

# 5. STRATEGIEN UND MAßNAHMEN FÜR 2024 BIS 2029

## 5.1. Vorgehensweise

Der erste gesamtstädtische Lärmaktionsplan wurde im Jahr 2008 veröffentlicht. In den folgenden Jahren entwickelte sich die Stadt deutlich dynamischer als es damals absehbar war. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Berlin 2024 - 2029 wird sowohl Maßnahmen zur Lärminderung, bewährte Lärminderungsstrategien als auch die Ergebnisse der bisher entwickelten Maßnahmen berücksichtigen.

Die bisherigen Lärmaktionspläne aus den Jahren 2008, 2013 und 2019 enthielten bereits zahlreiche Maßnahmen, die größtenteils schon umgesetzt, heute in Umsetzung sind oder gegebenenfalls zukünftig fortgeführt werden sollen. Eine zusammenfassende Darstellung der kommenden Aktivitäten des Lärmaktionsplans ist den jeweiligen Abschnitten angefügt.

Für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurde die in Kapitel 4 beschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Im Zusammenhang mit den vorherigen Lärmaktionsplänen, den Ergebnissen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie aktuellen Beschwerdefällen aus der Bevölkerung wurden Schwerpunkte erkannt, die in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans bearbeitet werden.

In der letzten Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan 2019 - 2023 hat sich das Verhalten von Personen im Straßenverkehr als wichtiges Thema herausgestellt und wurde als Handlungsauftrag angenommen. Das individuelle Verhalten im Kfz-Verkehr hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Lärmbelastung. Unnötiger Lärm entsteht unter anderem durch das Fahren mit hoher Drehzahl und das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Ein Teilprojekt war die testweise Aufstellung eines „Lärmblitzers“.

## 5.2. Strategien im Einzelnen

### 5.2.1. Fahrbahnoberflächen

Die Emissionen des Straßenverkehrs setzen sich aus Antriebs- und Reifen-Fahrbahn-Geräuschen zusammen. Bereits bei Geschwindigkeiten ab circa 30 Kilometer pro Stunde dominiert das Abrollgeräusch, sodass lärmarme Reifen und lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen erheblich zur Lärminderung beitragen können. Die innerstädtischen Lärminderungspotenziale dieser Bauweisen liegen bei rund 2 bis 3 Dezibel<sup>40</sup>.

Seitens der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt werden hierzu weiterhin folgende Aktivitäten verfolgt:

- Anhand der bezirklichen Investitionsplanung wird bei der Übereinstimmung einer konkreten Fahrbahnerneuerungsmaßnahme mit einem Lärmschwerpunkt, der Straßenbaulastträger gezielt angesprochen.
- In regelmäßigen Gesprächen mit den Bezirken wird bei Straßensanierungen für die Verwendung von lärmarmen Fahrbahnoberflächen in den Lärmschwerpunkten geworben. Dafür stellt die Berliner Lärmaktionsplanung entsprechende Haushaltsmittel bereit.

<sup>40</sup> Vergleiche Leitfaden für die Planung, den Bau und die Bauliche Erhaltung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten in Berlin, [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/leitfaden\\_laermtechnisch\\_optimierte\\_asphaltdeckschichten\\_berlin\\_2018.pdf?ts=1702425641](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/leitfaden_laermtechnisch_optimierte_asphaltdeckschichten_berlin_2018.pdf?ts=1702425641), Zugriff am 29. Dezember 2023.