



LÄRMAKTIONSPLAN BERLIN 2024 - 2029

Anlage 6: Bauliche Maßnahmen der Lärmaktionsplanung 2019 - 2023

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

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

TITELBILD

Straßen- und Grünflächenamt Marzahn-Hellersdorf

STAND

09/2024

INHALTSVERZEICHNIS

1. VORBEMERKUNGEN	4
2. SCHALLSCHUTZFENSTERPROGRAMM	5
3. INFRASTRUKTURMAßNAHMEN.....	6
3.1. Fahrbahnsanierung Bismarckstraße zwischen Bergstraße und Poschingerstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Steglitz-Zehlendorf	6
3.2. Fahrbahnsanierung der Burgfrauenstraße im Abschnitt zwischen Berliner Straße und Hohefeldstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf	7
3.3. Fahrbahnsanierung Dahlwitzer Straße zwischen Greifswalder Straße und südlicher Stadtgrenze, Marzahn-Hellersdorf.....	8
3.4. Fahrbahnsanierung westliche Richtungsfahrbahn der Falkenseer Chaussee zwischen Frankenwald- und Wasserwerkstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Spandau.....	9
3.5. Fahrbahnsanierung der Feuerbachstraße in lärmarmer Bauweise zwischen Körner- und Thorwaldsenstraße, Steglitz-Zehlendorf.....	10
3.6. Fahrbahnsanierung und straßenräumliche Maßnahme Friesenstraße zwischen Bergmannstraße und Columbiadamm, Friedrichshain-Kreuzberg.....	11
3.7. Fahrbahnsanierung Gallwitzallee zwischen Mühlenstraße und Paul-Schneider-Straße mit lärmoptimiertem Asphalt, Steglitz-Zehlendorf.....	12
3.8. Fahrbahnsanierung Karl-Marx-Allee im Abschnitt zwischen der Otto-Braun-Straße und dem Strausberger Platz mit lärmoptimiertem Asphalt, Mitte	13
3.9. Fahrbahnsanierung Lichtenberger Straße zwischen Holzmarktstraße und Neue Blumenstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Friedrichshain-Kreuzberg	14
3.10. Fahrbahnsanierung Lichtenberger Straße zwischen Neue Blumenstraße und Singerstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Friedrichshain-Kreuzberg	15
3.11. Fahrbahnsanierung Lichtenberger Straße zwischen Neuer Weberwiese und Palisadenstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Friedrichshain-Kreuzberg	16
3.12. Fahrbahnsanierung Lindauer Allee zwischen Roedernallee bis zur Ollenhauer Straße mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf.....	17
3.13. Fahrbahnsanierung der Onkel-Tom-Straße im Abschnitt zwischen Argentinischer Allee und Riemeisterstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Steglitz-Zehlendorf	18
3.14. Fahrbahnsanierung der Oranienburger Straße im Abschnitt zwischen Göschenplatz und Techowpromenade mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf	19
3.15. Fahrbahnsanierung der Straße Platz der Vereinten Nationen zwischen dem Platz der Vereinten Nationen und der Weydemeyerstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Friedrichshain-Kreuzberg.....	20
3.16. Fahrbahnsanierung der Provinzstraße im Abschnitt zwischen der Soldiner Straße und der Bezirksgrenze mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf	21
3.17. Fahrbahnsanierung Veitstraße zwischen der Berliner Straße und dem Eisenhammer Weg mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf.....	22
3.18. Fahrbahnsanierung Wilhelmsruher Damm - 3. Bauabschnitt in Fahrtrichtung Pankow zwischen Schorfheidestraße und Senftenberger Ring mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf	23
3.19. Vorrangschaltung Rettungswagen Knoten Bundesallee, Tempelhof-Schöneberg.....	24

1. VORBEMERKUNGEN

In diesem Bericht werden die baulichen Maßnahmen aufgeführt, die in der Laufzeit des Lärmaktionsplans 2019 - 2023 umgesetzt oder begonnen und durch den Lärmaktionsplan veranlasst oder finanziell gefördert wurden.¹ Zumeist wurden die finanziellen Mittel zur Deckung der höheren Baukosten der lärmarmen Fahrbahnoberfläche oder als Zuwendung für Schallschutzfenster beansprucht. Beispielsweise betragen die Mehrkosten einer lärmarmen Fahrbahnoberfläche im Schnitt 10 bis 15 Prozent der Gesamtkosten der Sanierung. Die Zuwendungen aus dem Schallschutzfensterprogramm deckten etwa 50 Prozent der Gesamtkosten, was jedoch stark einzelfallabhängig ist.²

Es handelt sich ausschließlich um Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms. Andere Lärmquellen werden entsprechend der rechtlichen Vorgabe (§ 47d BImSchG) im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht betrachtet. Für diese anderen Lärmquellen - wie Gewerbe, Baustellen-, Sport- oder Freizeitlärm - bestehen rechtlich verbindliche Vorschriften (zum Beispiel die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) oder das Landesimmissionschutzgesetz (LImSchG)). Sofern die Vorschriften nicht eingehalten werden, sind Maßnahmen durch die zuständigen Behörden einzuleiten.

Anzumerken ist, dass größere Infrastrukturmaßnahmen auch ohne Anschub des Lärmaktionsplans, beispielsweise durch die Rahmensetzung des Mobilitätsgesetzes oder des Nahverkehrsplans, verwirklicht werden. Ein Grund dafür ist die starke Verflechtung der Berliner Lärmaktionsplanung auf allen Planungsebenen. Auch die von der Berliner Lärmaktionsplanung veröffentlichten Handreichungen und Leitfäden befähigen die Planenden, Lärmschutzaspekte selbstständig einzubeziehen. Die Berliner Lärmaktionsplanung übernimmt in den Planungsprozessen oft eine beratende Funktion. Entsprechend werden die Infrastrukturmaßnahmen von verschiedenen Akteurinnen und Akteuren eigenständig umgesetzt und sind daher in der Stadt breit gestreut. Eine zentrale Erfassung erfolgt nicht. Aus diesem Grund sind sie kein Bestandteil der nachfolgenden Aufstellung.

1 Über die in der Laufzeit der älteren Lärmaktionspläne fallenden Maßnahmen wurde bereits 2019 berichtet Anlage 2 zum Lärmaktionsplan 2019 - 2023 <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laerminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2019-2023/download/> abgerufen am 22.12.2023.

2 Das Schallschutzfensterprogramm fördert pauschal je Quadratmeter Fenstereinfläche. So ist die Förderquote abhängig von den Baukosten. Das heißt, die gestiegenen Baupreise verringern die Förderquote.

2. SCHALLSCHUTZFENSTERPROGRAMM

Das landeseigene Schallschutzfensterprogramm ist ein Baustein des Lärmaktionsplans und fördert seit Anfang 2014 die Verbesserung des Schallschutzes dort, wo aktive Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms nicht möglich beziehungsweise nicht im ausreichenden Umfang verfügbar sind. Das Programm fördert ausschließlich Anrainerinnen und Anrainer

- von Straßen, die in der Baulast des Landes Berlin liegen, und
- von oberirdischen Schienenwegen der Berliner Verkehrsbetriebe.

Die Zuwendungsmittel sind zweckgebunden für Maßnahmen im Bestand zur Erhöhung der Schalldämmung von Fenstern, Balkon- oder Terrassentüren, Loggien und Zusatzeinrichtungen wie schallgedämmten Rollladenaufsatzkästen und schallgedämmten Lüftungsanlagen in Aufenthaltsräumen von Wohngebäuden.

Ebenso gefördert wird die schalltechnische Sanierung vorhandener Fenster und hier insbesondere der berlintypischen Holzkastendoppelfenster.

Seit 2020 gilt: Überall dort, wo die Auslösewerte vom Lärmsanierungsprogramm des Bundes für Bundesfernstraßen und Schienenwege (Nationale Verkehrslärmschutzpakt II) überschritten werden (tagsüber 67 Dezibel (A-bewertet) und nachts 57 Dezibel (A-bewertet)), kommen sogenannte passive Maßnahmen wie die Verbesserung der Schalldämmung der Fenster in Betracht. In den Förderjahren 2014 bis 2019 wurden die Schwellenwerte der 1. Stufe des Lärmaktionsplans (tagsüber 70 Dezibel (A-bewertet) oder nachts 60 Dezibel (A-bewertet)) herangezogen.

Für die Förderjahre 2019 bis 2023 standen insgesamt circa 3,4 Millionen Euro zur Verfügung. Davon wurden circa 1,5 Millionen Euro Förderung umgesetzt. Die förderfähigen Baukosten betragen insgesamt circa 4,1 Millionen Euro. Es wurden rund 1.200 Menschen zumindest innerhalb der Wohnung von Verkehrslärm entlastet.

3. INFRASTRUKTURMAßNAHMEN

Im Folgenden werden die Infrastrukturmaßnahmen aufgeführt, die durch den Lärmaktionsplan unmittelbar veranlasst oder gefördert und in der Laufzeit des Lärmaktionsplans 2019 - 2023 umgesetzt oder begonnen wurden.

Bilanziert wurden insgesamt 18 Fahrbahnsanierungen mit einem Gesamtvolumen von rund 20 Millionen Euro. Damit konnten rund 6.500 Anwohnende mit nächtlichen Lärmbelastungen über 55 Dezibel (A-bewertet) um rund zwei Dezibel¹ entlastet werden. Hinzu kommt eine Maßnahme zur Verkehrssteuerung.

3.1. Fahrbahnsanierung Bismarckstraße zwischen Bergstraße und Poschingerstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Steglitz-Zehlendorf

Die Lärmbelastung an den Wohngebäuden in an der Bismarckstraße zwischen der Bergstraße und der Poschingerstraße lagen mit bis zu $L_{DEN} = 70$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 61$ Dezibel (A-bewertet) großflächig über den Schwellenwerten der Stufe 1 des Berliner Lärmaktionsplans (70/60 Dezibel (A-bewertet)). Mit der lärmarmen Fahrbahnoberfläche konnten Lärminderungen von zwei Dezibel gegenüber einer konventionellen Fahrbahndecke realisiert werden.

Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt rund 260. Es sind rund 600.000 Euro Baukosten entstanden.

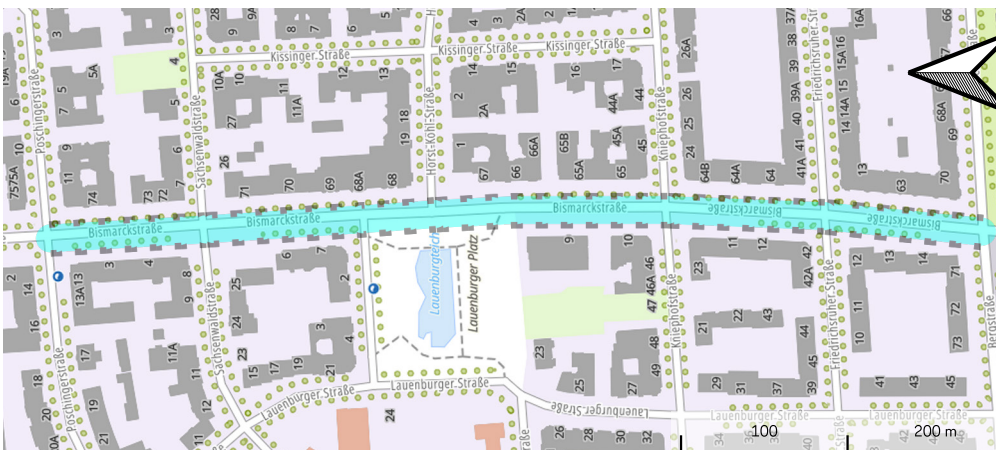


Abbildung 1: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Bismarckstraße (türkise Markierung)

¹ Anmerkung des Verfassenden: Die nachstehend angegebenen Lärminderungspotenziale basieren auf in eigener Regie erhobene Messdaten oder Untersuchungen und werden nicht im Einzelfall extra erhoben. Die Werte für die lärmoptimierten Fahrbahnoberflächen beziehen sich auf den Vergleich mit einem neuwertigen konventionellen Fahrbahnzustand. Das heißt, dass die Potenziale im Falle der Sanierung einer maroden Fahrbahnoberfläche auch höher sein können. Aus den Angaben lässt sich ableiten, dass eine Lärminderung mittels Infrastrukturmaßnahmen Finanzmittel in Höhe von 1.500 Euro je Einwohnenden und je Dezibel Minderung erfordern.

3.2. Fahrbahnsanierung der Burgfrauenstraße im Abschnitt zwischen Berliner Straße und Hohefeldstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf

Die Lärmbelastung an den Wohngebäuden in dem besagten Abschnitt der Burgfrauenstraße lag mit bis zu $L_{DEN} = 69$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 62$ Dezibel (A-bewertet) über den Schwellenwerten der Stufe 2 des Berliner Lärmaktionsplans. Mit der 2021 erfolgten Fahrbahnsanierung in lärmarmer Bauweise konnten Lärminderungen von zwei Dezibel gegenüber einer konventionellen Fahrbahndecke realisiert werden.

Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt circa 130. Es sind rund 61.000 Euro Baukosten entstanden.

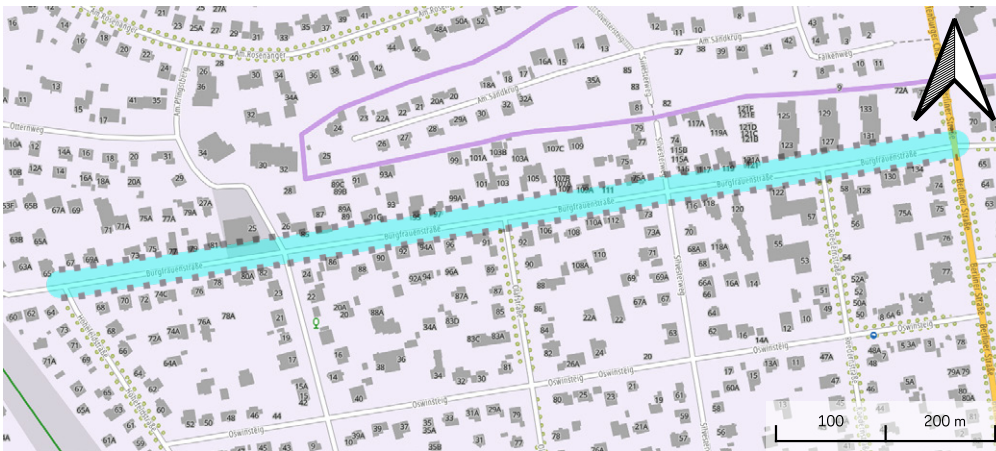


Abbildung 2: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Burgfrauenstraße (türkise Markierung)

3.3. Fahrbahnsanierung Dahlwitzer Straße zwischen Greifswalder Straße und südlicher Stadtgrenze, Marzahn-Hellersdorf

Die Lärmbelastung an den Wohngebäuden in diesem Abschnitt der Dahlwitzer Straße lag mit bis zu $L_{DEN} = 68$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 60$ Dezibel (A-bewertet) über den Schwellenwerten der Stufe 1 des Berliner Lärmaktionsplans. Zudem war die Straße Thema der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan 2019 - 2023. Sechs Beiträge forderten die Sanierung. Auch in der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan 2024 - 2029 forderten drei Anwohnende für diesen Abschnitt die Sanierung. Dieser Abschnitt wurde bis Ende 2023 mit Unterstützung der Berliner Lärmaktionsplanung saniert. Auf den Einbau einer lärmarmen Fahrbahnoberfläche wurde mit Blick auf den hohen Lkw-Anteil auf Wunsch des Bezirks verzichtet. Der Abschnitt im nördlichen Bereich wurde bereits im Frühjahr 2023 vom Bezirk in Eigenregie instandgesetzt. Damit wurde die komplette Dahlwitzer Straße saniert. Mit der konventionellen Bauweise des SMA 11 S wird eine Lärminderung gegenüber einer stark beschädigten Oberfläche bei einer Geschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde von bis zu einem Dezibel³ erreicht. Darüber hinaus ergibt sich durch die Fahrbahnsanierung eine zusätzliche Lärminderung, da aufgrund des schlechten Straßenzustandes und des relativ hohen Lkw-Anteils Erschütterungen auftraten.

Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt rund 135. Es sind rund 520.000 Euro Baukosten entstanden.

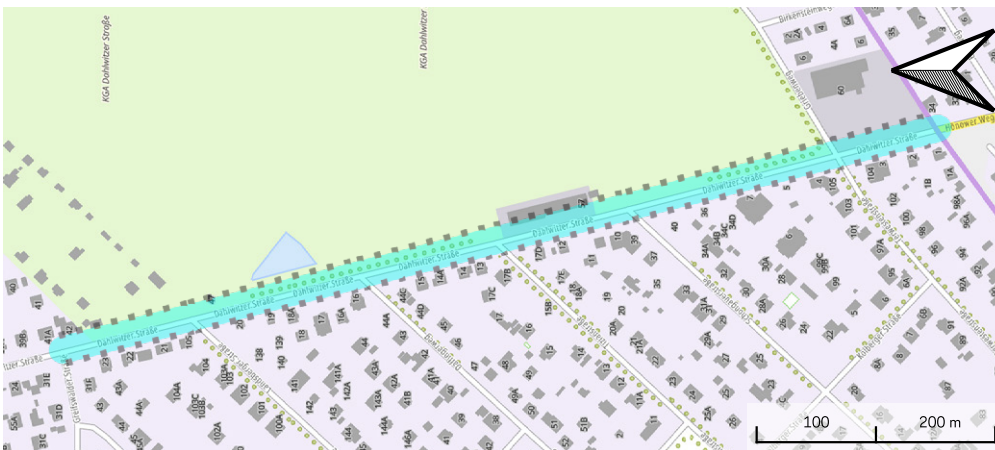


Abbildung 3: Abschnitt der Sanierung der Fahrbahnoberfläche auf der Dahlwitzer Straße (türkise Markierung)

³ Nach internen Untersuchungen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, bezogen auf die Instandsetzung der gleichen Bauweise, hier Splittmastixasphalt. Instandsetzungen anderer Bauweisen können höhere Lärminderungen erwirken. Bei Oberflächenwechsel, zum Beispiel von Pflaster auf Asphalt, ist eine Lärminderung von bis zu sechs Dezibel (A-bewertet) möglich.

3.4. Fahrbahnsanierung westliche Richtungsfahrbahn der Falkenseer Chaussee zwischen Frankenwald- und Wasserwerkstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Spandau

Die Lärmbelastung an den Wohngebäuden an dem Abschnitt der Falkenseer Chaussee lagen mit $L_{DEN} = 68$ Dezibel (A-bewertet) am Tag über dem Schwellenwert der Stufe 2 des Berliner Lärmaktionsplans (65 Dezibel (A-bewertet)). In der Nacht wurde mit $L_N = 60$ Dezibel (A-bewertet) der Schwellenwert der Stufe 1 (60 Dezibel (A-bewertet)) erreicht. Zwischen Frankenwald- und Wasserwerkstraße wurde 2023 die Fahrbahndeckschicht der westlichen Richtungsfahrbahn der Falkenseer Chaussee mit einer lärmarmen Deckschicht saniert.

Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt circa 500. Es sind Baukosten in Höhe von rund 520.000 Euro entstanden.



Abbildung 4: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Falkenseer Chaussee (türkise Markierung)

3.5. Fahrbahnsanierung der Feuerbachstraße in lärmarmen Bauweise zwischen Körner- und Thorwaldsenstraße, Steglitz-Zehlendorf

Die Feuerbachstraße wurde zwischen der Körnerstraße bis zur Thorwaldsenstraße in lärmarmen Bauweise saniert. Die Belastungen betragen dort bis zu $L_{DEN} = 73$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 65$ Dezibel (A-bewertet) und überschreiten die Schwellenwerte der 1. Stufe des Berliner Lärmaktionsplans. Zur Sanierung wurde die Bauart SMA 05 S verwendet. Hiermit können Lärminderungen von zwei Dezibel gegenüber einer konventionellen Bauweise realisiert werden. Die Ausführung erfolgte 2019.

Die Anzahl der Anwohnenden beträgt circa 250. Es sind Baukosten von rund 80.000 Euro entstanden.



Abbildung 5: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Feuerbachstraße (türkise Markierung)

3.6. Fahrbahnsanierung und straßenräumliche Maßnahme Friesenstrasse zwischen Bergmannstraße und Columbiadamm, Friedrichshain-Kreuzberg

Die Lärmbelastungen in der Friesenstrasse betragen vor der Sanierung bis zu $L_{DEN} = 72$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 61$ Dezibel (A-bewertet). Die Schwellenwerte der 1. Stufe zur Gesundheitsgefährdung waren somit überschritten. Die Höhe der Lärmbelastung, die große Anzahl der Anwohnenden und die umfangreichen Beiträge bei den Öffentlichkeitsbeteiligungen machten den Straßenzug zu einem Schwerpunkt der Lärmaktionsplanung.

Die Fahrbahn wurde grundhafte erneuert und im Bereich des vom fließenden Verkehr befahrenen Teils der Straße mit einer lärmarmen Fahrbahnoberfläche ausgestattet. Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung und die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten führten darüber hinaus zu einer stadverträglicheren Verkehrsabwicklung. Damit wurde auch auf die in der Öffentlichkeitsbeteiligung oft geäußerte Befürchtung zur Zunahme der Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs im Falle einer Fahrbahnsanierung, aufgrund der Topografie mit einem Längsgefälle von bis zu sechs Prozent, eingegangen.

Sowohl die Fahrbahnerneuerung als auch die Straßenraumgestaltung wurden mit der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt. Auch bei der Fokussierung der Maßnahme auf den Gesundheitsschutz sollte ein möglichst denkmalgerechter Umbau angestrebt werden.

Projektbegleitend fand eine Öffentlichkeitsbeteiligung mit einem Bürgertermin vor Ort und eine Auslage der Planentwürfe statt. Die dadurch eingegangenen Anwohnerhinweise wurden aufbereitet und teilweise in die Planung eingefügt. Das Ergebnis wurde wiederum veröffentlicht.

Zur Finanzierung in Höhe von rund 1,8 Millionen Euro trugen maßgeblich EU-Mittel des Berliner Programms für eine nachhaltige Entwicklung (BENE) bei.⁴

Die Maßnahme wurde 2019 abgeschlossen. Die Anzahl der entlasteten Anwohner beträgt circa 580. Es sind Baukosten in Höhe von rund 1,6 Millionen Euro entstanden, davon 1,32 Millionen Euro Mittel aus dem BENE-Programm.

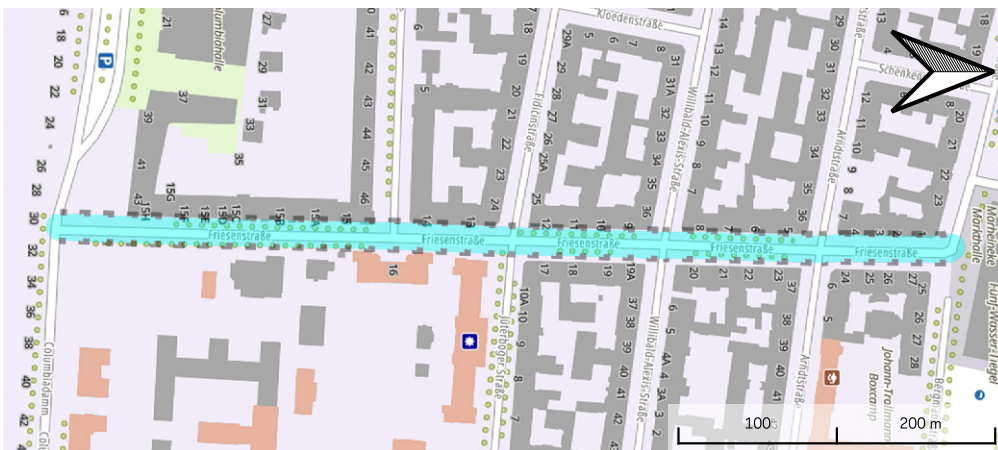


Abbildung 6: Lärmarme Fahrbahnoberfläche und straßenräumliche Maßnahmen auf der Friesenstrasse (türkise Markierung)

⁴ BENE-Projekt 1004-B7-0 „Friesenstrasse-Minderung gesundheitsschädlicher Lärmbelastungen durch Neugestaltung der Fahrbahn“.

3.7. Fahrbahnsanierung Gallwitzallee zwischen Mühlenstraße und Paul-Schneider-Straße mit lärmoptimiertem Asphalt, Steglitz-Zehlendorf

Die Lärmbelastung an den Wohnhäusern in der Gallwitzallee lag mit $L_{DEN} = 69$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 61$ Dezibel (A-bewertet) nachts großflächig über der ersten Stufe des Lärmaktionsplans, wo vordringlich Maßnahmen ergriffen werden sollten. Zwischen Mühlenstraße und Paul-Schneider-Straße wurde die Fahrbahndeckschicht beider Richtungsfahrbahnen mit einer lärmarmen Deckschicht 2023 saniert.

Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt circa 216. Es sind Baukosten in Höhe von rund 675.000 Euro entstanden.



Abbildung 7: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Gallwitzallee (türkise Markierung)

3.8. Fahrbahnsanierung Karl-Marx-Allee im Abschnitt zwischen der Otto-Braun-Straße und dem Strausberger Platz mit lärmoptimiertem Asphalt, Mitte

Die Karl-Marx-Allee im Abschnitt zwischen der Otto-Braun-Straße und dem Strausberger Platz ist eine hoch belastete Straße mit einer straßenbegleitenden Wohnbebauung. Die Verkehrsmengen führen trotz des Abstandes der Wohngebäude von der Straße zu Lärmbelastungen oberhalb der Schwellenwerte des Lärmaktionsplans.

Eine 2011 durchgeführte Netzanalyse der Straßenbefahrung wies diesen Abschnitt zur Fahrbahnsanierung zum Zwecke der Lärminderung aus. Der Bedarf wird sich durch die Entwicklung des Gebietes im Zuge der Verdichtung der Innenstadt verschärfen, denn es sind in dem Bereich mehrere Bebauungspläne im Verfahren.

Die Sanierung konnte 2019 in lärmarter Bauweise abgeschlossen werden, womit gegenüber einer konventionellen Fahrbahnoberfläche eine Lärminderung von zwei Dezibel erzielt wurde. Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt circa 950. Die veranschlagten Kosten betragen 13,2 Millionen Euro.



Abbildung 8: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Karl-Marx-Allee (türkise Markierung)

3.9. Fahrbahnsanierung Lichtenberger Straße zwischen Holzmarktstraße und Neue Blumenstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Friedrichshain-Kreuzberg

Die Lärmbelastung an den Wohngebäuden an der Lichtenberger Straße lagen mit bis zu $L_{DEN} = 71$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 63$ Dezibel (A-bewertet) großflächig über den Schwellenwerten der 1. Stufe des Berliner Lärmaktionsplans. Vordringlich war die Maßnahme auch im Hinblick auf die hohe Anwohnerdichte entlang des Straßenzuges. Durch die lärmarme Fahrbahnoberfläche konnten Lärminderungen von zwei Dezibel gegenüber einer konventionellen Fahrbahndecke realisiert werden.

Die Maßnahme wurde zusammen mit der Fahrbahnsanierung Lichtenberger Straße zwischen Neue Blumenstraße und Singerstraße durchgeführt. Die Anzahl der insgesamt entlasteten Anwohner beträgt circa 380. Es sind Gesamtbaukosten von rund 1,1 Millionen Euro entstanden.



Abbildung 9: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Lichtenberger Straße (türkise Markierung)

3.10. Fahrbahnsanierung Lichtenberger Straße zwischen Neue Blumenstraße und Singerstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Friedrichshain-Kreuzberg

Die Lärmbelastung an den Wohngebäuden in an der Lichtenberger Straße lagen großflächig über den Schwellenwerten der Stufe 2 des Berliner Lärmaktionsplans (65/55 Dezibel (A-bewertet)) und mit bis zu $L_{DEN} = 71$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 63$ Dezibel (A-bewertet) sogar über den Schwellenwerten der Stufe 1 (70/60 Dezibel (A-bewertet)). Vor-dringlich war die Maßnahme auch im Hinblick auf die hohe Anwohnerdichte entlang des Straßenzuges. Durch die lärmarme Fahrbahnoberfläche konnten Lärminderungen von zwei Dezibel gegenüber einer konventionellen Fahrbahndecke realisiert werden.

Die Maßnahme wurde zusammen mit der Fahrbahnsanierung Lichtenberger Straße zwischen Holzmarktstraße und Neue Blumenstraße durchgeführt. Die Anzahl der entlasteten Anwohner und die entstandenen Baukosten sind 3.9 zu entnehmen.

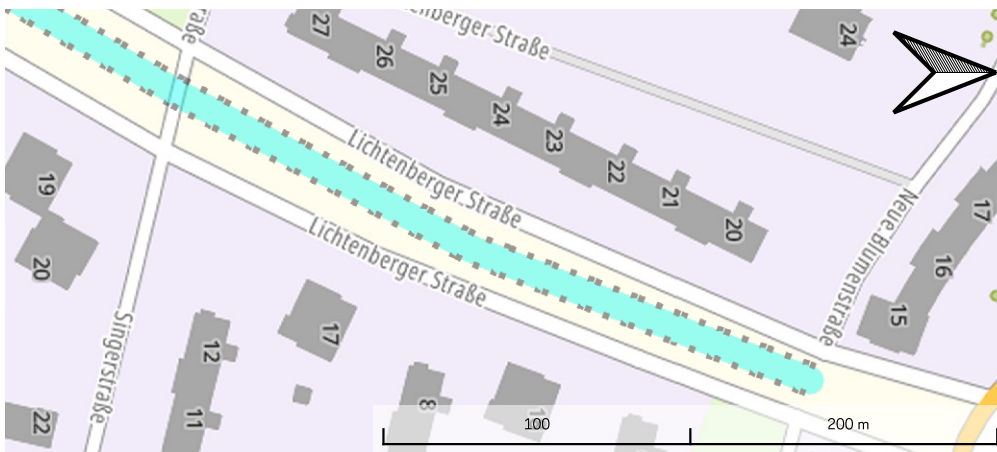


Abbildung 10: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Lichtenberger Straße (türkise Markierung)

3.11. Fahrbahnsanierung Lichtenberger Straße zwischen Neuer Weberwiese und Palisadenstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Friedrichshain-Kreuzberg

Die Lärmbelastung an den Wohngebäuden der Lichtenberger Straße lagen mit bis zu $L_{DEN} = 67$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 58$ Dezibel (A-bewertet) großflächig über den Schwellenwerten der Stufe 2 des Berliner Lärmaktionsplans (65/55 Dezibel (A-bewertet)), jedoch nicht über den Schwellenwerten der Stufe 1 (70/60 Dezibel (A-bewertet)). Vordringlich ist die Maßnahme im Hinblick auf die hohe Anwohnerdichte in den Hochhäusern entlang des Straßenzuges. Durch die lärmarme Fahrbahnoberfläche konnten Lärminderungen von zwei Dezibel gegenüber einer konventionellen Fahrbahndecke realisiert werden.

Die Anzahl der entlasteten Anwohner beträgt circa 280. Es sind Baukosten von rund 560.000 Euro entstanden.

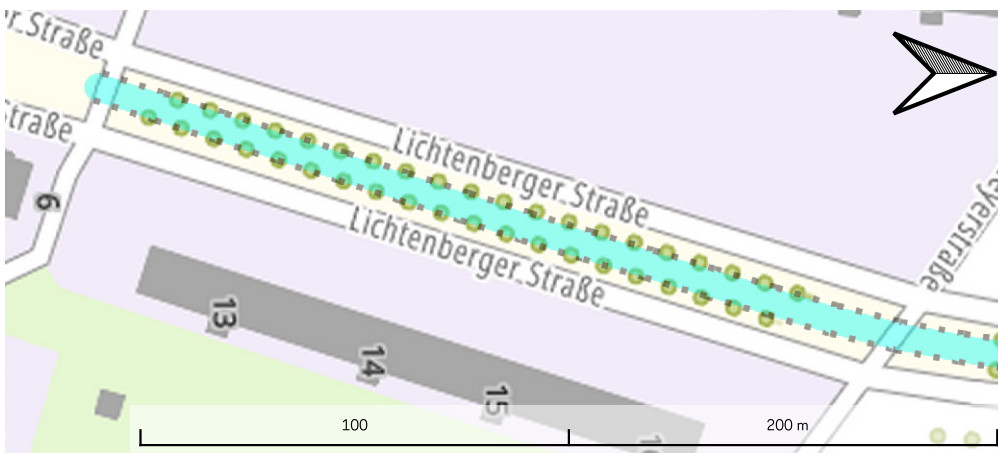


Abbildung 11: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Lichtenberger Straße (türkise Markierung)

3.12. Fahrbahnsanierung Lindauer Allee zwischen Roedernallee bis zur Ollenhauer Straße mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf

Die Lärmbelastung an den Wohnhäusern in der Lindauer Allee lag mit $L_{DEN} = 71$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 63$ Dezibel (A-bewertet) über der 1. Stufe des Lärmaktionsplans, wo vordringlich Maßnahmen ergriffen werden sollten. Zwischen Roedernallee bis zur Ollenhauer Straße wurde die Fahrbahndeckschicht der westlichen Richtungsfahrbahn mit einer lärmarmen Deckschicht 2019 saniert.

Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt circa 360. Es sind Baukosten in Höhe von rund 220.000 Euro entstanden.



Abbildung 12: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Lindauer Allee (türkise Markierung)

3.13. Fahrbahnsanierung der Onkel-Tom-Straße im Abschnitt zwischen Argentinischer Allee und Riemeisterstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Steglitz-Zehlendorf

Die Lärmbelastung an den Wohngebäuden in an der Onkel-Tom-Straße lagen mit bis zu $L_{DEN} = 67$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 59$ Dezibel (A-bewertet) großflächig über den Schwellenwerten der Stufe 2 des Berliner Lärmaktionsplans (65/55 Dezibel (A-bewertet)), jedoch nicht über den Schwellenwerten der Stufe 1 (70/60 Dezibel (A-bewertet)). Mit der lärmarmen Fahrbahnoberfläche konnten Lärminderungen von zwei Dezibel gegenüber einer konventionellen Fahrbahndecke realisiert werden.

Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt circa 198. Es sind rund 300.000 Euro Baukosten entstanden.



Abbildung 13: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Onkel-Tom-Straße (türkise Markierung)

3.14. Fahrbahnsanierung der Oranienburger Straße im Abschnitt zwischen Göschenplatz und Techowpromenade mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf

Die Lärmbelastung an den Wohngebäuden in dem besagten Abschnitt der Oranienburger Straße lag mit bis zu $L_{DEN} = 77$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 69$ Dezibel (A-bewertet) deutlich über den Schwellenwerten der 1. Stufe des Berliner Lärmaktionsplans. Mit der 2021 erfolgten Fahrbahnsanierung in lärmarter Bauweise können Lärminderungen von zwei Dezibel gegenüber einer konventionellen Fahrbahndecke realisiert werden.

Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt circa 180. Es sind rund 35.000 Euro Baukosten entstanden.



Abbildung 14: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Oranienburger Straße (türkise Markierung)

3.15. Fahrbahnsanierung der Straße Platz der Vereinten Nationen zwischen dem Platz der Vereinten Nationen und der Weydemeyerstraße mit lärmoptimiertem Asphalt, Friedrichshain-Kreuzberg

Die Lärmbelastung an den angrenzenden Wohngebäuden überschreiten tags und nachts deutlich die Schwellenwerte der 1. Stufe des Lärmaktionsplans. Punktuell werden bei dichter am Verkehrsweg stehenden Wohngebäuden bis zu $L_{DEN} = 72$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 64$ Dezibel (A-bewertet) erreicht. Eine besondere Bedeutung resultiert aus der Vielzahl von Anwohnenden in den hochhausartigen Wohngebäuden am Platz. Mit der 2020 erfolgten Fahrbahnsanierung mit einer lärmarmen Oberfläche konnten Lärminderungen von zwei Dezibel gegenüber einer konventionellen Fahrbahndecke realisiert werden. Der Umbau des Platzes der Vereinten Nationen wurde größtenteils bereits in der Laufzeit des letzten Luftreinhalteplans 2019-2023 durchgeführt. Die Maßnahme zwischen dem Knotenpunkt und der Weydemeyerstraße war der letzte noch durchzuführende Abschnitt.

Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt circa 383. Es sind Baukosten von 510.000 Euro entstanden.

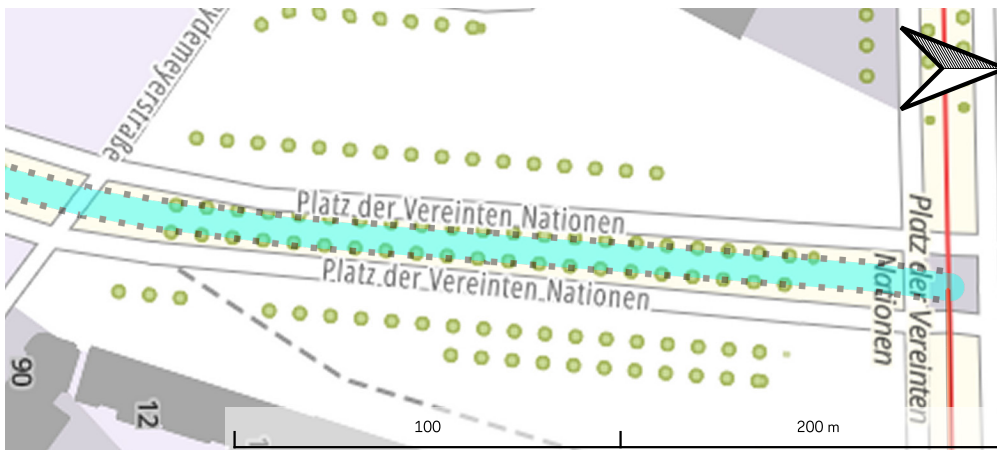


Abbildung 15: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Straße Platz der Vereinten Nationen (türkise Markierung)

3.16. Fahrbahnsanierung der Provinzstraße im Abschnitt zwischen der Soldiner Straße und der Bezirksgrenze mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf

Die Lärmbelastung an den Wohngebäuden der Provinzstraße lagen mit bis zu $L_{DEN} = 73$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 64$ Dezibel (A-bewertet) deutlich über den Schwellenwerten der 1. Stufe des Berliner Lärmaktionsplans. Vordringlich war die Maßnahme auch im Hinblick auf die stellenweise hohe Anwohnerdichte entlang des Straßenzuges.

Mit der 2021/22 erfolgten Fahrbahnsanierung mit einer lärmarmen Oberfläche konnten Lärminderungen von zwei Dezibel gegenüber einer konventionellen Fahrbahndecke realisiert werden. Der erste Bauabschnitt zwischen Pankower Allee bis Bezirksgrenze wurde 2021 umgesetzt. Der zweite Abschnitt zwischen Soldiner Straße und Pankower Allee folgte 2022.

Die Anzahl der entlasteten Anwohner beträgt circa 540. Es sind rund 770.000 Euro Baukosten entstanden.



Abbildung 16: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Provinzstraße (türkise Markierung)

3.17. Fahrbahnsanierung Veitstraße zwischen der Berliner Straße und dem Eisenhammer Weg mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf

Die Lärmbelastung in der Veitstraße lag mit bis zu $L_{DEN} = 67$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 57$ Dezibel (A-bewertet) über den Schwellenwerten der 2. Stufe des Lärmaktionsplans. Dies resultierte auch aus lärm erhöhenden Fahrbahnoberflächen. Im circa 380 Meter langen Abschnitt zwischen der Berliner Straße und dem Medebacher Weg führte der Zustand des Asphalts zu einer erhöhten Lärmerzeugung. Im anschließenden circa 280 Meter langen Abschnitt vom Medebacher bis zum Eisenhammer Weg bestand die Fahrbahn aus Betonplatten.

Neben der im Mittel erhöhten Geräuschbelastung kam es dadurch zu einzelnen Geräuschspitzen, die fünf bis acht Dezibel (A-bewertet) über dem üblichen Vorbeifahrtgeräusch lagen. Diese lokale Besonderheit wird in der strategischen Lärmkartierung nicht erfasst. Neben dem Beitrag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan lagen Aufträge zur Ermittlung der Lärmbelastung aus Anfragen zum Mietspiegel vor, welche die Problemlage nochmals dokumentierten.

2019 wurde die Sanierung des ersten Abschnitts zwischen Berliner Allee und Medebacher Weg abgeschlossen. Die Weiterführung bis zum Eisenhammer Weg ist nach Fertigstellung zweier Hochbaumaßnahmen beabsichtigt. Für beide Abschnitte ist ein lärm armer Fahrbahnaufbau vorgesehen.

Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt circa 360. Es sind Baukosten in Höhe von rund 300.000 Euro entstanden.



Abbildung 17: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf der Veitstraße (türkise Markierung)

3.18. Fahrbahnsanierung Wilhelmsruher Damm – 3. Bauabschnitt in Fahrtrichtung Pankow zwischen Schorfheidestraße und Senftenberger Ring mit lärmoptimiertem Asphalt, Reinickendorf

Der 3. Bauabschnitt der Fahrbahnsanierung des Wilhelmsruher Damms in Fahrtrichtung Pankow zwischen Schorfheidestraße und Senftenberger Ring folgte den beiden Bauabschnitte aus 2017 bis 2019. Die Lärmbelastung an den Wohngebäuden in dem dritten Bauabschnitt des Wilhelmsruher Damms lagen mit bis zu $L_{DEN} = 71$ Dezibel (A-bewertet) und $L_N = 63$ Dezibel (A-bewertet) über den Schwellenwerten der Stufe 1 des Berliner Lärmaktionsplans. Vordringlich war die Maßnahme auch im Hinblick auf die hohe Anwohnerdichte insbesondere im Bereich der Großsiedlung „Märkisches Viertel“.

Mit der lärmarmen Fahrbahnoberfläche konnten nochmals Lärminderungen von zwei Dezibel gegenüber einer konventionellen Fahrbahndecke realisiert werden. Die Umsetzung erfolgte 2021.

Die Anzahl der entlasteten Anwohner beträgt circa 1.000. Es sind rund 140.000 Euro Baukosten entstanden.



Abbildung 18: Lärmarme Fahrbahnoberfläche auf dem Wilhelmsruher Damm (türkise Markierung)

3.19. Vorrangschaltung Rettungswagen Knoten Bundesallee, Tempelhof-Schöneberg

Durch Einbau einer Vorrangschaltung einer bestehenden Lichtsignalanlage (LSA) am Knoten Friedrich-Wilhelm-Platz Bundesallee / Görres-/ Sarrazinstraße erhalten Rettungsfahrzeuge durch die Beeinflussung der Ampel im Einsatz die Möglichkeit, auf den Einsatz des Martinshorns zu verzichten oder diesen zumindest einzuschränken. Dies dient ohne Minderung der Sicherheit insbesondere in der Nacht dem Lärmschutz der Anwohnenden im Umfeld des Knotens. Aufgrund der Art der Lärmquelle und der unbekanntenen Häufigkeit ihres Auftretens kann die Lärmwirkung nicht quantifiziert werden.

Die Anzahl der entlasteten Anwohnenden beträgt circa 360. Es sind Baukosten von rund 23.000 Euro entstanden.

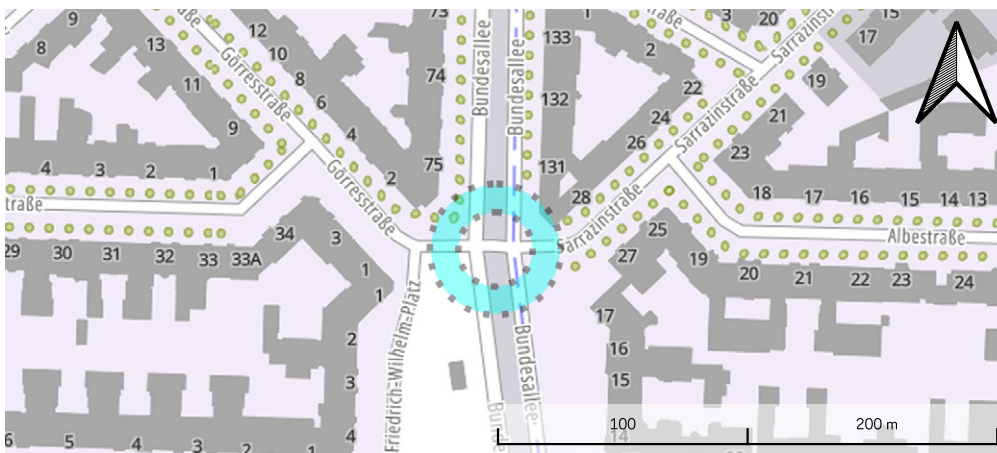


Abbildung 20: Vorrangschaltung der LSA für Rettungswagen am Knoten Bundesplatz (türkise Markierung)


Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt


BERLIN



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/mvku

 x.com/senmvkuberlin

 instagram.com/senmvkuberlin

Berlin, 09/2024