

# 1. EINLEITUNG

Berlin ist eine lebendige und attraktive Stadt, die seit vielen Jahren einen ungebrochenen Zuzug erlebt. Fast vier Millionen Menschen leben und arbeiten in der Hauptstadt. Mit dem Wachstum der Stadt, den Ansprüchen ihrer Bewohnerinnen und Bewohner an Mobilität und mit der Verdichtung des Stadtraumes sind vielfältige Herausforderungen verbunden. Eine wesentliche Folge ist Lärm. Gerade der Verkehrslärm gehört zu den negativen Umweltfolgen. Lärm ist dabei nicht nur ein Störfaktor, sondern stellt eine konkrete Gesundheitsgefährdung dar. Die Gefahr liegt dabei weniger in einer akuten Schädigung durch hohe Lärmpegelspitzen, wie sie im Arbeitsleben oder auch in der Freizeit, zum Beispiel durch zu laute Musik, auftreten können, sondern im dauerhaften Einwirken von Lärm. Zahlreiche Lärmwirkungsstudien<sup>1</sup> zeigen, dass insbesondere durch hohe Verkehrslärmpegel die Beanspruchung des Herz-Kreislaufsystems steigt; damit erhöht sich das Risiko an Bluthochdruck oder Durchblutungsstörungen zu erkranken oder einen Herzinfarkt zu erleiden<sup>2</sup>.

Um diese Risiken zu vermindern, ist eine Senkung der stadtweit hohen Verkehrslärmbelastung erforderlich. Möglich ist dieses durch eine Vielzahl von Maßnahmen, die mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan beschrieben werden. Es ist das Ziel einer aktiven Umweltpolitik, Berlin gesünder, sauberer, klimaverträglicher und lebenswerter zu gestalten. Die Reduzierung des Lärms gehört dazu und ist ein wesentlicher Anspruch für eine ökologischere Gestaltung der Stadt. Zudem haben Umweltbelastungen wie Lärm häufig eine soziale Dimension. Denn mancherorts mehren sich die Umweltbelastungen überdurchschnittlich. Oft fehlt es gerade dort an qualitativ hochwertigen Ruhe- und Erholungsräumen im Freien. Dies zieht die zuvor genannten Gesundheitsrisiken nach sich. Hier bekommt die Lärminderung eine besondere Bedeutung.

Der vorliegende Lärmaktionsplan hat das Ziel, die Lärmbelastung in Berlin zu reduzieren und strukturelle Maßnahmen in die Wege zu leiten, um unsere Stadt leiser zu gestalten; damit die Berlinerinnen und Berliner weniger lärmbeeinträchtigt sind. Der Lärmaktionsplan baut auf den bisherigen Erfahrungen auf und schreibt die Aktionspläne von 2008, 2013 - 2018 und 2019 - 2023 fort. Er stützt sich auf Synergien mit dem Berliner Mobilitätsgesetz sowie auf die aktuelle Rechtsprechung, die den Schutz der Gesundheit gestärkt hat. Er ist mit der Berliner Umweltgerechtigkeitskonzeption, dem Stadtentwicklungsplan Mobilität, dem Nahverkehrsplan und dem Berliner Leitfadens Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung eng verwoben.

<sup>1</sup> World Health Organization (2018) Environmental Noise Guidelines for the European Region, oder auch Sachverständigenrat für Umweltfragen (2023), Umwelt und Gesundheit konsequent zusammendenken, Sondergutachten.

<sup>2</sup> Babisch, W. (2004). Die NaRoMI-Studie. Auswertung, Bewertung und vertiefende Analysen zum Verkehrslärm. In: Umweltbundesamt (Hrsg.) Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt, Ergebnisse der „NaRoMI“-Studie. WaBoLu-Hefte 02/04, S. 1-1 bis 1-59. Umweltbundesamt, Berlin oder auch Hahad O, Kröller-Schön S, Daiber A, Münzel T: The cardiovascular effects of noise. Dtsch Arztebl Int 2019; 116: 245-50. DOI: 10.3238/arztebl.2019.0245.

## 1.1. Rechtliche Grundlagen

Mit dem Lärmaktionsplan 2024 - 2029 setzt das Land Berlin Erfordernisse aus der „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ (Umgebungslärmrichtlinie) um, die am 18. Juli 2002 in Kraft trat.

Die Umgebungslärmrichtlinie definiert den Lärmschutz als Gemeinschaftsaufgabe, um ein hohes Gesundheits- und Umweltschutzniveau in der Europäischen Union sicherzustellen.

Ziel der Richtlinie ist es, den Umgebungslärm soweit erforderlich - und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann - zu verhindern, zu mindern sowie die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist. Weiterhin sollen bisherige Maßnahmen zur Minderung der wichtigsten Lärmquellen weiterentwickelt und ergänzt werden.

Um das zu erreichen, sind in der Umgebungslärmrichtlinie folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach gemeinsamen europäischen Bewertungsmethoden;
2. Information der Öffentlichkeit über den Umgebungslärm und seine Auswirkungen;
3. Erstellung von Aktionsplänen auf Basis der Lärmkarten.

Die Umgebungslärmrichtlinie ging mit einer Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht über. Der sechste Teil des BImSchG „Lärminderungsplanung“ umfasst die Paragraphen 47a bis 47f und beinhaltet - neben Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen - Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

## 1.2. Vorgehensweise

Den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie folgend, werden mit dem „Lärmaktionsplan Berlin 2024 - 2029“ auf Basis der vorherigen Lärmaktionspläne aus den Jahren 2008, 2013 und 2019 sowie der aktuell durchgeführten Lärmkartierung 2022 Strategien und Maßnahmen für die erforderliche weitere Lärminderung in Berlin entwickelt. Dabei werden Maßnahmen zum Teil fortgeschrieben und neue Ansätze zur Lärminderung erarbeitet.

Die wichtigsten Ergebnisse der fortgeschriebenen Lärmaktionsplanung sind in diesem Dokument zusammengefasst. Ausführliche Detail- und Zusatzinformationen enthalten die Anlagen 1 bis 6.

Vorrangiges Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Minderung gesundheitsrelevanter Lärmbelastungen durch Reduzierung der Verkehrslärmemissionen. Dies trägt zugleich zu einer besseren Wohnqualität in der Stadt bei und erhöht die Aufenthaltsqualität in den Stadträumen. Gemäß der Lärmwirkungsforschung steigt ab einer Dauerbelastung von 55 Dezibel (A-bewertet) nachts und 65 Dezibel (A-bewertet) tags das Risiko von Herz-Kreislaufkrankungen durch chronischen Lärmstress<sup>3</sup>. Deshalb wird die Einhaltung dieser Werte als mittelfristiges Ziel verfolgt. In Berlin ist zugleich wegen der stadtwweit an vielen Stellen auftretenden hohen Verkehrslärmbelastungen zunächst eine Konzentration auf die besonderen Problemlagen erforderlich.

---

<sup>3</sup> Vergleiche Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Drucksache 14/2300, 14. Wahlperiode vom 15. Dezember 1999.

Bereits in den beiden zurückliegenden Lärmaktionsplänen wurden daher Schwellenwerte für die Dringlichkeit von Maßnahmenprüfungen in zwei Stufen definiert, die auch weiterhin Gültigkeit haben:

- 1. Stufe:  $L_{DEN} \geq 70$  Dezibel (A-bewertet) und  $L_N \geq 60$  Dezibel (A-bewertet)

Bei Überschreitung dieser Werte sollen vorrangig und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden.

- 2. Stufe:  $L_{DEN} \geq 65$  Dezibel (A-bewertet) und  $L_N \geq 55$  Dezibel (A-bewertet)

Diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen als Zielwerte für die Lärminderungsplanung.

Da neueren Erkenntnissen zufolge bereits bei niedrigeren Dauerbelastungen Gesundheitsgefährdungen auftreten können, sind langfristig geringere Zielwerte anzustreben<sup>4</sup>.

Neben der aktiven Lärminderung in hochbelasteten Bereichen beschäftigt sich der Lärmaktionsplan Berlin 2024 - 2029 auch mit dem Schutz ruhiger Gebiete und mit der Frage, wie eine wachsende und sich verdichtende Metropole weiterhin Erholungsqualitäten für den Alltag der Bevölkerung sicherstellen kann.

Begleitet wurde die Planerstellung von einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung.

---

<sup>4</sup> Vergleiche dazu beispielsweise <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>, Zugriff am 11. Januar 2024.