

# Einwendungen zu Lärmbelastung

## Kurzfassung:

Das von dem von der Planung begünstigten Investor beauftragte und finanzierte Lärmgutachten, auf das die Behörde ihre Entscheidungen stützen möchte, kommt einerseits zu dem Ergebnis, dass gesunde Lebensverhältnisse für die neuen Bewohner nur mit erheblichem Aufwand erreicht werden kann, der aber vorgeschrieben wird.

Für die schon an der lauten Bahn wohnenden Bürger werden dagegen ohne jegliche Maßnahmen gesunde Lebensverhältnisse nach Umsetzung der Bauvorhaben im Wege der Abwägung behauptet, obwohl der Lärm gegenüber der vorhandenen Situation unbestritten weiter zunehmen wird.

**Die Festsetzung einer genügend hohen Lärmschutzwand westlich der Bahn gegenüber der geplanten Bebauung zur Abmilderung der zusätzlichen Belastungen ist daher zwingend erforderlich. Alles andere ist eine rücksichtslose Bauleitplanung, die nur die Interessen des Investors berücksichtigt.**

oo

## Teil A

Zunächst ist festzustellen, dass die Hinweise einer Vielzahl von Bürgern zum Thema Lärm anlässlich der vorgezogenen Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB nicht berücksichtigt wurden und von dem von dem Investor beauftragten und finanzierten Gutachter kleinbegutachtet und von der Planungsbehörde im Wege der „Abwägung“ „bewältigt“ wurden.

Bemerkenswert ist weiterhin, welche intensiven Sorgen sich der Gutachter und die Behörde in Bezug auf die Gesundheit der zuziehenden Menschen (nicht) machen.

In der Begründung zu dem B-Plan:

- S. 60 Im südwestlichen Teil des Plangebiets (Quartier 1) entstehen überwiegend Reihenhäuser und Townhouses. Zur Bahntrasse hin orientiert soll Geschosswohnungsbau in möglichst geschlossener, lärmrobuster Bebauungsstruktur den Bahnlärm abschirmen.
- S. 90 Der schalltechnische Orientierungswert wird nachts durch den Schienenverkehrslärm ohne Abschirmung durch geplante Gebäude bis tief in das Plangebiet hinein überschritten. Kleinflächig werden die rechtlich anerkannten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung tags/nachts von 70/60 dB(A) überschritten.
- S. 92 Besonders hohe Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte (OW) von  $\geq 10$  dB(A) wurden nachts für folgende Bereiche ermittelt: Bahnzugewandte Fassaden der Baugebiete WA 1.1 bis 1.3 (Lärmschutzriegel entlang der Bahn).
- S. 114 Zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse wird festgesetzt, dass in dem an der planfestgestellten Bahnfläche gelegenen Teil des urbanen Gebiets MU 1 eine Wohnnutzung in allen Geschossen der baulichen Anlagen unzulässig ist. Mit dem Ausschluss von Wohnen als schutzwürdige Nutzung direkt an der Bahntrasse können die für diesen Teilbereich gutachterlich ermittelten Lärmkonflikte bewältigt werden.
- S. 131 Die zwingende Festsetzung der Anzahl der Vollgeschosse in drei Baugebieten im Quartier 1 ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchungen, die städtebaulich eine lärmrobuste Bebauung entlang der Bahntrasse empfiehlt. Zur Sicherung einer schallabschirmenden Raumkante zur Bahntrasse hin wird in den allgemeinen Wohngebieten WA 1.1, WA 1.2 und WA 1.3 die Anzahl der Vollgeschosse mit IV bzw. V als zwingend festgesetzt.
- S. 140 Die Baugebiete bzw. Baugrundstücke erhalten eine klare Ausrichtung zur Straßenseite sowie zu den angrenzenden öffentlichen Parkanlagen. Hierdurch entstehen ruhige Innenbereiche
- S. 141 Im Quartier 1 erfolgt in den Baugebieten (WA 1.1, WA 1.2, WA 1.3) entlang der Bahntrasse zur Sicherung einer lärmrobusten Bebauung die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche als „erweiterte“ Baukörperfestsetzung. Die Anordnung des Baufensters

ermöglicht die Errichtung von drei Gebäuderiegeln zur Abschirmung der östlich angrenzenden allgemeinen Wohngebiete.

- S. 157 Der schalltechnische Orientierungswert nachts wird durch den Schienenverkehrslärm ohne Abschirmung durch geplante Gebäude bis tief in das Plangebiet hinein überschritten. Wie die Berechnungsergebnisse für den Prognosenullfall verdeutlichen, wäre eine Bebauung, die die schalltechnischen Orientierungswerte für Verkehrslärm gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete einhält bzgl. des Schienenlärms erst in einer Entfernung von mehr als 300 m möglich.
- S. 158 Durch die Anordnung der Schule und der gedeckten Sportanlage entlang der lärmintensiven Bahntrasse werden zum Teil die östlich liegenden allgemeinen Wohngebiete WA 2.2 und WA 2.5 vor Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr geschützt.
- S. 158 Durch die Anordnung der Schule und der gedeckten Sportanlage entlang der lärmintensiven Bahntrasse werden zum Teil die östlich liegenden allgemeinen Wohngebiete WA 2.2 und WA 2.5 vor Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr geschützt.
- S. 163 Das Wohnen bei teilgeöffnetem Fenster – und dies nicht nur zum Zwecke der Lüftung, sondern auch zum Zwecke der Außenwahrnehmung – gehört zur allgemeinen Erwartungshaltung der Bevölkerung. Die vorhergehenden Maßnahmen allein gewährleisten insbesondere nicht, dass es möglich ist, bei teilgeöffnetem Fenster ohne Beeinträchtigung durch Lärm zu schlafen. Textliche Festsetzung: Bei Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen jeweils mindestens die Hälfte der Aufenthaltsräume mit jeweils mindestens einem Fenster von den o. g. Linien abgewandt ausgerichtet sein. Das Ziel der Grundrissregelung besteht darin, dass in jeder Wohnung eine Mindestanzahl der Aufenthaltsräume der Wohnungen zu einer lärmabgewandten Gebäudeseite orientiert ist, sodass nachts ein weitgehend ungestörtes Schlafen möglich ist. Auch wenn keine konkreten Festsetzungen zur Nutzung spezifischer Räume getroffen werden, ist gewährleistet, dass künftige Bewohnerinnen und Bewohner die Möglichkeit haben, ihre Wohnung so zu nutzen, dass Schlafen ohne Lärmbeeinträchtigung bei teilgeöffnetem Fenster möglich ist. Die Grundrisslösung gewährleistet erst einmal, dass das Einrichten eines Schlafzimmers auf der nicht so stark belasteten Seite erfolgen kann. Ein ausreichender Schutz in den Wohngebieten WA 1.1, WA 1.2 und WA 1.3 (entlang der Bahn) ist aber nur in Verbindung mit dem Einbau von besonderen Fensterkonstruktionen unter Wahrung einer ausreichenden Belüftung oder durch andere bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung gewährleistet.
- S. 165 Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen in den allgemeinen Wohngebieten WA 1.1, WA 1.2 und WA 1.3 durch besondere Fensterkonstruktionen oder durch andere bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung Schallpegeldifferenzen erreicht werden, die gewährleisten, dass ein Beurteilungspegel von 30 dB(A) während der Nachtzeit in dem Raum oder den Räumen bei mindestens einem teilgeöffneten Fenster nicht überschritten wird.
- S. 204 Innerhalb des Geltungsbereichs werden trotz der teilweise hohen Vorbelastungen durch Schienenverkehrslärm gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die Berücksichtigung des Trennungsgrundsatzes, den Einsatz lärmrobuster Gebäudestrukturen sowie der Festsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen gesichert. Durch die Schließung der zentralen Verbindungsachse („Grüner Boulevard“) für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde bereits frühzeitig in der Planung darauf geachtet, dass entlang dieser Achse überwiegend ruhige Wohnquartiere entstehen und Lärmbelastungen für die angrenzenden Grünzüge als Erholungsraum reduziert werden.

Und in dem Lärmgutachten:

- S. 103 Nachts wird der o. g. schalltechnische Orientierungswert durch den Schienenverkehrslärm ohne Abschirmung durch geplante Gebäude bis tief in das Plangebiet hinein überschritten.
- S. 215 Als ein Fazit der schalltechnischen Untersuchungen kann zusammengefasst werden: Gesunde Wohnverhältnisse sind nach gutachterlicher Ansicht in Teilbereichen der überbaubaren Grundstücksflächen des Plangebiets ohne zusätzliche Festsetzungen zum Lärmschutz nicht gegeben.

- S. 263 Die Maßnahme muss es dem Nutzer ermöglichen, mindestens ein Fenster des Aufenthaltsraums in Kippstellung öffnen zu können, um nicht den Eindruck des Lebens in einem "Lärmschutzkäfig" zu haben.
- S. 265 Dennoch sollte auch für diese drei (an der Bahn gelegenen) Baugebiete eine Festsetzung zur Grundrissgestaltung mit der Zielsetzung einer Orientierung der Fenster einer Mindestanzahl von Aufenthaltsräumen zur bahnabgewandten Seite erfolgen. Zum einen sind durch vorbeifahrende Züge Maximalpegel zu erwarten, die insbesondere nachts auch zu hohen Innenpegeln führen und Aufwachreaktionen hervorrufen können.
- S. 107 Aufgrund der großen Abstände zwischen den bestehenden und geplanten Gebäuden ist zu erwarten, dass die reflexionsbedingte Pegelzunahme für die westlich der Bahn vorhandenen Gebäude relativ gering sein wird.

Die vorhandene Lärmsituation bis zu 300 m rechts und links der Bahn ist also offensichtlich ganz furchtbar und entspricht ausdrücklich nicht den Ansprüchen an gesunde Lebensverhältnisse. Im krassen Gegensatz dazu stehen die Feststellungen und „Abwägungen“ zur Lärmbelastung der auf der westlichen Seite der Bahn Wohnenden, die bereits jetzt den gleichen Belastungen schutzlos ausgesetzt sind und deren Lärmbelastung durch die von den geplanten „lärmrobusten“ Gebäuden der gegenüber liegenden Seite ausgehenden Lärmreflexionen weiter ansteigen wird. Diese Wohngebäude sind nicht etwa wild gebaut worden, sondern sind Ausfluss einer verbindlichen Bauleitplanung des Landes Berlin, die die Lärmsituation an der bestandsgeschützten Bahnmagistrale vollkommen ausgeblendet hat.

Zu der Lärmproblematik wird von der Behörde in der Begründung zu dem B-Plan ausgeführt und „abgewogen“ bzw. „bewältigt“:

- Seite 22 Für das Gebiet sind im Lärmaktionsplan keine spezifischen Angaben enthalten.
- S. 95 Für fast alle ausgewählten Immissionsorte außerhalb des Plangebiets werden bereits im Prognosefall die schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete sowohl tags (55 dB(A)) als auch nachts (45 dB(A)) nicht eingehalten. Es zeigt sich, dass für die Wohnquartiere westlich der Bahntrasse (u.a. Westfalenring) tags und nachts überwiegend planbedingte Pegelerhöhungen zu erwarten sind. Für die Immissionsorte westlich der Bahn sind die Pegelerhöhungen  $\leq 0,6$  dB(A). Pegelerhöhungen von weniger als 1 dB(A) sind bei Verkehrslärm allgemein und zudem subjektiv bezogen auf die Beurteilungszeiten von 16 Stunden tags und von 8 Stunden nachts nicht wahrnehmbar. Mit anderen Worten: Die noch lauter werdenden Lärmeinzereignisse gehen in dem gemittelten Gesamtlärm unter.
- S. 106 In diesem Rahmen ist auch zu klären, ob und in welchem Umfang Untersuchungen zu benachbarten Wohnquartieren erforderlich werden. Es wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Im Ergebnis wurde (von dem von dem Investor beauftragten Gutachter) festgestellt, dass durch Festsetzungen im Bebauungsplan (welche sind das?) gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können.
- S. 156 Fluglärm führt im Prognosefall zu keinen Konflikten (vgl. Kapitel II.1.4 Fachgutachten)
- S. 170 Güterverkehr ist nach der Planfeststellung auf der Trasse ausgeschlossen, wird aber „beobachtet“.
- S. 204 Außerhalb des Geltungsbereichs besteht westlich der Bahnanlage gemäß der schalltechnischen Untersuchung teilweise ein hohes bzw. besonderes Abwägungserfordernis.

Und im Lärmgutachten:

- S. 55 Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämm-Maße von Außenbauteilen ist der Beurteilungspegel für Schienenverkehr pauschal um 5 dB zu mindern.
- S. 88 Streng genommen darf der Schallgutachter die o. g. Güterzugfahrten gar nicht berücksichtigen, da sie nicht regelmäßig und unvorhersehbar (und damit nicht planbar) stattfinden. Auf Nachfrage unseres Büros teilte die DB AG Prognoseverkehrswerte für den Güterzugverkehr mit. Danach verkehrt tags und nachts jeweils ein Güterzug mit einer

Diesellok und 30 Güterwagen mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h. Die Züge wurden auf dem östlichen Gleis berücksichtigt. Der Anteil der Güterzugwagen mit der leiseren Verbundstoffklotzbremse soll angeblich 80 % betragen (Seite 92), was allenfalls in ferner Zukunft realistisch ist.

- S. 92 Im Vergleich zeigt sich, dass die Emissionen des Güterzugverkehrs wesentlich geringer sind als die Schallemissionen des Personenverkehrs. Durch den berücksichtigten Güterzugverkehr erhöhen sich die Emissionen zur Tagzeit um ca. 0,1 dB(A) und zur Nachtzeit um ca. 0,5 dB(A).
- S. 113 Werden im Prognoseplanfall die rechtlich anerkannten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung tags und/oder nachts erstmalig oder weitergehend überschritten, besteht ein besonderes Abwägungserfordernis. Die Festsetzung planinterner und Regelung planexterner Schallschutzmaßnahmen für betroffene Nutzungen ist tiefgehend zu prüfen.
- S. 202 Für den Neubau des Flughafens BER liegt ein Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 2004 vor. Für das Plangebiet spielen dies keine Rolle.
- S. 242 Zu berücksichtigen ist auch, dass nicht die gesamten bahnzugewandten Fassaden schallabsorbierend ausgeführt werden können, da diese einen bestimmten Prozentanteil reflektierender Flächen enthalten müssen (z. B. Fenster).
- S. 248 Zudem ergab die Anwendung des Bewertungsschemas gemäß Kapitel VII.2.1 des Berliner Lärmleitfadens (s. Kapitel 6.3.2.4), dass die westlich der Bahn ermittelten reflexionsbedingten Pegelerhöhungen im Wege der Abwägung überwindlich sind.
- S. 250 Ein weiteres Grundsatzurteil zur Anwendbarkeit der Orientierungswerte lässt sich wie folgt zusammenfassen: Umso höher die Überschreitung der Orientierungswerte, desto gewichtiger müssen die für die Planung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkungen zu verhindern.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Planungsbehörde die letztgenannte Pflicht für die bestehenden Gebäude westlich der Bahn nicht ansatzweise erfüllt hat und durch „Abwägung“ wie bisher zu dem Ergebnis gelangt ist, dass westlich der Bahn nach Umsetzung der Bauplanungen trotz weiterer Erhöhungen des Lärmpegels „gesunde Lebensverhältnisse“ unter Ausblendung von weiteren Lärmquellen sicher gestellt sind.

Der Fluglärm wurde vollständig mit der Begründung ausgeblendet, dass sich das Gebiet nicht in unmittelbarer Nähe des Flughafens BER befindet, für das Lärmschutzmaßnahmen vorgeschrieben sind. Der hiesige Fluglärm, der zusätzlich durch eine Fülle von Kleinflugzeugen geprägt ist, wirkt sich aber trotzdem lärm erhöhend aus.

Durch die Annahme von unrealistischen 80 % lärm geminderten Güterzugbremsen wird dieser Lärm schöngerechnet, am liebsten hätte man ihn unberücksichtigt gelassen, weil er angeblich unvorhergesehen ist. Weshalb der Gutachter alle Güterzüge auf dem östlichen Fernbahngleis verortet hat, obwohl sie auch auf dem westlichen und damit näher an der westlichen Bestandsbebauung verkehren, bleibt sein Geheimnis.

Der Schienenbonus, der einen Lärmabschlag von 5 dB(A) vorsieht, weil der Schienenverkehrslärm angeblich weniger störend ist, wurde bereits vor Jahren abgeschafft, weil er immer strittig war und weil man zu dem Ergebnis gekommen ist, dass er nicht gerechtfertigt ist. Gleichwohl setzt der Gutachter ihn weiterhin „lärm mindernd“ ab und rechnet damit die Werte schön und versucht sie unter den Werten zu halten, die als gesundheitsschädigend und enteignungsgleich gelten und zur Lärmsanierung zwingen.

In Anbetracht der auf Seite 91 des Lärmgutachtens angegebenen Emissionswerte für jedes einzelne der vier Gleise (tags/nachts 80,4 bzw. 75,9 dB(A) für die beiden S-Bahngleise und 80,8 bzw. 73,9 dB(A) für die beiden Fernbahngleise), insgesamt für alle vier Gleise also noch erheblich höhere Werte, erscheinen die Immissionswerte auf Seite 116 von bis zu tags/nachts 60 bzw. 54 dB(A) bei den westlich der Bahn gelegenen Wohngebäuden erheblich zu niedrig und sind auch mit dem Pegelabschlag für den „Schienenbonus“ allein nicht erklärbar. Es ist daher sicher, dass die

Schwellenwerte für die Gesundheitsgefährdung (70/60 dB[A]) überschritten werden, was der Gutachter auf Seite 90 grundsätzlich auch bestätigt. Der schalltechnische Orientierungswert wird gem. den Ausführungen auf S. 157 ohnehin bis 300 m von den Gleisen entfernt überschritten. Die von dem Gutachter eingeräumten Lärmsteigerungen durch Reflexionen mögen wegen der Berechnungsweise mit Logarithmen gering erscheinen. Tatsächlich sind sie es aber nicht, da wegen der hohen Vorbelastung erhebliche Zusatzbelastungen erforderlich sind, um rechnerisch zu den auch nur geringfügig höheren Lärmwerten zu kommen. Bekanntermaßen führt eine Verdoppelung der Zugzahlen lediglich zu einer Lärmsteigerung von 3 dB(A).  
Dass der Lärmaktionsplan für das Gebiet keinen Handlungsbedarf sieht, ist unter Berücksichtigung der festgestellten Belastungen ein Skandal.

**Die Forderung, dass die durch die Bauvorhaben bedingten Lärmpegelerhöhungen auf der westlichen Seite der Bahn durch eine Lärmschutzwand auf dieser Seite zu kompensieren sind, bleibt daher bestehen.**

oo

## **Teil B**

„Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung sichern, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleistet. Bebauungspläne sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern. Die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild sind baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“

Diese Forderungen werden durch das im äußersten Außenbereich des Landes Berlin liegende Bauerwartungsland des B-Plan 6-30 in keiner Weise erfüllt. Die Einordnung des Baugebiets in den Bereich MU (Urbanes Gebiet) ist rechtsfehlerhaft, dort ist kein MU und wird auch durch den B-Plan nicht entstehen. Die Einordnung als MU führt allein dazu, dass die festgestellte Lärmbelastung nur im MU ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen in gesetzlich zugelassenen Grenzen liegt. Die Wirklichkeit ist anders:

Im einschlägigen Lärmgutachten wird ausgeführt, dass an dieser Bahnstrecke aus „städtebaulichen Erwägungen“ im „Eingangsbereich zur Hauptstadt“ aktiver Lärmschutz nicht vertretbar und zudem zu teuer sei. Dies zeigt deutlich, welche Erwägungen dazu geführt haben, dass die unvermeidbare, gesundheitsgefährdende Lärmbelastung direkt an der Bahn für Wohnungen und vor allem im Schulbereich, sowohl in den Klassenräumen, als auch besonders beim Sportunterricht im Freien zugelassen werden soll. Wir sind gespannt, wie gewählte Vertreter des Volkes dazu gebracht werden, die Lern- und Lehrsituation von Grundschulkindern und Lehrenden nachrangig hinter ästhetische Überlegungen von Städtebau zu stellen, denn das Argument „zu teuer“ ist absurd: der Bauherr wird durch den B-Plan um 300 Mio. € wohlhabender. Aktiver, reflexionsarmer Lärmschutz muss als Festsetzung im B-Plan vorgesehen werden.

S.49 Umwelt Lärm

„Güterzüge werden nicht planmäßig und in begrenztem Umfang die Strecke befahren. Es wird von jeweils einem Güterzug zur Tag- und zur Nachtzeit ausgegangen. Im Vergleich zeigt sich, dass die Emissionen des Güterzugverkehrs wesentlich geringer sind als die Schallemissionen des Personenverkehrs (Eisenbahn und S-Bahn).“

Die Aussagen zum Bahnverkehr im Nullfall stimmen nicht mit der Wirklichkeit überein, die Berechnungen geben nur die mittlere, nicht die konkrete Belastung im Einzelfall während des Unterrichts an. Dies wird ganz besonders deutlich in folgenden Ausführungen:

Seite 92:

„Im Vergleich zeigt sich, dass die Emissionen des Güterzugverkehrs wesentlich geringer sind als die Schallemissionen des Personenverkehrs. Durch den berücksichtigten Güterzugverkehr erhöhen sich die Emissionen zur Tagzeit um ca. 0,1 dB(A) und zur Nachtzeit um ca. 0,5 dB(A).“

Güterzüge werden durch diese Formulierung in ihrer realen Wirkung absurd unterbewertet und auch durch die Berechnung nur einer Güterzugfahrt als Beitrag zur Gesamtbelastung als Einzelereignis wird nicht korrekt bewertet. Zudem wird genau diese Bewertung beim nächtlichen Schlaf in ihrer tatsächlichen Wirkung richtig beschrieben:

Seite 265:

„Dennoch sollte auch für diese drei (an der Bahn gelegenen) Baugebiete ..... zur bahnausgewandten Seite erfolgen. **Zum einen sind durch vorbeifahrende Züge Maximalpegel zu erwarten, die insbesondere nachts auch zu hohen Innenpegeln führen und Aufwachreaktionen hervorrufen können.**“

Und diese Situation ist am Tag in der Schule bei jedem vorbeifahrenden Fernbahn-, Nahverkehrs-, S-Bahn- und Güterzug der Fall, selbst bei geschlossenen Fenstern – um im zynischen Stil des B-Plans (Lärm zu Lärm) zu bleiben: Auch schlafende Schüler werden im Unterricht geweckt.

Und es fehlen jegliche Betrachtungen zum Unterricht im Freien auf dem Sportplatz. Allein diese Tatsache zeigt, dass die Situation von Lehren und Lernen, insbesondere im Freien direkt an der Bahn seit Beginn der Planung nicht berücksichtigt worden ist. Dies wäre allein an den Standorten weiter östlich planerisch vertretbar gewesen, hier ist es ein grundsätzlicher Mangel der Bauleitplanung. Darüber hinaus geht der Planfall von falschen Voraussetzungen aus:

- **Die Deutsche Bahn** hat die Auskunft gegeben, dass Güterzüge nach den Anforderungen der Kunden diese Strecke bei Tag und Nacht befahren, die Annahme von nur einer Fahrt pro 24 Stunden ist fehlerhaft. Diese Fahrten sind durch die Bundesregierung im aktuellen Fall der notwendigen Transporte auf der Schiene durch den niedrigen Wasserstand der Schifffahrtsstraßen und die wirtschaftlichen Belastungen durch den Ukraine-Krieg als vorrangige Fahrten verordnet worden. Die Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene im Rahmen der Verkehrswende und des Klimaschutzes ist völlig außer Betracht gelassen und ebenso die Tatsache, dass mit weiteren Anbietern von Transportleistungen auf der Schiene zu rechnen ist wie beim Warentransport auf dem Versandweg. Der Planfall geht vom Nullfall auch für die planerische Zukunft ohne jede Veränderung aus. Prognosen sind nicht nur schwierig, sondern falsch, wenn sie die gegenwärtigen Verhältnisse in einer Zeit der Umbrüche als unveränderbar annehmen.
- **Der Beitrag der Güterzüge** selbst bei nur einer Fahrt täglich erhöht die rechnerische Belastung um 0,1 dB(A) am Tag und bereits um das Fünffache im logarithmischen Maßstab in der Nacht. Diese Berechnung verdeckt jedoch die tatsächliche Belastung im konkreten Fall, z.B. der lang andauernden Vorbeifahrt von Güterzügen an den Wohnungen, am Schulsportplatz und am Schulbereich mit Klassenräumen zur Bahn. Der Schulunterricht auf dem Sportplatz nahe an den Gleisen wird bei jeder Zugdurchfahrt unterbrochen, egal ob S25, S26, Nah-, Fern- oder Güterverkehr der verschiedenen Anbieter von Transportleistungen auf der Schiene auf dieser wichtigen Bahnverbindung für die Hauptstadt nach Süden. Die tatsächliche Zahl der Zugbewegungen pro Tag liegt derzeit bei 400, aber auch diese Verkehre sollen aus Gründen des Klimawandels und der Verkehrswende noch deutlich ansteigen, jedoch nicht nach dem B-Plan 6-30 in der vorliegenden Fassung. Obwohl an anderen Stellen im B-Plan auf die Probleme von Lärmbelastungen von Schulen, Schulpausenhof, Schulsportplätzen, Freiflächen von Kita's und Gemeinbedarfsflächen – wenn auch nicht in allen Fällen von Betroffenen - hingewiesen wird und Lösungen diskutiert werden, ist dies bei der Grundschule mit Sportplatz unterlassen worden. Diese unterschiedliche Vorgehensweise ist rechtsfehlerhaft.

-

Es gibt Lösungen des Lärmproblems bei Wohnungen und Schule mit Sportplatz:

- 1. Wenn die an sich völlig unangemessene Argumentation, dass aktiver Lärmschutz das städtebauliche Bild für die mit der Bahn Anreisenden unzumutbar ist, ernst genommen wird, dann bleibt für die Schule nur einer der Standorte, die im Städtebaulichen Wettbewerb angegeben worden und weit genug von der Bahn entfernt sind. Das hätte auch den Vorteil, dass mit dem baldigen Bau der neuen Schule auch die Sanierung der maroden Mercator-Schule

leichter zu bewältigen wäre. Allerdings sehen wir auch, dass das bereits bestehende Problem von Wohnungen an der Bahn vergrößert würde. Diese Wohnungen dort nicht zu bauen, würde weitere Probleme mindern oder sogar lösen, wie z.B. die im Verkehrsgutachten bestätigten Probleme bei der verkehrlichen Erschließung des neuen Wohngebietes und vor allem viele die Blockierung der Kaltluftströme in Richtung der Innenstadt weitgehend weg.

- 2. Aktiver Lärmschutz ist an dieser Bahnstrecke an vielen anderen Stellen hochwirksam und resultiert in Bauhöhen vom Straßenniveau gemessen bei mehr als 12 m, insbesondere bei der Schule, die in manchen Kreisen als Beispiel für eine gelungene Symbiose von Bahn und Schule bezeichnet wird: Die Grundschule an der Brauerstraße in Lichterfelde Ost. Ob aktiver Lärmschutz allerdings Sportunterricht im Freien ermöglicht, müsste noch sorgfältig geprüft werden. Dies sollte mit der nötigen Verantwortung für die zukünftige Schulgeneration durchaus mit einem Praxistest verbunden werden nach dem Bau von aktivem Lärmschutz, der auf jeden Fall auch das Problem von Wohnungen an der Bahn mindern würde. Aktiver Lärmschutz sollte auf beiden Seiten der Bahn vorgesehen werden, vor allem, wenn auf der östlichen Seite nicht schallschluckende, sondern schallreflektierende Installationen gewählt werden.

Einwendung zum Thema „Lärm“ mit Blick auf den Raum entlang Osdorfer Str.

#### 1. Gemeinbedarfsfläche Scheelestr. 145

In der Bebauungsplanbegründung aus August 2022 wird in Kapitel 3.8, Angrenzende festgesetzte und eingestellte Bebauungspläne, auf Seite 27 Bezug genommen auf den festgesetzten Bebauungsplan XII-101b (östlich der Osdorfer Straße).

Darin ist neben allgemeinem Wohngebiet, Grün- und Straßenverkehrsfläche auch eine Fläche für Gemeinbedarf (u.a. Jugendfreizeitheim) festgesetzt.

Hierbei handelt es sich um Gebäude und Garten der Scheelestr. 145, in der zur Zeit dieser Planung das ‚Nachbarschaftszentrum Scheelestraße‘ via dem Träger Stadtteilzentrum Steglitz das KiJuNa unterhält. Im Erdgeschoss des Gebäudes befindet sich auch eine KiTa, die ‚Lichterfelder Strolche‘, mit einem Gartenbereich entlang der Osdorfer Straße. Insgesamt gehört zur Liegenschaft eine große Gartenfläche direkt entlang der Osdorfer Str. bis kurz vor Höhe Lichterfelder Ring.

Es ist davon auszugehen, dass die im o.g. Bebauungsplan festgesetzte Fläche für Gemeinbedarf auch künftig eine diesbezügliche Nutzung erfährt, die im Besonderen die Nutzung des Gartens einschließt, wie für die KiTa als auch das KiJuNa praktiziert.

Jedoch wird diese Gartennutzung infolge zunehmenden Verkehrs entlang der Osdorfer Straße insbesondere für den KiTa–Gartenteil aufgrund der Lärmbelastung in Frage gestellt.

Der Verkehrsgutachter Spreepfan GmbH gibt in seiner bearbeiteten Gutachtenfassung vom 08.06.2022 im Kapitel 3, Nullfallbetrachtung, auf Seite 12 das tägliche Verkehrsaufkommen für diesen Straßenabschnitt an mit 12.900 Kfz, siehe Abbildung 9, in der die Gemeinbedarfsfläche mit Garten rot gekennzeichnet wurde.

In Kapitel 4, Analyse des Planfalls, wird auf Seite 23 in der Abbildung 23 das tägliche Verkehrsaufkommen mit 17.800 Kfz angegeben mit berechneter Verkehrszahlenentwicklung durch LK Argus vom 27.10.2020, Stand letzte redaktionelle Änderung 21.09.2021, siehe Abbildung 23.



Abbildung 9: Verkehrsbelastung Tageswerte im Nullfall (Kfz/24h, DTW)



Abbildung 23: Verkehrsbelastung Tageswerte Planfall (Kfz/24h, DTW)

Die fortgeschriebene schalltechnische Untersuchung, Bericht Nr. OSD 16.085.11P der ALB Akustiklabor Berlin, in das die Verkehrszahlermittlung der LK Argus aus Oktober 2020 eingeflossen sein werden, stellt in Kapitel 2. Rechtliche Grundlagen im Rahmen der Bauleitplanung, in Kapitel 2.1 Anforderungen im Rahmen der Bauleitplanung, auf Seite 21 für Gemeinbedarfsflächen, wie z. B. u.a. KiTa's, dar:

Zitat:



Gebäude auf Flächen für den Gemeinbedarf (z. B. KiTa, Schule) sind insbesondere dann zu berücksichtigen, wenn die möglichen Raumnutzungen eine höhere Schutzbedürftigkeit indizieren. Der Schutzbedarf beschränkt sich i. d. R. auf die Tagzeit. In der vorliegenden Untersuchung wird für Unterrichtsräume in Schulen und Gruppenräume (mit Mittagsschlafnutzung) in KiTas gegenüber Verkehrslärm ein Orientierungswert von 55 dB(A) angesetzt. Bei anderen schutzbedürftigen Räumen (z. B. Büros) wird ein Orientierungswert von 60 dB(A) berücksichtigt.

Auch Freiflächen (z. B. Schulpausenhof, KiTa-Freifläche, ggf. auch Sportanlagen) sind gegenüber Lärm tagsüber schutzbedürftig. Für diese Flächen wird als unterer Schwellenwert ein Pegel von 55 dB(A) und als oberer Schwellenwert ein Pegel von 62 dB(A) der Beurteilung zugrunde gelegt.

Auf den Seiten 85/86 gibt der Gutachter Messwerte für die Straßenabschnitte an, siehe Tabellen 18 bis 20:

Tabelle 18: Ausgangswerte für den Kfz-Verkehr für die vorhandenen Straßen und Emissionspegel  $L_{m,E}$  gemäß RLS-90 für den Prognose Nullfall

Straße (Abschnitt)	DTV Kfz/24 h	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	p <sub>T</sub> %	p <sub>N</sub> %	v <sub>zul</sub> km/h		L <sub>m,E</sub> dB(A)	
						T	N	T	N
<b>Prognose Nullfall 2030</b>									
Os dorfer Straße zwischen Celsiusstraße und Fahrenheitstraße	14.900	820	209	12	13	50	30	60,9	52,7
Os dorfer Straße zwischen Fahrenheitstraße und Mercatorweg	14.000	770	196	12	13	50	30	60,6	52,4
Os dorfer Straße zwischen Mercatorweg und Reaumursstraße	13.600	748	191	12	13	50	50	60,5	54,6
<b>Os dorfer Straße zwischen Reaumursstraße und Lichtenfelder Ring</b>	<b>12.900</b>	<b>710</b>	<b>181</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>59,8</b>	<b>53,9</b>
Os dorfer Straße zwischen Lichtenfelder Ring und Plansstraße 4.1	11.300	622	159	0,6	0,7	50	50	59,2	53,4
Os dorfer Straße südlich Plansstraße 4.1	11.300	622	159	0,6	0,7	50	50	59,2	53,4
Reaumursstraße westl. Celsiusstr. (Werte aus /90/)	900	45	11	65,6	47,7	30	30	56,4	49,0
Reaumursstraße zwischen Celsiusstr. und Landweg (Werte aus /90/)	1000	50	17	59,6	30,4	30	30	56,4	49,2
Reaumursstraße zwischen Landweg und Os dorfer Straße	1100	62	15	14	1,5	30	30	47,5	41,4
Landweg	100	6	2	3,3	3,6	30	30	41,4	36,8
Lichtenfelder Ring	4.800	269	63	10	1,1	50	50	55,9	49,6
Lichtenfelder Ring (30 km/h)	4.800	269	63	10	1,1	50	30	55,9	47,4
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke								
M <sub>T/N</sub>	maßgebende Verkehrsstärke tags/nachts								
p <sub>T/N</sub>	maßgebender Lkw-Anteil tags/nachts								
v <sub>zul</sub>	zulässige Höchstgeschwindigkeit								
L <sub>m,E</sub>	Emissionspegel Tag/Nacht								

Tabelle 19: Ausgangswerte für den Kfz-Verkehr für die vorhandenen Straßen und Emissionspegel  $L_{m,E}$  gemäß RLS-90 für den Prognoseplanfall

Straße (Abschnitt)	DTV Kfz/24 h	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	p <sub>T</sub> %	p <sub>N</sub> %	v <sub>zul</sub> km/h		L <sub>m,E</sub> dB(A)	
						T	N	T	N
<b>Prognoseplanfall 2030</b>									
Os dorfer Straße zwischen Celsiusstraße und Fahrenheitstraße	19.301	1062	271	2,5	2,8	50	30	62,9	54,7
Os dorfer Straße zwischen Fahrenheitstraße und Mercatorweg	18.401	1013	258	2,5	2,8	50	30	62,7	54,5
Os dorfer Straße zwischen Mercatorweg und Reaumursstraße	18.001	991	253	2,5	2,8	50	50	62,6	56,8
<b>Os dorfer Straße zwischen Reaumursstraße und Lichtenfelder Ring</b>	<b>17.757</b>	<b>977</b>	<b>249</b>	<b>1,8</b>	<b>2,0</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>62,1</b>	<b>56,3</b>
Os dorfer Straße zwischen Lichtenfelder Ring und Plansstraße 4.1	12.949	713	182	1,9	2,1	50	50	60,8	55,0
Os dorfer Straße südlich Plansstraße 4.1	12.195	671	171	5,2	5,7	50	50	62,3	56,6
Reaumursstraße zwischen Landweg und Os dorfer Straße	150	9	2	13	1,4	30	30	39,0	32,6
Lichtenfelder Ring	5.680	319	74	11	1,2	50	50	56,7	50,4
Lichtenfelder Ring (30 km/h)	5.680	319	74	11	1,2	50	30	56,7	48,1

In der Tabelle 20 sind die Veränderungen der Ausgangswerte und Emissionspegel im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognose Nullfall aufgeführt.

Tabelle 20: Änderungen der Ausgangswerte und der Emissionspegel für den Kfz-Verkehr der vorhandenen Straßen im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognosenullfall

Straße (Abschnitt)	$\Delta D_{TV}$	$\Delta M_T$	$\Delta M_N$	$\Delta p_T$	$\Delta p_N$	$\Delta v_{z+1}$		$\Delta L_{m,e}$	
	Kfz/24 h	Kfz/h		%		T	N	T	N
Prognoseplanfall - Prognosenullfall									
Osdorfer Straße zwischen Celsiusstraße und Fahrenheitstraße	4.401	242	62	13	15	0	0	2,0	2,0
Osdorfer Straße zwischen Fahrenheitstraße und Mercatorweg	4.401	243	62	13	15	0	0	2,1	2,1
Osdorfer Straße zwischen Mercatorweg und Reaumursstraße	4.401	243	62	13	15	0	0	2,1	2,2
<b>Osdorfer Straße zwischen Reaumursstraße und Lichterfelder Ring</b>	<b>4.857</b>	<b>267</b>	<b>68</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2,3</b>	<b>2,4</b>
Osdorfer Straße zwischen Lichterfelder Ring und Plansstraße 4.1	1649	91	23	13	14	0	0	1,6	1,6
Osdorfer Straße südlich Plansstraße 4.1	895	49	12	4,6	5,0	0	0	3,1	3,2
Reaumursstraße zwischen Landweg und Osdorfer Straße	-950	-53	-13	0	0	0	0	-8,5	-8,8
Lichterfelder Ring	880	50	11	0,1	0,1	0	0	0,8	0,8
Lichterfelder Ring (30 km/h)	880	50	11	0,1	0,1	0	0	0,8	0,7

Die im Außenraum genommenen Messwerte zeigen für die im allgemeinen Wohngebiet gelegene Gemeinbedarfsfläche Scheelestr. 145, dass bereits im Prognosenullfall für KiTa's der Orientierungswert für Verkehrslärm von 55 dB(A) tagsüber überschritten wird. Im Prognoseplanfall überschreitet der errechnete Wert von 62,1 dB(A) für schutzbedürftige Freiflächen den oberen Schwellenwert.

**Forderung:**

Einbeziehung der Grundstücksfläche des Gemeinbedarfs Scheelestr. 145 entlang der Osdorfer Straße (Gartenseite des Geländes) in aktive Schallschutzmaßnahmen vergleichbar der aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die KiTa Reaumursstraße auf Kosten des Investors.

2. Lärmaktionsplan Osdorfer Straße **JETZT!!!**

Bereits heute gilt die Osdorfer Straße im Berliner Mietspiegel als verlärm. Das Bauvorhaben wird diese Lage deutlich weiter verschärfen. In der **Begründung zum Bebauungsplan** ist auf Seite 11 richtig beschrieben.

Zitat:

Das Plangebiet befindet sich im Einwirkungsbereich stark befahrener Verkehrsstrassen von Bahn und Straßen (Osdorfer Straße) sowie der Sportanlage nördlich des Landweges. Von allen drei Quellen gehen Immissionen aus, die sich auf das Plangebiet und die angrenzenden Wohngebiete auswirken.

Auf Seite 22 wird ausgesagt:

„Für das Plangebiet sind im Lärmaktionsplan [des Landes Berlin] keine spezifischen Angaben enthalten.“

Verdeutlicht wird dieses auf Seite 205.

Zitat

Außerhalb des Geltungsbereichs besteht in Teilbereichen östlich der Osdorfer Straße, westlich der Bahnanlage sowie der Thermometersiedlung gemäß der schalltechnischen Untersuchung teilweise ein hohes bzw. besonderes Abwägungserfordernis. Folgende Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms außerhalb des Geltungsbereichs kommen in Frage:

- Eine Reduzierung der Geschwindigkeit für die Osdorfer Straße auf 30 km/h. Dies ist nachts bereits erfolgt. Der Verkehrsträger (Land Berlin) verpflichtet sich bei der Sanierung zum Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelags.
- Finanzierung des Einbaus von Schallschutzfenstern im Rahmen des Berliner Schallschutzfensterprogramms 2022/2023 für Wohngebäude an sehr lauten Straßen und Schienenwegen der BVG (soweit oberirdisch). Die Umsetzung dieser Maßnahmen kann nicht durch den Plangeber geregelt werden.

Forderung an die zuständigen Stellen des Bezirks und des Landes Berlin in Verbindung mit der Aufstellung eines Bebauungsplans 6-30:

Sofortige Aufnahme des Gebiets der Osdorfer Straße in den Lärmaktionsplan des Landes Berlin.