichen der Sonnenallee, der Erk- und Wildenbruchstraße werden als „sehr hochbelastet“ eingestuft, was zum Einen auf die hohe Anzahl an Fahrzeugen und zum Anderen auf die sehr dichte Bebauung zurückzuführen ist. Die Ergebnisse der stadtweiten Berechnung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung sind im Umweltatlas der SenUVK veröffentlicht: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart@mapId=wms03_11_2luftbelastverkehr@senstadt@bbox=392794,5815126,394705,5816680.</p> <p>Zur Verbesserung der Luftschadstoffbelastung wird derzeit im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans eine Vielzahl an Maßnahmen geprüft. Hierzu gehören Diesel-Fahrverbote auf hochbelasteten Streckenabschnitten ebenso dazu wie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde. Zudem werden die BVG-Busse schrittweise mit Emissionsminderungssystemen nachgerüstet, was zu einer Senkung der Stickoxidemissionen von etwa 70 Prozent führt. Bereits jetzt verfügen alle BVG-Busse über Rußpartikelfilter.</p> <p>Neben technischen Lösungen bei den Fahrzeugen tragen auch alle Maßnahmen zur Förderung des Rad-, des Fuß- und des öffentlichen Nahverkehrs zur Verbesserung der Luftqualität bei. Hierzu sind unter anderem Investitionen für neue Straßenbahnlinien, ein größeres Busangebot sowie breitere und sicherere Radwege getätigt worden.</p> <p>Sobald der Entwurf für den Luftreinhalteplan vorliegt, wird dieser der Öffentlichkeit zur Stellungnahmen vorgelegt. Dies wird in der Presse und im Internet unter https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luft/luftreinhaltung/luftreinhalteplan_2025/index.shtml sowie auf der Beteiligungsplattform meinBerlin unter https://mein.berlin.de/ bekannt gegeben.</p>

Stand: Dezember 2018



Industrie- und Schwerlastverkehr durch Wohngebiet rund um die Uhr

Pankow/Rosenthal, Niederschönhausen

TOP	36 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Industrie- und Schwerlastverkehr durch Wohngebiet rund um die Uhr
Straße	Schönhauser Straße: Abschnitt von Kastanienallee bis Dietzgenstraße
Bezirk/Ortsteile	Pankow/Rosenthal, Niederschönhausen
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01465/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Der gesamte tangentielle Industrie- und Schwerlastverkehr zwischen den Industriegebieten in Reinickendorf und dem Autobahnanschluss A114 Schöneler Straße fährt durch Wohngebiete in Rosenthal – insbesondere Kastanienallee und Schönauer Straße. An dieser Stelle vereinigen sich die Industrieverkehre aus Kastanienallee und Schönhauser Straße noch, da die Lkw von Westen kommend nach rechts in die Schönauer Straße abbiegen müssen.</p> <p>Neben 40-Tonnern fahren insbesondere Müllfahrzeuge mit Sondergenehmigungen rund um die Uhr, beginnend nachts um 03:30 Uhr einschließlich des Wochenendes und Feiertagen durch das Wohngebiet. Auf den völlig maroden und von den Lkw kaputtgefahrenen Straßen kracht, donnert und scheppert es rund um die Uhr, die Häuser vibrieren. Die amtlich kartierten Lärmbelastungen liegen bis über 70 Dezibel (A-bewertet) – und das im Umfeld eines allgemeinen Wohngebietes mit Einfamilienhäusern, Mehrfamilienhäusern und direkt an einem Heim für behinderte Menschen.</p> <p>Die Benutzung der Häuser bis in die Nebenstraßen hinein ist nur noch mit permanent geschlossenen Fenstern möglich, selbst dann werden die Bewohner noch mitten in der Nacht durch donnernde Müllcontainer der MPS-Fahrzeuge geweckt. Permanente Schlafstörungen und Lärm-Vermeidungsverhalten der Anwohner sind die Folge. Im Sommer ist das permanente Geschlossenhalten der Fenster im Haus für ein normales Wohnen absolut unzumutbar.</p> <p>Die Schönhauser Straße ist insbesondere zu den Tagesrandzeiten mit Pkw und vielen Lkw zugeparkt, die Sichtbeziehungen sind nicht mehr gegeben und eine wohngebietstypische Straßennutzung mit Kindern und Schulwegen ist überhaupt nicht mehr möglich. Da die Schönhauser Straße meist nur einspurig zu befahren ist, bremsen die Lkw und Busse ständig, und fahren wieder an. Dröhnende und aufheulende Lkw-Motoren sind der Dauerzustand.</p>

TOP	36 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Industrie- und Schwerlastverkehr durch Wohngebiet rund um die Uhr
	<p>Sowohl aus Gründen des Lärmschutzes wie auch der Verkehrssicherheit ist hier dringend Tempo 30 anzuordnen, ferner Nacht- und Wochenendfahrverbote für Lkw. Das gesamte Wohngebiet zwischen Friedrich-Engels-Straße und Dietzgenstraße muss zur Vereinheitlichung des Verkehrsflusses Tempo 30 erhalten. Die Straße muß grundhaft saniert werden. Die Industriegebiete benötigen eine Verkehrsanbindung ohne Durchquerung von Wohngebieten, oder sie müssen an die Stadtgrenze verlagert werden. Der gegenwärtige Zustand ist gesundheitsgefährdend und in keinster Weise länger hinnehmbar.</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte ■ Maßnahme: Fahrbahn sanieren
Stellungnahme	<p>Die Schönhauser Straße führt zwischen Kastanienallee und Dietzgenstraße durch ein Wohngebiet. Insgesamt ist dies ein etwa 350 Meter langer Straßenabschnitt mit überwiegender offener Bebauungsstruktur. An der Schönhauser Straße – wie auch an der im Beitrag benannten Schönhauser Straße 36A – liegen in diesem Straßenabschnitt laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 62 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, ganztags teilweise erreicht und nachts überschritten. Die Schönhauser Straße hat in diesem Abschnitt teilweise schadhafte Asphalt-Fahrbahndecken, durch die hohe Lärmpegel, insbesondere von schweren Fahrzeugen, verursacht werden, die eine hohe Störwirkung haben.</p> <p>Um diese Lärmbelastung zu verringern, wäre nach erster fachlicher Einschätzung für diesen Straßenabschnitt eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche sinnvoll. Für diesen Straßenabschnitt ist seitens des Bezirksamts Pankow mittelfristig eine Fahrbahnsanierung geplant. Derzeit sind in diesem Abschnitt der Schönhauser Straße keine großflächigen Instandsetzungsmaßnahmen in Planung. Soweit erforderlich werden punktuelle Gefahrenstellen beseitigt. Eine Sperrung der Straße für Wirtschaftsverkehre ist nicht vorgesehen – auch nicht temporär befristet.</p> <p>Die Schönhauser Straße gehört zum übergeordneten Straßennetz und besitzt eine Verbindungsfunktion zwischen den Stadtzentren und Ortsteilen, auch für Lkw. Eine Herausnahme aus diesem Netz ist nicht möglich, da der Verkehr dann nur auf andere Straßen verlagert werden würde, die hierfür weniger geeignet sind und gleichermaßen schutzbedürftige Nutzungen aufweisen.</p> <p>Die Lage im nördlichen Straßennetz in Verbindung mit der Bundesstraße 96a führt dazu, dass sie auch für den Wirtschaftsverkehr zu den Industrie- und Gewerbegebieten in Pankow und Reinickendorf genutzt wird. So wird beispielsweise der gewachsene Großstandort Flottenstraße mit insgesamt 84 Hektar Fläche als bedeutender innerstädtischer Wirtschaftsstandort über diese Achse angesteuert (notwendige Sicherstellung der Ver- und Entsorgung). Die Verkehre zu diesem Standort verteilen sich jedoch auf mehrere Routen. So werden beispielsweise Verkehre zum Westhafen abgewickelt; die ansässigen Entsorgungsunternehmen nutzen diverse Routen, um das Stadtgebiet zu bedienen. Bauartbedingt verursachen gerade leere Container ein höheres Maß an Geräuschbelastung, insbesondere bei schadhafte Belägen oder Übergängen zwischen unterschiedlichen Fahrbahnbelägen.</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Hinweise gegeben, die zur Lärminderung die Ausweisung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen anregen. Eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung alle weiteren Aspekte, wie zum Beispiel eine vorhandene sensible Einrichtung (wie das im Beitrag angesprochene Heim), insbesondere aber auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde (VLB). Im Oktober 2018 wurde für die Schönhauser Straße im Abschnitt von der Kastanienallee bis zur Dietzgenstraße das von der VLB angeordnete Tempo 30 für die Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) umgesetzt.</p>

TOP	36 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Industrie- und Schwerlastverkehr durch Wohngebiet rund um die Uhr
	<p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p> <p>Möglich wäre in Teilen dieses Straßenabschnitts der Schönhauser Straße eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm. Antragsberechtigt sind die Eigentümer*innen der jeweiligen Wohnung, sprechen Sie gegebenenfalls mit Ihrer Hausverwaltung. Nähere Information finden Sie unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermmininderungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml.</p> <p>Unter den Beiträgen der TOP 51 finden sich mehrere Beiträge in der näheren Umgebung dieses Beitragsortes zum Themenkomplex Lärmbelastungen durch Wirtschaftsverkehre in Wohngebieten, unter anderem auch zur in diesem Beitrag angesprochenen Kastanienallee: TOP 03 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01061/), TOP 01 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01573/), TOP 15 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01198/), TOP 23 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01341/) und TOP 37 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01566/).</p>
	Stand: Januar 2019



Hauptstraße/Wilhelmsruh

Pankow/Wilhelmsruh

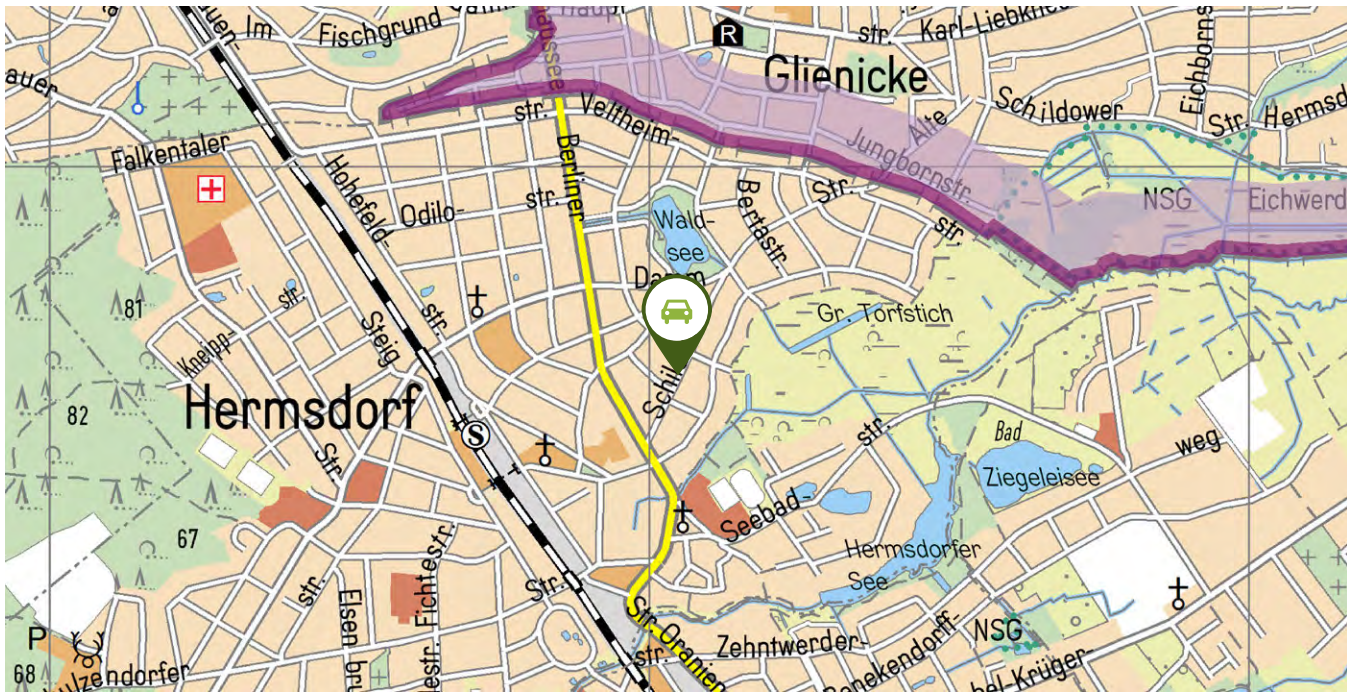
TOP	37 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Hauptstraße/Wilhelmsruh
Straße	Hauptstraße: Abschnitt von Uhlandstraße bis Niederstraße
Bezirk/Ortsteile	Pankow/Wilhelmsruh
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01566/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Der Pendel-Verkehr durch die Hauptstraße (Pankow/Wilhelmsruh) hat in den vergangenen Jahren drastisch zugenommen und wird wohl auch zukünftig weiter wachsen.</p> <p>Ideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> durchgängig Tempo 30 im gesamten Bereich der Hauptstraße Einrichtung einer Fußgängerampel insb. für die vielen Grundschulkinder, die die Straße täglichen mehrfach auf ihrem Schulweg überqueren müssen. Fahrradweg anlegen Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten idealerweise Umleitung des Durchgangsverkehrs. <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte Maßnahme: Verkehrsfluss organisieren (Verlagerung, Verkehrsfluss verbessern, Lieferzonen, Parkraumbewirtschaftung)
Stellungnahme	<p>Die Hauptstraße führt zwischen Niederstraße und Uhlandstraße durch ein Wohngebiet. Insgesamt ist dies ein etwa 1.050 Meter langer Straßenabschnitt mit teils offener und teils geschlossener Bebauungsstruktur mit Ein- und Mehrfamilienhäusern.</p> <p>An der Hauptstraße liegen in diesem Straßenabschnitt laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 72 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 64 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, sowohl ganztags als auch nachts überschritten. Auf diesem Straßenabschnitt liegt somit eine hohe Betroffenheit durch Verkehrslärm vor. Hierzu trägt auch die teilweise schadhafte Asphalt-Fahrbahndecke bei; insbesondere beim Befahren mit schweren Fahrzeugen können hohe Spitzenpegel verursacht werden, die eine hohe Störwirkung haben.</p>

TOP	37 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Hauptstraße/Wilhelmsruh
	<p>Um diese Lärmbelastung zu verringern, wäre nach erster fachlicher Einschätzung für diesen Straßenabschnitt der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags sinnvoll. Seitens des Bezirks ist der Einsatz von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Fahrbahnsanierung beabsichtigt. Für diesen Straßenabschnitt ist allerdings erst langfristig mit einer Fahrbahnsanierung zu rechnen. Derzeit sind in diesem Abschnitt der Hauptstraße auch keine großflächigen Instandsetzungsmaßnahmen in Planung. Soweit erforderlich werden punktuelle Gefahrenstellen beseitigt. Eine Sperrung der Straße für Durchgangsverkehre ist nicht vorgesehen – auch nicht temporär befristet.</p> <p>Die Hauptstraße gehört zum übergeordneten Straßennetz und besitzt eine Verbindungsfunktion zwischen den Stadtzentren und Ortsteilen. Eine Herausnahme aus diesem Netz ist nicht möglich, da der Verkehr dann nur auf andere Straßen verlagert werden würde, die hierfür weniger geeignet sind und gleichermaßen schutzbedürftige Nutzungen aufweisen.</p> <p>Aktuell gibt es in diesem Bereich (Ortsteilzentrum) der Hauptstraße zwei Fußgängerüberwege mit Mittelinsel (Edelweißstraße und Hertzstraße) und eine Mittelinsel als Querungshilfe (südlich der Niederstraße in Höhe Straße 33). Für mehr Sicherheit im Fußverkehr nimmt die Verkehrslenkung Berlin Standortvorschläge für Fußgängerampeln entgegen. Sie können diese an folgende Adresse senden: Verkehrslenkung Berlin – VLB B Flughafengebäude Tempelhof Tempelhofer Damm 45, Bauteil 6 12101 Berlin verkehrslenkung@senuvk.berlin.de</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Hinweise gegeben, die zur Lärminderung die Ausweisung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen anregen. Eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Daher kann ein Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung auch bei einer hohen Lärmbelastung durch Verkehrslärm – wie hier vorliegend – abgelehnt werden. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p> <p>Entsprechend dem Berliner Mobilitätsgesetz sollen an Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen hergestellt werden. Zwischen dem Bezirk Pankow und der für die Radverkehrsförderung zuständigen Stelle der Senatsverwaltung hat es bereits erste Gespräche zu dieser Thematik für die Hauptstraße gegeben. Die Planungen sollen in Kürze aufgenommen werden. Die Umsetzung der Maßnahme wird jedoch erst mittelfristig erfolgen können.</p> <p>In diesem Beitrag wurde auch auf die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit hingewiesen. Zu einer verbesserten Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit können auch Geschwindigkeitskontrollen der Polizei beitragen. Daher wird der Hinweis auf Geschwindigkeitsüberschreitungen an die Polizei weitergegeben.</p> <p>Möglich wäre im überwiegenden Teil dieses Abschnitts der Hauptstraße eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm. Antragsberechtigt sind die Eigentümer*innen der jeweiligen Wohnung, sprechen Sie gegebenenfalls mit Ihrer Hausverwaltung. Nähere Information finden Sie unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml.</p> <p>Unter den Beiträgen der TOP 51 finden sich weitere Beiträge in der näheren Umgebung dieses Beitragsortes: TOP 15 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01198/) und TOP 23 (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01341/).</p>

Stand: Januar 2019



Schildower Straße Reinickendorf/Hermsdorf


TOP	38 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Schildower Straße
Straße	Schildower Straße
Bezirk/Ortsteil	Reinickendorf/Hermsdorf
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01615/
Beitragstext	<p>Die Schildower Straße in Berlin Hermsdorf ist ein reines Wohngebiet und von Durchgangsverkehr und Geschwindigkeitsüberschreitungen geplagt.</p> <p>Direkt am Waldseeweg befindet sich ein Kinderspielplatz.</p> <p>Durchgangsverkehr und Pendelverkehr in diesem Ausmaß gehört nicht in ein Wohngebiet!</p> <p>Durchfahrtsverbote sind dringend notwendig.</p>
Stellungnahme	<p>Die Schildower Straße ist Teil des untergeordneten Straßennetzes und als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die Lage zwischen dem Berliner Ortsteil Hermsdorf und der Nachbargemeinde im Land Brandenburg, Gliencke-Nordbahn, macht das Durchfahren der Straße attraktiv für den überörtlichen Verkehr. Gegen die hohe Verkehrsbelastung richten sich allein drei Beiträge unter den fünfzig bestbewerteten.</p> <p>Für die Schildower Straße liegt formal die Zuständigkeit für Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung bei der Straßenverkehrsbehörde des Bezirkes Reinickendorf. Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes hat in der Vergangenheit bereits straßenräumliche Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung ergriffen. Diese sind in der Wirkung begrenzt und haben angesichts der breiten Anwohnerbeteiligung die Problemlage nicht grundsätzlich entschärft. Deutlich wird, dass die Nachbargemeinde Berlins in Brandenburg, nämlich das Amt Gliencke-Nordbahn, bei der Erarbeitung eines Lösungsansatzes einzubeziehen ist. Denn der für den überörtlichen Verkehr genutzte Straßenzug Schildower Straße auf dem Berliner Stadtgebiet mündet in die Alte Schildower Straße auf dem Gebiet der Nachbargemeinde. Die Alte Schildower Straße ist wie auf Berliner Seite eine Straße des untergeordneten Netzes. Die Maßnahmenzuständigkeit liegt bei der Straßenverkehrsbehörde der Gemeinde. Diese erstellt aktuell einen Lärmaktionsplan, dessen Entwurf unter https://www.gliencke.eu/portal/seiten/laermaktionsplan-904000178-22451.html öffentlich ausliegt.</p>

TOP	38 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Schildower Straße
	<p>Die Möglichkeiten der Lärmaktionsplanung Berlin bestehen in der Unterstützung eines länderübergreifenden gemeinsamen Planungsverfahrens. Die zuständigen Stellen sind angesprochen worden und es fand auf Einladung des Bezirksamtes Reinickendorf am 22. Januar 2019 ein erstes Treffen statt. In diesem wurde vereinbart, dass auf der Grundlage von Verkehrserhebungen weitere Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden sollen, mit denen die reine Gebietsdurchfahrt unattraktiver wird.</p> <p style="text-align: right;">Stand: Januar 2019</p>



Clublärm Open Air


Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg

TOP	39 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Clublärm Open Air
Straße	Schlesische Straße; Abschnitt Lohmühleninsel/Flutgraben
Bezirk/Ortsteil	Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01683/
Beitragstext	<p>Der Kiez ist zum Ballermannkiez verkommen. Wir leiden unter Schlafstörungen, Kopfschmerzen, Herzrhythmusstörungen und zahlreichen anderen gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Die Clubs ballern 6 bis 7 Tage in der Woche/23 Stunden am Tag – Open air ohne Schallschutz-Wände in die Schlaf- und Kinderzimmer. Einige Menschen ziehen weg, sofern sie können. Maßnahmen: Gesetzliche Richtwerte, Grenzwerte, Nachtruhe einhalten, Schallschutzwände bauen, PolitikerInnen in die Pflicht nehmen endlich zu handeln! Warum werden wir so gequält?</p>
Stellungnahme	<p>Die von Clubs verursachten Geräuschimmissionen sind nach TA Lärm zu bewerten. Je nach Gebiet gelten strenge Immissionsrichtwerte. Beispielsweise gelten im allgemeinen Wohngebiet Richtwerte von tags 55 Dezibel (A-bewertet) und nachts 40 Dezibel (A-bewertet). Im Mischgebiet gelten Richtwerte von tags 60 Dezibel (A-bewertet) und nachts 45 Dezibel (A-bewertet). Auch werden so genannte Lästigkeitszuschläge (Tonhaltigkeit, tiefe Frequenzen) berücksichtigt. Grundsätzlich ist von den Betreibenden der Clubs also sicherzustellen, dass keine Lärmbelastigungen verursacht werden.</p> <p>Zur Vermeidung von störenden Geräuschen durch lautstarke Musik sollte der Betreibende seine Musikanlage durch einen anerkannten Sachverständigen für Akustik mittels eines Schallpegelbegrenzers (Limiter) auf das zulässige Maß begrenzen lassen. Das gilt gleichermaßen für Veranstaltungen mit Live-Musikdarbietungen. Zusätzlich sollte durch einen Sachverständigen bei jeder Art von Live-Musik geprüft werden, ob die vorhandene Schalldämmung hierfür ausreichend ist.</p> <p>Zuständig für die Einhaltung der Immissionsrichtwerte sind die Bezirksämter, beziehungsweise die bezirklichen Umweltämter.</p> <p>Sie können sich bei (vermuteten) Verstößen 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).</p> <p>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.</p>

Stand: Dezember 2018



Lärm durch Clubmusik + Touristen Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg

TOP	40 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärm durch Clubmusik + Touristen
Straße	Flutgraben; Abschnitt Schlesische Straße/Flutgraben
Bezirk/Ortsteil	Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01690/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Im Bereich Schlesische Straße/Flutgraben bis in den Park „Schlesischer Busch“ hat die Belastung durch Open-Air-Events in den letzten 10 Jahren enorm zugenommen, besonders durch die massive Expansion der Clubs am Flutgraben. Diese Clubs, die Techno als Open-Air in die Luft blasen und deren Bässe oft vom frühen Abend die ganze Nacht durch den Park bis in die weit entfernten Wohnungen wabern, ziehen immer mehr Touristen an (mit Touristen sind hier Berliner aus anderen Stadtteilen genauso wie Auswärtige gemeint), die laut (weil besoffen oder bekifft) durch die Straßen ziehen, die Hauswände vollpinkeln und unsäglich viel Müll (Flaschen + ToGo-Plastik) hinterlassen. Für die 600 Anwohner bedeutet das Schlaflosigkeit bis hin zu gesundheitlichen Schäden und Arbeitsunfähigkeit und nach Wochenenden oft ein verwüsteter Park.</p> <p>Kategorie: Freizeitlärm, der einem genau die Freizeit – sprich Ruhezeit – raubt, die man gerne hätte (Abende, Nächte, Wochenenden)</p> <p><u>Maßnahmen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbot von Open-Air-Techno ■ Schalldämmung von Clubs
Stellungnahme	<p>Die von Clubs verursachten Geräuschimmissionen sind nach TA Lärm zu bewerten. Je nach Gebiet gelten strenge Immissionsrichtwerte. Bspw. gelten im allgemeinen Wohngebiet Richtwerte von tags 55 Dezibel (A-bewertet) und nachts 40 Dezibel (A-bewertet). Im Mischgebiet gelten Richtwerte von tags 60 Dezibel (A-bewertet) und nachts 45 Dezibel (A-bewertet). Auch werden so genannte Lästigkeitszuschläge (Tonhaltigkeit, tiefe Frequenzen) berücksichtigt. Grundsätzlich ist von den Betreibenden der Clubs also sicherzustellen, dass keine Lärmbelastungen verursacht werden. Zur Vermeidung von störenden Geräuschen durch lautstarke Musik sollte der Betreibende seine Musikanlage durch einen anerkannten Sachverständigen für Akustik mittels eines Schallpegelbegrenzers (Limiter) auf das zulässige Maß begrenzen lassen.</p>

TOP	40 / 10 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lärm durch Clubmusik + Touristen
	<p>Das gilt gleichermaßen für Veranstaltungen mit Live-Musik-Darbietungen. Zusätzlich sollte durch einen Sachverständigen bei jeder Art von Live-Musik geprüft werden, ob die vorhandene Schalldämmung hierfür ausreichend ist.</p> <p>Zuständig für die Einhaltung der Immissionsrichtwerte sind die Bezirksämter beziehungsweise die bezirklichen Umweltämter.</p> <p>Sie können sich bei (vermuteten) Verstößen 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).</p> <p>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.</p> <p style="text-align: right;">Stand: Dezember 2018</p>



Gastronomie- und Tourismuslärm im Weserkiez Neukölln/Neukölln

TOP	41 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Gastronomie- und Tourismuslärm im Weserkiez
Straßen	Weserkiez; Abschnitt(e): Hermannplatz bis Wildenbruchstraße sowie Seitenstraßen (Pannierstraße, Hobrechtstraße, Weichselstraße und andere)
Bezirk/Ortsteil	Neukölln/Neukölln
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01241/
Beitragstext	<p>Wer im nördlichen Teil der Weserstraße (vom Hermannplatz bis mindestens runter zur Wildenbruchstraße) oder in einer der Seitenstraßen (besonders schlimm die Pannierstraße, Hobrechtstraße oder Weichselstraße) wohnt, der ist insbesondere im Sommer (aber auch im Winter) vom Gastronomie- und Tourismuslärm geplagt. Im Sommer lassen sich beispielsweise in der Weichselstraße zwischen Sonnenallee und Weserstraße nach 22:00 Uhr bis zu 70 Dezibel messen. Der gesamte Kiez ist eine rechtsfreie Zone, da das Ordnungsamt nur bis 21:00 Uhr kontrolliert und die Polizei ungern Lärmanzeigen aufnimmt. Wer als Anwohner fünf bis acht Bars/Restaurants vor seinem Haus hat, müsste rein theoretisch jeden Laden einzeln anzeigen oder für jeden Laden monatelang Lärmprotokolle schreiben. Niemand traut sich von den Anwohnern, sich zu diesem Thema zu äußern, weil niemand als „uncool“ oder „spießig“ daher kommen will – tatsächlich raubt es den Anwohnern in diesem Kiez aber den letzten Nerv. Auch das Stadtteilbüro im Reuterkiez veranstaltet immerhin inzwischen halbjährliche Nachbarschaftstreffs zu diesem Thema. Viel zu wenig! Die einzige Maßnahme, die hier hilft: Mindestens im Sommer tägliche Ordnungsamt-Patrouillen, die die Nachtruhe ab 22:00 Uhr für die Anwohner durchsetzen. Es ist ein Hohn, dass tausende Optionen unten zum „Verkehrslärm“ zur Auswahl stehen, aber der Tourismus- und Gastronomie- und Tourismuslärm völlig ignoriert wird.</p>
Stellungnahme	<p>Bei den Freiluftgaststätten gestaltet sich die Lage schwierig, weil diese 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.</p> <p>Einschlägig ist somit § 3 des Landes-Immissionsschutzgesetzes Berlin, der im Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr erhebliche Belästigungen verbietet. Eine allgemeingültige Definition der erheblichen Belästigung durch Lärm von Freiluftgaststätten gibt es jedoch nicht. In Ermangelung einer besseren Regelung wird in Berlin in Anlehnung an die TA Lärm bewertet.</p>

TOP	41 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Gastronomie- und Tourismuslärm im Weserkiez
	<p>Je nach Gebiet finden Sie in der TA-Lärm strenge Immissionsrichtwerte. Bspw. gelten im allgemeinen Wohngebiet Richtwerte von tags 55 Dezibel (A-bewertet) und nachts 40 Dezibel (A-bewertet). Im Mischgebiet gelten Richtwerte von tags 60 Dezibel (A-bewertet) und nachts 45 Dezibel (A-bewertet). Auch werden so genannte Lästigkeitszuschläge (Tonhaltigkeit, tiefe Frequenzen) berücksichtigt.</p> <p>Es kann davon ausgegangen werden, dass in der Nachbarschaft der meisten Freiluftgaststätten in Berlin ab 22:00 Uhr erhebliche Belästigungen zu konstatieren sind.</p> <p>Dies muss messtechnisch überprüft werden, um mögliche Konsequenzen für die Freiluftgaststätten zu beurteilen.</p> <p>Bitte bedenken Sie, dass eine Lärmmessung nicht mit einem Smartphone oder ähnlichen durchgeführt werden kann, da hier irreführende Ergebnisse zu erwarten sind. Daher müssen die Lärmmessungen von einem Sachverständigen mit entsprechend professionellen Messgeräten durchgeführt und interpretiert werden.</p> <p>Weiter bleibt der Umstand zu beachten, dass die TA Lärm Ausnahmen von diesen Regelungen an 10 Tagen im Jahr gestattet.</p> <p>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.</p> <p>Die zu erwartende Lärmbelästigung 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 ggf. die Ausnahmezulassung verweigert werden. Die Versagung bedeutet, dass der Vorgarten in den Nachtstunden nicht betrieben werden darf.</p> <p>Zuständig für die Einhaltung der Immissionsrichtwerte sind die Bezirksämter bzw. die bezirklichen Umweltämter.</p> <p>Sie können sich bei (vermuteten) Verstößen 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).</p> <p>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.</p>

Stand: Dezember 2018



Überdachung der Autobahn Tempelhof-Schöneberg/Friedenau

TOP	42 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Überdachung der Autobahn
Straße	Varziner Straße
Bezirk/Ortsteil	Tempelhof-Schöneberg/Friedenau
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01317/
Beitragstext	<p>„Als Anwohner der Varziner Straße in 12161 Berlin bin ich Tag und Nacht dem Lärm der Autobahn und der Bahn ausgesetzt. Es ist dringend geboten, Lärmschutzwände, die auch die oberen Etagen schützen zu installieren.</p> <p>Ein Traum wäre die Überdachung der Stadtautobahn mit einem sicheren Schnellfahrradweg auf dem Dach.“</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 Baulastträgers 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 (Lärmminderung 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 Innenstadtgebiet 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> <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.</p>

TOP	42 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Überdachung der Autobahn
	<p>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-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. 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>Stand: Juli 2018; Stand zum aktualisierten Gesamtkonzept Lärmsanierung Februar 2019</p>



Böhmischer Platz für Menschen (nicht für Autos)

Neukölln/Neukölln

TOP	43 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Böhmischer Platz für Menschen (nicht für Autos)
Ort	Böhmischer Platz
Bezirk/Ortsteil	Neukölln/Neukölln
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01367/
Beitragstext	<p>Der Böhmische Platz in Rixdorf hat ein hohes Potential als Erholungsort mit seinen Tischtennisplatten, Cafés, Restaurants, seiner Außengastronomie und Bäumen. Aktuell ist er aber an allen denkbaren und undenkbaren Ecken zugestellt und von Autos und Lieferwagen befahren. Das sorgt für ständiges Hupen, Beschleunigen, Bremsen und ganz allgemein viel Fahrlärm. Ganz abgesehen davon, dass es für die Sicherheit von Fußgängern, Rad- und Autofahrer schrecklich ist. Ziel sollte sein, einen ruhigen Ort zu schaffen, an dem Bewohner und Touristen in Ruhe in der Außengastronomie sitzen können um einen der wenigen begrünten flecken in der Ecke zu genießen. Das Potential ist – trotz widriger Umstände – jetzt schon da, was man an Tischtennisgruppen und hoher Dichte an Cafés und Restaurants sehen kann. Wenn jetzt der Platz gezielt gestaltet wird, kann er sich extrem gut entwickeln.</p>
Stellungnahme	<p>Der Böhmische Platz liegt in Neukölln nahe des Rixdorfer Dorfkerns in einem dicht besiedelten Wohngebiet. Das Ortsbild wird geprägt von einigen Cafés mit Sitzmöglichkeiten, Läden des täglichen Bedarfs (Apotheke, Zeitschriften, Blumen), Bäumen und Tischtennisplatten. Die Wege und der Platz sind weitgehend gepflastert, Grünflächen sind rar. Der Platz ist von Straßen umringt, die westliche Seite (Böhmische Straße) ist von beiden Richtungen befahrbar, die östliche dagegen nur von der Niemetzstraße, von der Schudomastraße ist die Durchfahrt verboten. Die anliegenden Straßen sind Nebennetzstraßen, die Zuständigkeit liegt hier beim Straßenbaulastträger, dem Bezirk Neukölln (Straßen- und Grünflächenamt).</p> <p>Der Berliner Senat arbeitet beständig daran den Modal Split hin zu den umweltverträglicheren Verkehrsträgern zu verschieben. So wurde erst im Juni 2018 das Mobilitätsgesetz im Berliner Abgeordnetenhaus verabschiedet.</p>

TOP	43 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Böhmischer Platz für Menschen (nicht für Autos)
	<p>Hier heißt es „Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden.“ (§ 4, Absatz 3)</p> <p>Mittelfristig werden auch die Anwohnenden vom Böhmischen Platz profitieren. Der Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußwege) wird gestärkt mit der klaren Absicht den motorisierten Individualverkehr (MIV) zur verringern. Dies wird sich auch auf die Anzahl der Parksuchenden im Nebennetz auswirken.</p> <p>Darüber hinaus werden im Berliner Lärmaktionsplan die Themen „Innerstädtische Ruheorte“ und „Verkehrsverhalten“ integriert sein. Wie sich die Erkenntnisse konkret auf den Böhmischen Platz anwenden lassen, hängt von verschiedenen Faktoren ab und kann noch nicht konkretisiert werden.</p> <p>Bezüglich der Situation am Böhmischen Platz wird die Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz das Gespräch mit dem Bezirk Neukölln suchen, um die Lärmsituation und somit die Aufenthaltsqualität zu verbessern.</p>
	Stand: Dezember 2018



B1 in Mahlsdorf zu laut, ruhiger durch Asphalt

Marzahn-Hellersdorf/Mahlsdorf

TOP	44 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	B1 in Mahlsdorf zu laut, ruhiger durch Asphalt
Straße	B1
Bezirk/Ortsteil	Marzahn-Hellersdorf/Mahlsdorf
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01505/
Beitragstext	Die B1 ist östlich von der Hönower Straße Ecke Alt-Mahlsdorf zu laut. Ein Grund sind die Betonplatten auf der Straße aus den 1980er-Jahren. Die B1 sollte asphaltiert werden, da durch würde es ruhiger werden. Außerdem sollte die Verkehrsgeschwindigkeit am Tage auf 50 Kilometer pro Stunde und nachts auf 30 Kilometer pro Stunde reduziert werden.
Stellungnahme	<p>Östlich der Hönower Straße/Alt-Mahlsdorf liegen laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 78 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 70 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, an den straßenzugewandten Hausseiten überschritten.</p> <p><u>Fahrbahnsanierung</u></p> <p>Es ist dem zuständigen Straßen- und Grünflächenamt (SGA) bekannt, dass die Absenkung und die somit verstärkte Fugenbildung der Betonplatten durch den angestiegenen Schwerlastverkehr in diesem Bereich der B1 zunehmen. Westlich der Hönower Straße zwischen Apollofalterallee und Möwenweg wurde daher stadtauswärts eine Betonfeldsanierung im Herbst 2017 durchgeführt. Stadteinwärts wurden auf gleicher Höhe ebenfalls besonders schadhafte Asphaltstellen saniert. Für den Bereich östlich der Hönower Straße sind laut SGA Marzahn-Hellersdorf aufgrund des vorliegenden Schadensbildes derzeit keine Sanierungsmaßnahmen geplant. Bei einer grundhaften Sanierung des Fahrbahnbelages sollte der Einsatz einer lärmarmen Asphaltbauweise geprüft werden.</p>

TOP	44 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	B1 in Mahlsdorf zu laut, ruhiger durch Asphalt
	<p><u>Tempo 30</u></p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Hinweise gegeben, die zur Lärminderung die Ausweisung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen anregen. Eine Temporeduzierung ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p> <p><u>Schallschutzfenster</u></p> <p>Eine Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm wäre im überwiegenden Teil dieses Straßenabschnitts der B1 möglich. Antragsberechtigt sind die Eigentümer*innen der jeweiligen Wohnung, sprechen Sie gegebenenfalls mit Ihrer Hausverwaltung. Nähere Information finden Sie unter http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminierungsplanung/de/schallschutzfenster/info.shtml.</p>
	Stand: Dezember 2018



Bäume in die Kastanienallee

Pankow/Rosenthal

TOP	45 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Bäume in die Kastanienallee
Straße	Kastanienallee: Abschnitt zwischen Friedrich-Engels-Straße und Schönhauser Straße
Bezirk/Ortsteil	Pankow/Rosenthal
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01585/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Der Vorschlag nach der Sanierung der Straße keine Allee Bäume zu pflanzen finde ich furchtbar. Kastanienallee ohne Kastanien ??? Fahrradwege fehlen. Starker Verkehr und man kommt gelegentlich nicht über die Straße, keine Übergänge.</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte ■ Maßnahme: Pflanzen von Bäume
Stellungnahme	<p>Die Kastanienallee gehört zum übergeordneten Straßennetz des Stadtentwicklungsplans Verkehr und führt in diesem Straßenabschnitt (Schönhauser Straße bis Friedrich-Engels-Straße) überwiegend durch ein Wohngebiet. Insgesamt ist dies ein etwa 900 Meter langer Straßenabschnitt mit überwiegend offener Bebauungsstruktur mit Ein- und Mehrfamilienhäusern und Gärten.</p> <p>An der Kastanienallee liegen in diesem Straßenabschnitt laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bis zu 69 Dezibel (A-bewertet) ganztags und bis zu 61 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. Damit werden die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, nachts überschritten und ganztags nicht überschritten. Ganztags werden die Schwellenwerte der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung von 65 Dezibel (A-bewertet) überschritten. Die Kastanienallee hat in diesem Abschnitt nahezu vollständig schadhafte Asphalt-Fahrbahndecken, durch die trotz der bestehenden Tempo 30-Regelung Lärmpegel mit einer Störwirkung, insbesondere von schweren Fahrzeugen, verursacht werden.</p> <p>Um diese Lärmbelastung deutlich zu verringern, besteht nach erster fachlicher Einschätzung für diesen Straßenabschnitt insbesondere der Bedarf, die Fahrbahnoberfläche der Kastanienallee zu sanieren und dabei den vorhandenen schadhafte Asphaltbelag zu ersetzen. Dies ist mit dem Umbau der Kastanienallee (2. Bauabschnitt) vorgesehen. Zur weiteren Lärminderung wird auch der mit dem geplanten Umbau des Straßenabschnitts einhergehende Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags beitragen.</p>

TOP	45 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Bäume in die Kastanienallee
	<p>Die Kastanienallee gehört zum übergeordneten Straßennetz und besitzt eine Verbindungsfunktion zwischen den Stadtzentren und Ortsteilen, auch für Lkw. Eine Herausnahme aus diesem Netz ist nicht möglich, da der Verkehr dann nur auf andere Straßen verlagert werden würde, die hierfür weniger geeignet sind und gleichermaßen schutzbedürftige Nutzungen aufweisen. Der 2. Bauabschnitt (BA) der Kastanienallee entspricht nicht annähernd den gegenwärtigen und zukünftigen Beanspruchungen. So sind unter anderem verkehrssichere Angebote für den Radverkehr nicht vorhanden.</p> <p>Weiterhin ist der Straßenbaumbestand (Kastanien, Robinien, Linden, Salix) aufgrund der Anpassung an die Erfordernisse des Straßenstandortes stark geschädigt. Die Kastanien wurden laut Baumkataster in der Nachkriegszeit gepflanzt. Die Bäume weisen Einfaulungen im Stamm- und Kronenbereich auf. Die Bepflanzung ist lückenhaft, da aus Gründen der Verkehrssicherheit bereits zahlreiche Bäume entfernt werden mussten. Bei den notwendigen umfangreichen Baumaßnahmen in der Straße ist davon auszugehen, dass weitere Schäden im Wurzelbereich durch den notwendigen Leitungs- und Kanalbau verursacht werden.</p> <p>Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Pankow plant den östlichen Teil der Kastanienallee von Friedrich-Engels-Straße bis Dietzgenstraße umzubauen und beabsichtigt, im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berlin, einen lärmarmen Fahrbahnbelag in den 2. Bauabschnitt einzubauen. Die Aufteilung der geplanten Querschnitte der Kastanienallee erfolgte unter Berücksichtigung der bestehenden örtlichen Verhältnisse in Verbindung mit den verkehrlichen Erfordernissen. So ist mit der Umbaumaßnahme von der Friedrich-Engels-Straße bis zur Dietzgenstraße auch der Bau von regelgerechten Radverkehrsanlagen vorgesehen. Flächen für den ruhenden Verkehr (Längs- beziehungsweise überwiegend Schrägparken 45 Grad) mit Straßenbegleitgrün sind im Teilabschnitt von Friedrich-Engels-Straße bis Eschenallee geplant. Der vorhandene Baumbestand entlang der Kastanienallee wird im Zuge des Umbaus nahezu vollständig gefällt werden. Insgesamt werden nach derzeitigem Stand etwa 90 Bäume gefällt, davon 60 Kastanien und 30 andere Arten. Vorgesehen sind Neupflanzungen von etwa 50 Bäumen (Esskastanien). Für das Bauvorhaben erfolgt insgesamt die Erarbeitung eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) mit Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag (ASB) und Faunauntersuchungen.</p> <p>Zur Verbesserung der Querung der Kastanienallee ist im 1. Teilabschnitt von Friedrich-Engels-Straße bis Eschenallee eine Mittelinsel östlich der Weißdornallee geplant.</p> <p>Die Straßenmaßnahme für den 1. Teilabschnitt von der Friedrich-Engels-Straße bis Eschenallee wird voraussichtlich im Frühjahr 2020 beginnen. Für den 2. Teilabschnitt ab Eschenallee bis Dietzgenstraße wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der Baubeginn hierfür ist dementsprechend noch nicht bekannt. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 50 Kilometer pro Stunde. Derzeit wird für den 1. Teilabschnitt die Ausführungsplanung erarbeitet, so dass weitere Informationen (unter anderem Bauphasen, Verkehrsführung während der Bauzeit) zum gegebenen Zeitpunkt auf den Seiten des Bezirksamtes Pankow veröffentlicht werden. Aktuelle Informationen zur Planung finden Sie voraussichtlich ab Mitte Februar 2019 auf den Internetseiten des Bezirksamtes Pankow unter https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung/artikel.207362.php.</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berlin wurden viele Hinweise gegeben, die zur Lärminderung die Ausweisung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen anregen.</p> <p>Eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p> <p>Unter den Beiträgen der TOP 51 findet sich mit TOP 03 „Kastanienallee in Rosenthal“ ein weiterer Beitrag zur Lärmbelastung in der Kastanienallee in Rosenthal (https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01061/).</p>

Stand: Januar 2019



Stilllegung Güterverkehr in der Innenstadt Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg

TOP	46 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Stilllegung Güterverkehr in der Innenstadt
Straßen	Hanauer Straße, Laubacher Straße und weitere Straßen entlang der Ringbahn
Bezirke	Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01704/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Die Autobahn verursacht eine sehr starke Lärmbelastung, jedoch sind die Geräusche der S-Bahn noch deutlich lauter. Dies hat sich leider seit der Sanierung der Gleise verschlimmert. Wir hatten angenommen, dass durch die Sanierung eine Lärminderung erfolgen würde. Der Güterverkehr der Bahn ist ein neues Problem. Lautstärke und deutlich spürbare Vibrationen übertreffen alle bisher vorhandenen Emissionen um ein Vielfaches. Wir wachen nachts von den durch den Güterverkehr verursachten Vibrationen auf. Da die zwei Lärmquellen Autobahn und Bahn auf unterschiedlichen Niveaus liegen, müsste es theoretisch zukünftig zwei Lärmschutzwände geben. Was kann gegen die Vibrationen unternommen werden, die auf Dauer auch zu Schäden an den Haus führen können?</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmenvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Schienenverkehr leiser machen ■ Maßnahme: Lärmschutzwände oder -wälle
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, 32, 33, 42, 46 und 51 gleich 10 Beiträge hierzu.</p> <p><u>Schienenverkehr</u></p> <p>Der betroffene Bereich befindet sich nahe der S-Bahnstrecke 6020 und der Fernbahnstrecke 6170. Die Fernbahnstrecke wurde aufgrund von Baumaßnahmen am Südkreuz mehrere Jahre nicht betrieben, aber im Jahr 2016 wieder in Betrieb genommen. Da dieses nicht mit wesentlichen baulichen Veränderungen verbunden war, ist dies rechtlich ein bestehender Verkehrsweg, für den kein verbindlicher Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen besteht. Neben der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine weitere Möglichkeit zur Lärmminimierung. Hierzu gibt es seit 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm (LSP) des Bundes, auf dessen Leistungen jedoch kein Rechtsanspruch besteht. 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.</p>

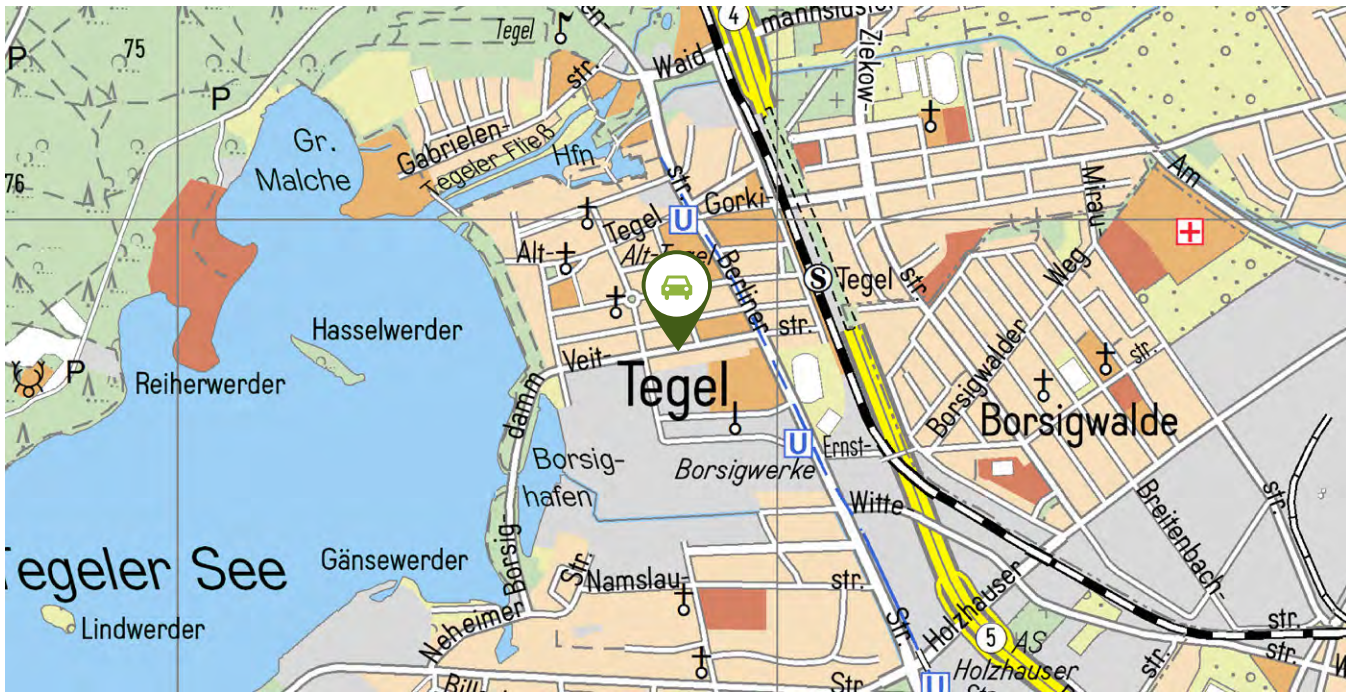
TOP	46 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Stilllegung Güterverkehr in der Innenstadt
	<p>Minderungen der Lärmbelastung durch Schienengüterverkehr werden aufgrund der geräuschärmer werdenden Güterwagen erwartet: Insbesondere da die in Deutschland verkehrenden Güterwagen weiterhin auf leisere Bremssysteme (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 – Schienenlärmenschutzgesetz). 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 deutlich leiser werden.</p> <p>Seitens der Deutschen Bahn AG erhielt die Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz folgende Anmerkungen und Hinweise zum Thema Erschütterungen, beginnend mit einigen allgemeinen Anmerkungen zum Eisenbahnbetrieb: Grundsätzlich ist der Betrieb von Eisenbahnstrecken zwangsläufig mit dem Eintrag von Schwingungen in den Baugrund und damit auch mit deren Weiterleitung und Übertragung in die benachbarten Gebäude verbunden.</p> <p>Die Weiterleitung der Erschütterungen und deren Wahrnehmung in einem Gebäude hängen von vielen unterschiedlichen Faktoren ab. Hierbei sind der Abstand von der Bebauung zum Gleis, die dort vorhandene Bodenstruktur aber auch die Konstruktion (Schwingungsempfindlichkeit) des jeweiligen Gebäudes als die wichtigsten Faktoren zu nennen. Dementsprechend wirkt sich die Schwingungsübertragung überall anders aus.</p> <p>Schwingungseinwirkungen aus dem Bahnbetrieb auf die Bauwerke erreichen nach den Erfahrungen der Deutschen Bahn AG allerdings keine Größenordnung, bei der mit einer Schädigung der Gebäudesubstanz gerechnet werden muss. Sie liegen deutlich unter den Anhaltswerten einschlägiger Normen für die Beurteilung möglicher Schäden an Bauwerken (zum Beispiel DIN 4150 Teil 3). Der Einsatz von Betonschwellen entspricht dem neuesten Stand der Technik und ist ein geprüftes Einsatzmittel. Eine Verpflichtung zum Einsatz von beschlachten Schwellen besteht jedoch nicht.</p> <p>Das Thema Immissionsschutz behandelt die DB AG in vieler Hinsicht und versucht fortwährend durch neue Technologien im Zusammenspiel mit den rechtlichen Grundlagen Verbesserungen zu erwirken. Auch der Erschütterungsschutz spielt dabei eine immer größere Rolle.</p> <p>Erschütterungen werden im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zwar grundsätzlich erwähnt, eine darüber hinausgehende konkrete Immissionsschutzverordnung oder andere untergesetzliche Regelungen zum Umgang mit verkehrsbedingten Erschütterungen gibt es derzeit jedoch nicht. An Bestandsstrecken, wie in diesem Fall, besteht zudem kein Anspruch der Anwohner auf Schutzmaßnahmen. Auch ein Erschütterungsanierungsprogramm existiert bisher nicht.</p> <p>Seien Sie versichert, dass der DB Netz AG die Notwendigkeit einer Lärm- und Erschütterungsreduktion an Bestandsstrecken sehr bewusst ist und diese mit hoher Ernsthaftigkeit verfolgt wird.</p> <p>Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken beim Eisenbahnbundesamt. Dieses erstellt einen bundesweiten Lärmaktionsplan. Die Hinweise zum Bahnlärm werden daher an das Eisenbahnbundesamt mit der Bitte um Berücksichtigung weitergeleitet.</p> <p><u>Stadtautobahn</u></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 Baulastträgers 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 (Lärmminderung 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 Innenstadtgebiet 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	46 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Stilllegung Güterverkehr in der Innenstadt
	<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>Stand: Stadtautobahn – Juli 2018, Schienenverkehr – Januar 2019</p>



Veitstraße in Tegel

Reinickendorf/Tegel

TOP	47 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Veitstraße in Tegel
Straße	Veitstraße
Bezirk/Ortsteil	Reinickendorf/Tegel
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01762/
Beitragstext	<p>Die Veitstraße ist eine sehr stark befahrene Straße, die durch ein Wohngebiet in Alt-Tegel führt. Autofahrer nutzen sie regelmäßig als vermutlich schnellere Alternative zur Bernauer Straße auf dem Weg nach Siemensstadt/Spandau. Tagsüber gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 Kilometer pro Stunde, ab 22:00 bis 6:00 Uhr 30 Kilometer pro Stunde. Die Veitstraße ist eine sehr laute und für Fußgänger und Radfahrer auch gefährliche Straße. Die geltenden Beschränkungen werden tagsüber und auch nachts selten eingehalten, oft werden geschätzt Geschwindigkeiten von 70 bis 80 Kilometer pro Stunde gefahren. Zum Teil besteht der Straßenbelag noch aus alten Betonplatten, die das Abrollgeräusch der Reifen deutlich steigern. Zu Beginn der Veitstraße/Ecke Berliner Straße ist Fußgängern die einzige sichere Überquerung über eine Fußgängerampel möglich. Es existiert im weiteren Straßenverlauf ein Zebrastreifen, dessen Überquerung aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und den gefahrenen Geschwindigkeiten zum Teil abenteuerlich ist. Die Veitstraße führt durch ein Wohngebiet, hier wohnen unter anderem auch viele Familien mit Kindern. Zur Verminderung des hohen Lärmpegels und Verbesserung der Sicherheit wäre hier dringlich erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ auch tagsüber geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Kilometer pro Stunde, ■ Maßnahmen, die geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen durchzusetzen (Kontrollen, Verkehrsberuhigungen), ■ eine Erneuerung des alten und lauten Fahrbahnbelages, ■ eine Fußgängerampel anstatt des Zebrastreifens. <p>Die Funktion der Veitstraße als „schnelle“ Abkürzung zum Beispiel Richtung Siemensstadt sollte grundsätzlich in Frage gestellt werden!</p>

TOP	47 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Veitstraße in Tegel
Stellungnahme	<p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Hinweise gegeben, die zur Lärminderung die Ausweisung weiterer Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen anregen. Auf Teilbereichen der Veitstraße besteht zur Nachtzeit bereits eine Begrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde aus Lärmschutzgründen. Eine Ausweitung der Temporeduzierung auf den ganzen Tag ist rechtlich allein auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung möglich. Bei einer Entscheidung hierzu sind neben der Lärmbelastung insbesondere auch die verkehrlichen Belange zu berücksichtigen. Die Zuständigkeit für die Prüfung und Anordnung liegen bei der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Hinsichtlich der Vielzahl von Tempo 30-Hinweisen in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung steht die Abteilung Umweltpolitik der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans über das weitere Vorgehen informieren.</p> <p>Übertretungen der zulässigen Geschwindigkeit, die hier auch angesprochen sind, stellen einen Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung dar. Diese Verstöße fallen in den Aufgabenbereich der Polizei. Sie betreibt die stationären Radargeräte und führt mobile Kontrollen durch. Im Vordergrund steht dabei zumeist die Verkehrssicherheit und nicht die Lärmentwicklung. Da überhöhte Geschwindigkeiten Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer bedeuten und zugleich Lärm verursachen, gibt es hier einen direkten Zusammenhang.</p> <p>Die Lärmbelastung in der Veitstraße liegt mit bis zu $L_{DEN} = 67$ Dezibel (A-bewertet) und $L_{night} = 57$ Dezibel (A-bewertet) über den Schwellenwerten des Lärmaktionsplans. Dies resultiert auch aus lärm erhöhenden Fahrbahnoberflächen. Im etwa 380 Meter langen Abschnitt zwischen der Berliner Straße und dem Medebacher Weg führt der schlechte Zustand des Asphalts zu einer erhöhten Lärmerzeugung. Im anschließenden etwa 280 Meter langen Abschnitt vom Medebacher- bis zum Eisenhammer Weg besteht die Fahrbahn aus lärm erhöhenden Betonplatten.</p> <p>Mit dem Straßen- und Grünflächenamt Reinickendorf wurden die Möglichkeiten einer Fahrbahnsanierung erörtert. Dort wird der Bedarf für eine solche Maßnahme gesehen, jedoch musste eine Sanierung aufgrund begrenzter Haushaltsmittel und anderer Vorhaben mit einem größeren Sanierungsbedarf bislang zurückgestellt werden. Mit dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz wurden dem Land Berlin zusätzliche Finanzmittel gewährt. Hieraus konnten Mittel zur Finanzierung der Straßensanierung der Veitstraße gewonnen werden. Damit beabsichtigt das Straßen- und Grünflächenamt Reinickendorf 2019 mit der Fahrbahnsanierung im Abschnitt der Veitstraße zwischen Berliner Allee und Medebacher Weg zu beginnen. Der angrenzende Abschnitt bis zum Eisenhammer Weg soll nach Fertigstellung zweier Hochbaumaßnahmen 2020 instand gesetzt werden. Mit erforderlichen Voruntersuchungen wurde bereits begonnen. Für beide Abschnitte ist der Einbau einer besonders lärmarmen Fahrbahnoberfläche vorgesehen, die gegenüber einem konventionellen Asphalt den Lärm nochmals um 2 Dezibel absenkt.</p> <p>Zuständig für die Prüfung, ob zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Ersatz eines Fußgängerüberweges durch eine Fußgängerampel geboten ist, ist die Verkehrslenkung Berlin, an die dieser Vorschlag weiter geleitet wird.</p>

Stand: Dezember 2018



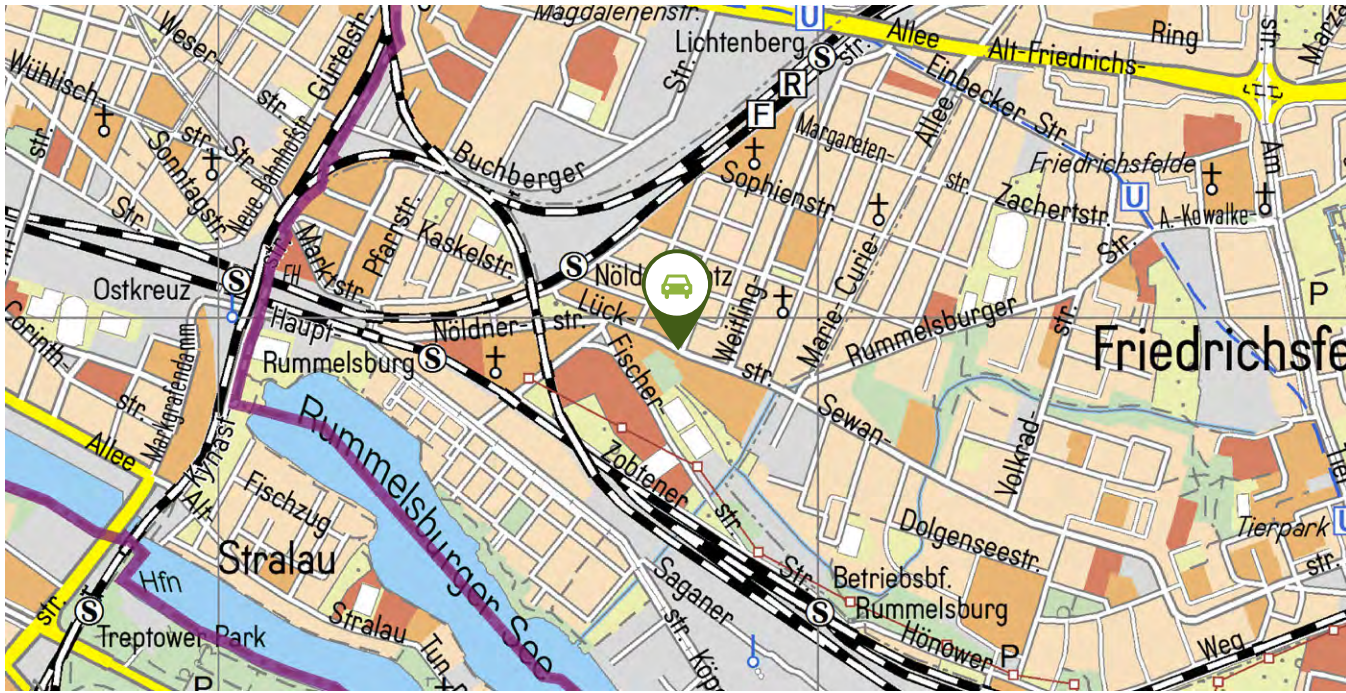
Dauerbass Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg

TOP	48 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Dauerbass
Straße	Schlesische Straße, Flutgraben; Abschnitt Lohmühleninsel
Bezirk/Ortsteil	Friedrichshain-Kreuzberg/Kreuzberg
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01769/
Beitragstext	Unsere Kinder können nirgends mehr spielen, überall Partypeople und Dauerbass
Stellungnahme	<p>Die von Clubs verursachten Geräuschimmissionen sind nach TA Lärm zu bewerten. Je nach Gebiet gelten strenge Immissionsrichtwerte. Beispielsweise gelten im allgemeinen Wohngebiet Richtwerte von tags 55 Dezibel (A-bewertet) und nachts 40 Dezibel (A-bewertet). Im Mischgebiet gelten Richtwerte von tags 60 Dezibel (A-bewertet) und nachts 45 Dezibel (A-bewertet). Auch werden so genannte Lästigkeitszuschläge (Tonhaltigkeit, tiefe Frequenzen) berücksichtigt. Grundsätzlich ist von den Betreibenden der Clubs sicherzustellen, dass keine Lärmbelastigungen verursacht werden. Zur Vermeidung von störenden Geräuschen durch lautstarke Musik sollte der Betreibende seine Musikanlage durch einen anerkannten Sachverständigen für Akustik mittels eines Schallpegelbegrenzers (Limiter) auf das zulässige Maß begrenzen lassen. Das gilt gleichermaßen für Veranstaltungen mit Live-Musik-Darbietungen. Zusätzlich sollte durch einen Sachverständigen bei jeder Art von Live-Musik geprüft werden, ob die vorhandene Schalldämmung hierfür ausreichend ist.</p> <p>Zuständig für die Einhaltung der Immissionsrichtwerte sind die Bezirksämter beziehungsweise die bezirklichen Umweltämter.</p> <p>Sie können sich bei (vermuteten) Verstößen 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).</p> <p>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.</p>

TOP	48 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Dauerbass
	<p>Es gibt in Berlin rund 1.850 öffentliche Spielplätze. Die meisten dieser Spielplätze (1.840) befinden sich in öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen. Weitere Spielplätze befinden sich auf Schulhöfen, in Baulücken und den Berliner Wäldern. Außer den öffentlichen Spielplätzen gibt es private Spielplätze auf den Grünflächen der Wohnungssiedlungen.</p> <p>Eine Karte der Berliner Spielplätze finden Sie hier: https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/stadtgruen/kinderspielplaetze/de/karte/index.shtml.</p> <p style="text-align: right;">Stand: Dezember 2018</p>



Lückstraße Lichtenberg/Rummelsburg

TOP	49 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lückstraße
Straße	Lückstraße
Bezirk/Ortsteil	Lichtenberg/Rummelsburg
	
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-01882/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Hallo,</p> <p>ich wohne in der Lückstraße/Emanuelstraße in 10317 Berlin-Lichtenberg. Gegenüber meines Wohnhauses ist der idyllische „Blockpark“. Der Park bietet Anwohnern jeher einen von Verkehrslärm geschützten Bereich. Jedoch ist es schwer diesen Park zu erreichen, da man die stark befahrene Lückstraße überqueren muss. Es wurden schon vor Jahren in der Lückstraße Lärmpegel ähnlich dem des Flughafen Tempelhof gemessen. Die Lückstraße ist einspurig, ohne Fahrradweg, mit Parkmöglichkeiten am Straßenrand (was die Verkehrssituation für alle Beteiligten erschwert), ohne Zebrastreifen, ohne Ampel aber mit vier passierenden Buslinien (195, 240, 296, 396) und stark befahrenen LKW Verkehr. Zudem besitzt die Lückstraße noch eine teilweise alte Häuserbebauung, die unter den starkem Verkehrsaufkommen großmotoriger Fahrzeuge enorm leidet, spürbar durch Erschütterungen/Schwingungen in den Wohnungen. Eine Tempo 30-Zone wäre nicht nur von allgemeiner Verkehrssicherheit wünschenswert, sondern auch eine enorme gesundheitliche Entlastung der Lärmbelästigten Anwohner. Wenn ich mir jedoch eines aus suchen und als Urberliner wünschen dürfte, dann wäre es ein Zebrastreifen von der Emanuelstraße zum Eingang Blockpark, sodass künftig alle Mütter mit/ohne Kleinstkindern, Schüler der Schulen „Kantgymnasium & OSZ; Fischerstraße“, sowie alle Anwohner und Besucher sicherer über die Straße kommen. Wenn noch zusätzlich Bäume oder Büsche, die ebenso Lärm mindernd wirken können gepflanzt werden, wäre das toll.</p> <p>Mit herzlichen Grüßen</p> <p>***</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Maßnahmvorschläge:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte ■ Maßnahme: Verkehrsfluss organisieren (Verlagerung, Verkehrsfluss verbessern, Lieferzonen, Parkraumbewirtschaftung) ■ Maßnahme: Mittelinsel/-streifen auf der Fahrbahn anlegen ■ Maßnahme: Pflanzen von Bäumen ■ Maßnahme: Fußwege erweitern und verbessern (Aufheben des Gehwegparkens)

TOP	49 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Lückstraße
Stellungnahme	<p>Ende 2017 wurde bereits ein Lärm- und Luftschadstoffgutachten zur Lückstraße 69 A und 70 A bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz für die Verkehrslenkung Berlin (VLB) erstellt. Die Ergebnisse zeigten, dass an allen Immissionspunkten der direkt an der Lückstraße liegenden Gebäude, die Schwellenwerte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung von 70 Dezibel (A-bewertet) ganztags und 60 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht, bei deren Überschreiten möglichst prioritär Maßnahmen ergriffen werden sollen, überschritten werden. Mit Pegeln von 65 bis 71 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht weist dieser Bereich der Lückstraße eine sehr hohe Lärmbelastung auf. Die hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen werden durch den Kraftfahrzeugverkehr in Verbindung mit einer sehr ungünstigen Bebauungssituation verursacht. (SenUVK IC)</p> <p>Auch aufgrund dieser Ergebnisse ist für den Stadtraum Lückstraße und Schlichtallee eine verkehrliche Untersuchung im Auftrag der Verkehrsabteilung unseres Hauses in Vorbereitung. Hier geht es um die Einschätzung der geplanten städtebaulichen Entwicklung/Neuordnung und der damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen einschließlich der Möglichkeiten zur Entlastung der Lückstraße. Die Untersuchung soll noch 2018 ausgeschrieben werden.</p> <p>Für die Prüfung und Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Kilometer pro Stunde im übergeordneten Verkehrsnetz ist die VLB zuständig. Nach Aussage der VLB ist die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Kilometer pro Stunde ganztags für die Lückstraße bereits beabsichtigt. Da sich der Verkehrslärm dadurch jedoch nicht auf ein zufriedenstellendes Niveau absinken lässt, wird ein Austausch zu den Verbesserungsmöglichkeiten in der Lückstraße mit allen verwaltungsinternen Beteiligten angestrebt.</p> <p>Für den TOP-26-Beitrag „Lückstraße“ ist diese Stellungnahme aufgrund des ähnlichen Inhalts identisch.</p> <p style="text-align: right;">Stand: August 2018</p>



Aktuelle Lärmmessungen und Veröffentlichung online

Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf

TOP	50 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Aktuelle Lärmmessungen und Veröffentlichung online
Straße	Detmolder Straße; Abschnitte Heidelberger/Bundes- und Innsbrucker Platz
Bezirk/Ortsteil	Charlottenburg-Wilmersdorf/Wilmersdorf
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02335/
Beitragstext	<p>Soweit ich verstehe, beruhen die (veralteten) offiziellen Lärmangaben wohl nicht auf tatsächlichen Messungen, sondern auf Berechnungen. Mir erscheint es fraglich, ob diese tatsächlich alle aktuellen Lärmquellen (Straßenlärm, Schienenlärm), einschließlich des neu wieder hinzugekommenen Güterzugverkehrs, berücksichtigen. Es wäre sinnvoll, hier aktuelle Messungen durchzuführen und zu veröffentlichen, die auch die unterschiedlichen Wind- und Wetterverhältnisse berücksichtigen.</p> <p>Am besten wäre es, diese kontinuierlich zu messen und online zu veröffentlichen!</p> <p>In ganz ähnlicher Weise sollten auch die Feinstaub- und Stickoxidbelastungen in der Nähe der Stadtautobahn (zum Beispiel am Heidelberger Platz, Bundesplatz, Innsbrucker Platz) regelmäßig (kontinuierlich) gemessen und online veröffentlicht werden!</p>
Stellungnahme	<p><u>Messung der Lärmimmissionen</u></p> <p>In den nationalen Rechtsverordnungen zum Verkehrslärm ist die Berechnung der Schallimmissionen von Straßen-, Schienen- und Flugverkehr vorgeschrieben. Auch die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie 2002/49/EG (umgesetzt mit §47 a-f Bundesimmissionsschutzgesetz in nationales Recht) stellt auf eine Lärmermittlung durch Berechnung ab.</p> <p>Mit den Berechnungsverfahren werden repräsentative Mittelungspegel für einen durchschnittlichen Jahrestag ermittelt. Die Verfahren sind bundesweit verbindlich vorgeschrieben.</p> <p>Die Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass die Rechenergebnisse in der Regel etwas höhere Ergebnisse zeigen als parallel durchgeführte Kontrollmessungen.</p> <p>Mit Schallausbreitungsprogrammen kann die Lärmbelastung durch die einzelnen Lärmquellen somit stadtweit ermittelt und rechtskonform beurteilt werden.</p>

TOP	50 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Aktuelle Lärmmessungen und Veröffentlichung online
	<p>Gemäß den Vorschriften der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind in einem Ballungsraum wie Berlin die Lärmbelastungen für die Hauptlärmquellen Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie für lärmrelevante genehmigungsbedürftige Industrieanlagen in strategischen Lärmkarten zu ermitteln. Diese werden alle fünf Jahre unter Verwendung von aktuell vorliegenden Verkehrsdaten der einzelnen Verkehrsträger aktualisiert.</p> <p>Die aktuellen strategischen Lärmkarten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurden am 30. Juni 2017 veröffentlicht. Diese finden Sie hier: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/kb705.htm.</p> <p>Die EU-Umgebungslärmrichtlinie finden Sie online unter https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0049&from=DE.</p> <p>Die Lärmkartierung für den Schienenverkehr (S-Bahn, Regional- und Fernverkehr) erfolgt bundesweit durch das Eisenbahnbundesamt. Die Karten sind unter http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba einsehbar.</p> <p>Mit Messungen wird die momentane Lärmsituation erfasst. Um daraus aber repräsentative Mittelungspegel abzuleiten, ist ein erheblicher Aufwand erforderlich. Neben der eigentlichen Messung müssten beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche, Geräusche durch andere Lärmquellen und baustellen- oder unfallbedingte Schwankungen der Verkehrsstärke erfasst und bewertet werden. Entsprechend verursachen Messungen erhebliche Kosten. Sinnvoll kann dieses im Einzelfall sein (zum Beispiel im Rahmen der Fluglärmüberwachung oder zu Kontrollzwecken, um den Effekt einer Maßnahme zu prüfen), stadtweit ist dieses aber nicht möglich.</p> <p>Für den Einsatz von Berechnungsmodellen spricht zudem, dass nur hiermit Prognosen für eine Lärmbelastung möglich sind. Dies ist insbesondere bei Planungsverfahren für Infrastrukturprojekte aber auch bei der Planung von Maßnahmen zur Lärminderung von erheblicher Bedeutung.</p> <p><u>Messung der Luftschadstoffe</u></p> <p>Auch für die Messung der Luftschadstoffe gilt die gleiche Aussage: nicht an allen Orten der Stadt kann kontinuierlich die Luftqualität anhand von Messungen überwacht werden. Modelle bilden hierbei eine sinnvolle Zusatzinformationsquelle.</p> <p>Das Berliner Luftgütemessnetz umfasst 16 ortsfeste Messstellen, von denen sechs an stark befahrenen Straßen die Situation an Hauptverkehrswegen wiedergeben. Fünf Messstellen befinden sich in typischen Wohngebieten und sind repräsentativ für die Luftqualität im Innenstadtbereich nicht unmittelbar an Hauptverkehrsstraßen. Weitere fünf Messstellen befinden sich am Stadtrand. Die Daten sind unter https://luftdaten.berlin.de/ abrufbar. Zusätzlich werden an weiteren 23 Stellen in engen Straßenschluchten Ruß und Stickoxide mit miniaturisierten Messgeräten erfasst. Dort würden große Messcontainer keinen ausreichenden Platz finden. Um flächendeckend die Luftqualität beurteilen zu können, werden Computermodelle eingesetzt. Die Modellergebnisse werden mit den ortsfesten Messungen verglichen, um einen hohen Qualitätsstandard zu garantieren.</p> <p>Auch für die Modellierung der Luftschadstoffe gilt ein Zeitrhythmus von fünf Jahren. Die Berechnungen der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung im Straßenraum für das Jahr 2015 sind unter folgender Internet-Adresse abrufbar: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart@mapId=wms03_11_2luftbelastverkehr@senstadt@bbox=389236,5818680,394056,5822381.</p> <p>Für die Prognosejahre 2020 und 2025 können die modellierten Werte online eingesehen werden: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=zoomStart@mapId=k03_11_2luftbelastverkehr2020@senstadt@bbox=389236,5818680,394056,5822381.</p>

Stand: Januar 2019



Besohlte Betonschwellen für S- und Güterbahn zwischen Heidelberger und Innsbrucker Platz

Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg

TOP	51 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Besohlte Betonschwellen für S- und Güterbahn zwischen Heidelberger und Innsbrucker Platz
Strecke	S-Bahn und Fernbahngleise zwischen Heidelberger Platz und Innsbrucker Platz
Bezirke	Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg
Beitragslink	https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02456/
Beitragstext und ausgewählte Maßnahmen	<p>Seit der Neuverlegung und Wiedereröffnung der Fernbahngleise am südlichen Berliner Ring entlang der Hanauer Straße sind durch vorbeifahrende Vibrationen und Erschütterungen zu einem zunehmenden Problem für uns geworden. Während alle vorbeifahrende Züge deutlich spürbare Erschütterungen erzeugen, führen manche Züge, vermutlich mit besonders vielen und besonders schwer beladenen Wagons, zu langanhaltenden (im Minutenbereich bei langen Zügen) heftigen Schwingungen des Gebäudes. Diese sind so stark, dass die Schwingungen an Lampen und anderen Gegenständen sichtbar sind, und es zu Erschütterungsgeräuschen von Schränken kommt. Solche Züge, die hauptsächlich nachts fahren, wecken regelmäßig durch die Erschütterungen die Hausbewohner auf. Bezogen auf die subjektiven Wahrnehmungen der Richterskala würde dies etwa einem Erdbeben der Stärke 4 entsprechen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bei der Erneuerung des Gleiskörpers wurden statt der ursprünglich verlegten Holzschwellen Betonschwellen verlegt. Diese übertragen Schwingungen auf den umgebenden Untergrund erheblich stärker als Holzschwellen. Der Effekt war bereits nach der Erneuerung der S Bahn Gleise deutlich spürbar. Leider wurden dort keine Messungen vor und nach der Umrüstung vorgenommen um ihn quantifizieren zu können, nach einem Gutachten von ZUCKRIEGL für die SWEG vom 2011 [1] wurde jedoch eine Zunahme der Schwingungen von 40 Prozent für den Ersatz von Holzschwellen durch besohlte Betonschwellen festgestellt. Laut Verkaufsprospekten von STRABAG [2] reduziert die Besohlung die übertragene Schwingungsamplitude um den Faktor 4, so dass von einer Erhöhung der übertragenen Schwingungen um rund 160 Prozent bei den hier verlegten Betonschwellen gegenüber den vorher verlegten Holzschwellen ausgegangen werden muss.

TOP	51 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Besohlte Betonschwellen für S- und Güterbahn zwischen Heidelberger und Innsbrucker Platz
	<p>■ Im Bereich Hanauer Straße liegt eine besondere Bodenbeschaffenheit vor. Es gibt hier einen viele Meter dicken, hochverdichteten Lehmkörper, der Schwingungen besonders gut überträgt. Wurde diese Bodenbeschaffenheit bei dem Umbau des Gleiskörpers berücksichtigt?</p> <p>Als Gegenmassnahme sollte der Abschnitt zwischen Heidelberger Platz und Innsbrucker Platz mit besohnten Betonschwellen neu verlegt werden. Alternativ sollten wenigstens andere Lärm und Schwingungsreduzierende Massnahmen (zum Beispiel regelmässiges Schleifen und Schmieren der Schienen, regelmässige Wartung und Überwachung der Rolleigenschaften der S-Bahn, Tempo- und Gewichtslimit der Güterzüge) eingeführt werden.</p> <p>Links: [1] http://www.bimuenstertalbahn.de/wp-content/uploads/2014/02/1119-SWEG-ZI-Staufen-Ersch%C3%BCtterungsimmissionen-vor-und-nach-Gleisumbau-1.pdf [2] http://www.strabag.com/databases/internet/_public/files.nsf/SearchView/B98623B722679718C1257D3E003397DE/\$File/6S_Rail_Schwellenbesohlung_DEUT_FM_LOW.pdf</p> <p><u>Vom Hinweisgeber ausgewählte Massnahmenvorschläge:</u></p> <p>■ Maßnahme: Schienenverkehr leiser machen</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, 32, 33, 42, 46 und 51 gleich 10 Beiträge hierzu.</p> <p>Der betroffene Bereich befindet sich nahe der S-Bahnstrecke 6020 und der Fernbahnstrecke 6170. Die Fernbahnstrecke wurde aufgrund von Baumaßnahmen am Südkreuz mehrere Jahre nicht betrieben, aber im Jahr 2016 wieder in Betrieb genommen. Da dieses nicht mit wesentlichen baulichen Veränderungen verbunden war, ist dies rechtlich ein bestehender Verkehrsweg, für den kein verbindlicher Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen besteht. Neben der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine weitere Möglichkeit zur Lärmminimierung. Hierzu gibt es seit 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm (LSP) des Bundes, auf dessen Leistungen jedoch kein Rechtsanspruch besteht. 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.</p> <p>Seitens der Deutschen Bahn AG erhielt die Gruppe „Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen, Maßnahmenplanung und -umsetzung“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz folgende Anmerkungen und Hinweise zum Thema Erschütterungen, beginnend mit einigen allgemeinen Anmerkungen zum Eisenbahnbetrieb: Grundsätzlich ist der Betrieb von Eisenbahnstrecken zwangsläufig mit dem Eintrag von Schwingungen in den Baugrund und damit auch mit deren Weiterleitung und Übertragung in die benachbarten Gebäude verbunden.</p> <p>Die Weiterleitung der Erschütterungen und deren Wahrnehmung in einem Gebäude hängen von vielen unterschiedlichen Faktoren ab. Hierbei sind der Abstand von der Bebauung zum Gleis, die dort vorhandene Bodenstruktur aber auch die Konstruktion (Schwingungsempfindlichkeit) des jeweiligen Gebäudes als die wichtigsten Faktoren zu nennen. Dementsprechend wirkt sich die Schwingungsübertragung überall anders aus.</p> <p>Schwingungseinwirkungen aus dem Bahnbetrieb auf die Bauwerke erreichen nach den Erfahrungen der Deutschen Bahn AG allerdings keine Größenordnung, bei der mit einer Schädigung der Gebäudesubstanz gerechnet werden muss. Sie liegen deutlich unter den Anhaltswerten einschlägiger Normen für die Beurteilung möglicher Schäden an Bauwerken (zum Beispiel DIN 4150 Teil 3). Der Einsatz von Betonschwellen entspricht dem neuesten Stand der Technik und ist ein geprüfetes Einsatzmittel. Eine Verpflichtung zum Einsatz von besohnten Schwellen besteht jedoch nicht.</p> <p>Das Thema Immissionsschutz behandelt die DB AG in vieler Hinsicht und versucht fortwährend durch neue Technologien im Zusammenspiel mit den rechtlichen Grundlagen Verbesserungen zu erwirken. Auch der Erschütterungsschutz spielt dabei eine immer größere Rolle.</p> <p>Erschütterungen werden im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zwar grundsätzlich erwähnt, eine darüber hinausgehende konkrete Immissionsschutzverordnung oder andere untergesetzliche Regelungen zum Umgang mit verkehrsbedingten Erschütterungen gibt es derzeit jedoch nicht. An Bestandsstrecken, wie in diesem Fall, besteht zudem kein Anspruch der Anwohner auf Schutzmaßnahmen. Auch ein Erschütterungssanierungsprogramm existiert bisher nicht.</p>

TOP	51 / 9 Positivbewertungen
Beitragstitel	Besohlte Betonschwellen für S- und Güterbahn zwischen Heidelberger und Innsbrucker Platz
	<p>Seien Sie versichert, dass der DB Netz AG die Notwendigkeit einer Lärm- und Erschütterungsreduktion an Bestandsstrecken sehr bewusst ist und diese mit hoher Ernsthaftigkeit verfolgt wird. Regelmäßige Wartungen und Instandhaltungsmaßnahmen des Oberbaus sowie turnusmäßiges Schleifen sichern den Erhalt einer technisch einwandfreien Gleisanlage.</p> <p>Aus den oben genannten Gründen wurden seitens der Deutschen Bahn AG für den hier benannten Streckenabschnitt keine erschütterungstechnischen Untersuchungen durchgeführt und weder wurden spezielle erschütterungstechnische Maßnahmen wie besohlte Betonschwellen eingebaut noch ist ein Einbau von besohnten Betonschwellen vorgesehen.</p> <p>Die Fahrzeuge der S-Bahn Berlin GmbH werden nach den festgelegten Anforderungen des Instandhaltungsprogrammes in regelmäßigen Abständen inspiziert. Das kürzeste Inspektionsintervall ist dabei die sogenannte Laufwerkskontrolle. Das Intervall der derzeit im Betrieb eingesetzten Fahrzeuge beträgt sieben Tage für die Baureihe 485 (Bestand 80 Viertelzüge) und 14 Tage für die Baureihen 480 (Bestand 70 Viertelzüge) und 481 (Bestand 500 Viertelzüge).</p> <p>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-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.</p> <p>Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken 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: Januar 2019</p>

Impressum

Herausgeber

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

Beitragstexte, -titel und Lärmorte

Teilnehmende des Online-Dialogs „Berlin wird leiser“ www.leises.berlin.de

Ausarbeitung der Stellungnahmen und inhaltliche Zusammenstellung

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

Bildnachweise

Foto Seite 1/Titelbild: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Pläne

Übersichtskarte von Berlin 1:50.000/Farben abgeschwächt
Herausgeber: © Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Bauen

Berlin, Februar 2019