



## 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	<a href="https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02308/">https://mein.berlin.de/mapideas/2018-02308/</a>
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 (Lärminderung an der Quelle beispielsweise mit Hilfe von Lärmschutzwänden oder lärmarmen Fahrbahnbelägen) Vorrang gegenüber passiven Maßnahmen (im Regelfall Schallschutzfenster und für Schlafräume zusätzlich Schalldämmlüfter). Ein Bau von Lärmschutzwänden ist aber gerade im Innenstadtbereich oft aus städtebaulichen oder auch aus technischen Gründen problematisch. Zudem erschweren die hohe Verkehrsbelastung und die hohe Anzahl an Auf- und Abfahrten die Realisierung aktiver Maßnahmen.</p> <p>In Berlin wird derzeit die Lärmsanierung der Stadtautobahn erneut durchgeführt. Diese erfolgte bereits erstmalig 1979. Aufgrund der seitdem angestiegenen Verkehrsmengen und des damit verbundenen Lärms sowie der Absenkung der Lärmschwelle, ab der eine Lärmsanierung in Betracht gezogen wird, ist diese erneut erforderlich. Die Umsetzung des Programms erfolgt durch die Abteilung V der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die vom Bund mit den Aufgaben des Straßenbaulastträgers beauftragt ist. Dabei wird der Einsatz aktiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Hier ist neben städtebaulichen Belangen auch die besondere Bauweise einiger Autobahnabschnitte zu berücksichtigen. Die Spannbetonkonstruktion der Autobahn in Hochlage verbietet den Einsatz von Lärmschutzwänden aus statischen Gründen. In einem Musterabschnitt am Innsbrucker Platz wird die Errichtung einer Lärmschutzwand derzeit geprüft. Für Bereiche, für die aktive Maßnahmen nicht durchführbar sind, wurde den Eigentümern eine Förderung des Einsatzes von Schallschutzfenster und Lüftungsanlagen für Wohn- und Schlafräume angeboten. Dabei werden 75 Prozent der Kosten vom Bund übernommen.</p> <p>Die für den Güterverkehr kürzlich ertüchtigte Bahntrasse und die parallel verlaufende S-Bahntrasse sind bestehende Verkehrswege, für die die Deutsche Bahn derzeit keine Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge durchführt. Durch die fehlende Elektrifizierung ist die Nutzung der Fernbahnstrecke aber eingeschränkt. Neben der Lärmvorsorge ist die Lärmsanierung eine weitere Möglichkeit zur Lärmminimierung. Hierzu gibt es seit 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm (LSP) des Bundes, auf dessen Leistungen jedoch kein Rechtsanspruch besteht. Der betroffene Streckenabschnitt der Fernbahn (Strecke 6170 von Kilometer 23,8 bis 26,2) ist mit der jüngsten Aktualisierung des Gesamtkonzepts zur Lärmsanierung im LSP enthalten. Minderungen der Lärmbelastung durch Schienengüterverkehr werden aufgrund der geräuschärmer werdenden Güterwagen erwartet: Insbesondere da die in Deutschland verkehrenden Güterwagen weiterhin auf leisere Bremssysteme (sogenannte Flüsterbremsen) umgerüstet werden und ab Ende 2020 der Betrieb lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz verboten ist (Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen – Schienenlärmschutzgesetz). Auch für die S-Bahnfahrzeuge wurde im Rahmen der Vergabe des Verkehrsvertrages für das Teilnetz Ring (Linien S41, S42, S46, S47 und S8) seitens der Länder Brandenburg und Berlin als Besteller der Verkehrsleistung Wert auf eine lärmarme Konstruktion und anspruchsvolle Vorgabe von Geräuschstandards gelegt. Ab 2021 bis 2035 werden diese in den Fahrgastbetrieb gehen und vor allem die alte Baureihe 485 ablösen. Mit der Einflottung dieser neuen S-Bahn-Fahrzeuge wird die Berliner S-Bahn im genannten Zeitraum sukzessive leiser werden. Seit 2015 ist die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Hauptbahnstrecken 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>