

BUND-Stellungnahme zur Lärminderungsplanung (LMP) in Berlin

Mai 2008

- 1 Vorbemerkung
- 2 Stellungnahme zum LMP selbst
 - 2.1 Stadtplanung
 - 2.2 StEP Verkehr
 - 2.2.1 Weitere Radverkehrsmaßnahmen
 - 2.2.2 Parkraumbewirtschaftung
 - 2.2.3 Park & Ride
 - 2.3 Kritik an weiteren Straßenbauvorhaben in Berlin
 - 2.3.1 A100
 - 2.3.2 Südost-Verbindung
 - 2.3.3 Neue Quitzowstraße
 - 2.4 Bündelung von Verkehr
 - 2.4.1 Invalidenstraße
 - 2.4.2 Axel-Springer-Straße
 - 2.4.3 Straßen, in denen der BUND die Reduzierung des Kfz-Verkehrs empfiehlt
 - 2.4.3.1 Unter den Linden
 - 2.4.3.2 Hackescher Markt
 - 2.4.3.3 Schloßstraße (Steglitz)
 - 2.4.3.4 Karl-Marx-Straße
 - 2.4.3.5 Bergmannstraße
 - 2.4.3.6 Turmstraße
 - 2.5 Geschwindigkeitssenkung
 - 2.5.1 Tempo 30 ganztags
 - 2.5.2 Tempo 30 nachts (22-6Uhr)
 - 2.5.3 Tempo-10-Zonen
 - 2.6 Straßenumbau
- 3 Stellungnahme zu den Maßnahmevorschlägen im Anhang
- 4 Andere Lärmquellen
 - 4.1 Straßenbahn
 - 4.2 Flugverkehr
 - 4.3 Eisenbahnstrecken
- 5 Ruhige Gebiete
 - 5.1 Tiergarten
 - 5.2 Nachnutzung Flugfeld Tempelhof
 - 5.3 Weitere Grünflächen

BUND-Stellungnahme zur LMP Berlin

1 Vorbemerkung

Der BUND bedauert, dass die EU-Umgebungslärmrichtlinie keine rechtswirksamen Grenzwerte für Lärm an Hauptverkehrsstraßen definiert. Dadurch bleibt zu befürchten, dass Lärm mindernde Maßnahmen nur ungenügend umgesetzt werden! Die Veröffentlichung der aktuellen „strategischen Lärmkarten“ zeigt sehr deutlich, dass gerade der Straßenverkehr die größte Lärmquelle der Stadt darstellt. Am Tag sind rund 340.000 Berliner und in der Nacht rund 190.000 Berliner gesundheitsschädlichem Straßenlärm ausgesetzt. Die Ausweitung der nächtlichen Tempo-30-Bereiche auf Hauptverkehrsstraßen sowie gezielte Umbauten von Straßen weisen in die richtige Richtung! Während aber die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz eine ambitionierte Planung vorlegt, wird der Ausbau von Straßen weiter im alten Stil geplant. Erkenntnisse aus der Lärminderungsplanung werden dabei nicht berücksichtigt; so zurzeit bei der Invalidenstraße und der Axel-Springer-Straße.

2 Stellungnahmen zum Maßnahmenpaket LMP Berlin

2.1 Stadtplanung

Zu Kapitel 5.1.2 LMP

Der BUND lehnt es ab, eine gewisse Lärmrobustheit zur Grundlage der Stadtplanung zu machen, wie es die LMP nahelegt: *„[...] im weiteren Sinn städtische Strukturen, die aufgrund ihrer „Gesamtqualitäten“ die Lärmbelastungen in einem gewissen Grad kompensieren und dadurch trotz Lärmbelastung noch attraktiv sind.“* Gemeint sind verlärmte, aber begehrte Lagen wie etwa die Arkaden an der Leipziger Straße.

2.2 StEP Verkehr

Siehe dazu Stellungnahme zum StEP Verkehr der verkehrökologischen Vereine und Initiativen

2.2.1 Weitere Radverkehrsmaßnahmen (zu Kap. 5.2 Förderung Radverkehr)

BUND-Vorschläge für weitere Radmaßnahmen im Bereich der Innenstadt

Ausgangssituation: In den letzten Jahren sind große Fortschritte bei der Radverkehrsförderung erzielt worden. Lärmschutz fängt bei der Verkehrsmittelwahl an. Daher ist der wachsende Anteil des leisen Radverkehrs am Modal Split ist auch ein Beitrag zur Vermeidung von Lärm. Hinzu kommen die vor Ort lärmindernden Wirkungen durch die Umorganisation des Straßenraums zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs.

Von Routen zum Netz: die Vorschläge des BUND

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen dazu beitragen, dem Radverkehr schrittweise ein geschlossenes Netz an sicheren und komfortablen Straßen und Wegen für zur Verfügung zu stellen. In diesem Sinne konzentrieren sich die Maßnahmen dort, wo der Bedarf am größten ist. Gerade eine Verbesserung der Situation an Orten mit hohem Radverkehrsaufkommen ist geeignet, die Nachfrage – und damit den Radanteil am modal split – weiter zu erhöhen. Damit sind die Nutzungsschwerpunkte in der Stadt angesprochen. Die Netzergänzungen sollen sich demnach vor allem an den Zielen und Wegebeziehungen orientieren, die für den Alltagsverkehr von Bedeutung sind.

Zugleich wird dem Umstand Rechnung getragen, dass es bezüglich der Qualität des Straßennetzes für den Radverkehr erhebliche Unterschiede zwischen den Stadtteilen gibt. Daraus resultiert ein von Bezirk zu Bezirk sehr unterschiedlicher Umfang an erforderlichen Maßnahmen.

Kriterien für die Auswahl von Straßen und Wegen: Ein Angebot an Routen entspricht dann am ehesten der Nachfrage, wenn es gleichermaßen den Anforderungen „Erschließen“ und „Verbinden“ gerecht wird. Ein sinnvolles Netz zeichnet sich also dadurch aus, dass es Verbindungen entlang möglichst geradliniger und zügig befahrbarer Straßen anbietet und dabei zugleich möglichst viele Ziele anbindet. Im Straßennetz der Berliner Innenstadt ergänzen sich die Kriterien „Erschließen“ und „Verbinden“ in der Regel, da sich die Nutzungsschwerpunkte historisch meistens entlang der Hauptstraßen und an den Knotenpunkten entwickelt haben. Hier werden durch lärmindernde Maßnahmen zugleich am meisten Menschen profitieren (Anwohner, Berufstätige, Kunden, etc.). Wünschenswert ist außerdem die Nutzung von ruhigen Nebenstraßen, um dem Radverkehr möglichst unbelastete Strecken anbieten zu können. In vielen Fällen befinden sich diese Routen jedoch abseits der Nutzungsschwerpunkte oder bieten nicht die zeitkürzesten Verbindungen an. Daher müssen vor allem zahlreiche Hauptverkehrsstraßen fahrradfreundlich gestaltet werden.

B Erläuterungen zu den Maßnahmen gegliedert nach Altbezirken

1. Mitte

- Hannoversche Straße–Torstraße: Anbindung der neuen Fahrradstraße in der Linienstraße nach Westen in Richtung Hauptbahnhof/Moabit. In der Torstraße ist ein Radstreifen auf der südlichen Richtungsfahrbahn bis Tucholskystraße erforderlich, um die Linienstraße anzubinden. Lärminderung durch Querschnittsänderung.
- Michaelkirchstraße: Fortsetzung des Radstreifens vom Volkspark Friedrichshain entlang der Lichtenberger Straße und entlang der relativ stark belasteten Michaelkirchstraße bis Köpenicker Straße. Abstimmung mit Bezirk Friedrichshain/Kreuzberg erforderlich (Michaelkirchbrücke).

2. Tiergarten

- Alt-Moabit: Südliche Richtungsfahrbahn ab Thusneldaallee bis Kirchstraße. Ersatz des schmalen und aufgrund zahlreicher Einfahrten gefährlichen Radweges zwischen Stromstraße und Kirchstraße. Verbesserung für Fußgänger. Anschluss im Westen an geplante Radfahrstreifen im Abschnitt Kirchstraße–Paulstraße/Rathenower Straße. Lärminderung durch Querschnittsänderung.
- Kaiserin-Augusta-Allee: Nördliche Richtungsfahrbahn im Abschnitt Beusselstraße–Neues Ufer. Ersatz des schmalen und aufgrund unübersichtlicher Einfahrten gefährlichen Radweges. Verbesserung für Fußgänger. Lärminderung durch Querschnittsänderung.
- Beusselstraße: Beidseitig. Wichtige Nord–Süd–Relation mit hohem LKW-Anteil (Verkehrssicherheit). Beitrag zur Lärminderung.
- Turmstraße: Hauptgeschäftsstraße von Moabit. Im Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP) und in der Bereichsentwicklungsplanung des Bezirks Mitte ist eine Straßenbahntrasse vorgesehen. Als Zwischenlösung bis zum Einbau der Straßenbahn bietet sich die Markierung von Busspuren in Kombination mit einem Lieferverkehrskonzept an. Mit dem Einbau der Straßenbahn ergibt sich die Chance für eine umfassende umweltfreundliche Umgestaltung, bei der die Belange der Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer, Kunden und Anwohner im Vordergrund steht.

3. Wedding

- Müllerstraße: Hauptgeschäftsstraße von Wedding. Anlage von Radstreifen im Abschnitt Afrikanische Straße bis S+U-Bahnhof Wedding. Lärminderung durch Querschnittsänderung.
- Badstraße: Hauptgeschäftsstraße von Gesundbrunnen. Anlage von Radstreifen. Lärminderung durch Querschnittsänderung.
- Schwedenstraße: Anlage von Radstreifen Lärminderung durch Querschnittsänderung.

4. Prenzlauer Berg

- Danziger Straße: Im Zusammenhang mit der Sanierung der Straßenbahnlinie M10 werden im Kreuzungsbereich mit der Schönhauser Allee Radwege an der Eberswalder Straße und der Danziger Straße (westlich der Lychener Straße) angelegt. Diese Radwege sollen eine Fortsetzung in Form von Radstreifen im weiteren Verlauf der Danziger Straße bis zur Prenzlauer Allee finden. Dieses Vorhaben begrüßt der BUND gleichermaßen im Sinne der Lärminderung wie einer entscheidenden Verbesserung der Rad-Infrastruktur in Prenzlauer Berg und fordert die Verlängerung dieser Radstreifen Richtung Osten (Landsberger Allee/Bezirksgrenze).

5. Friedrichshain

- Petersburger Straße: Abmarkierung von Radstreifen im Anschluss an die Danziger Straße (Prenzlauer Berg). Lärminderung durch Querschnittsänderung mit Reduzierung der MIV-Spuren von drei auf zwei.
- Warschauer Straße: Abmarkierung von Angebotstreifen im Abschnitt Boxhagener Straße–Revaler Straße. Lärminderung durch Querschnittsänderung.
- Niederbarnimstraße: Schließung einer wichtigen Netzlücke im Bereich südlich der Frankfurter Allee durch Asphaltierung der Niederbarnimstraße. Lärminderung durch Asphaltierung
- Gärtnerstraße: Schließung einer wichtigen Netzlücke im Bereich südlich der Frankfurter Allee durch Asphaltierung der Gärtnerstraße. Schaffung einer durchgehenden Nord-Süd-Route durch das Zentrum des Quartiers (Boxhagener Platz). Lärminderung durch Asphaltierung.

6. Kreuzberg

- Kottbusser Damm: Der Kottbusser Damm ist neben seiner Verbindungsfunktion vom Kottbusser Tor zum Hermannplatz in seiner Eigenschaft als Geschäftsstraße auch ein wichtiges Ziel. Die Anlage von Angebotsstreifen auf den jeweils 9,10 m breiten Fahrbahnen schafft mehr Sicherheit für den Radverkehr. Für den Kfz-Verkehr verbleiben zwei Fahrstreifen von 2,75 m Breite, die als "überbreiter Fahrstreifen" zusammengefasst werden. Lediglich das gegenseitige Überholen zweier LKW ist dann nicht mehr möglich. Ergänzend sollten Lieferzonen eingerichtet werden (gegebenenfalls abgestimmt mit einem Parkraumkonzept), um die Fahrstreifen von haltenden Fahrzeugen frei zu halten. Lärminderung durch Querschnittsänderung.
- Hasenheide: Wichtige Verbindung von Kreuzberg/Südstern nach Neukölln/Hermannplatz. Anlage eines Radstreifens auf der südlichen Richtungsfahrbahn. Lärminderung durch Querschnittsänderung.
- Prinzenstraße: Ersatz des schadhafte Radwegs durch Radstreifen auf der Straße (Abschnitt Moritzplatz–Baerwaldbrücke).

- Mehringdamm: Ersatz des schadhafte, zu schmalen und schlecht einseharen Radwegs auf der Ostseite zwischen Bergmannstraße und Gneisenaustraße durch Radstreifen auf der Straße.
- Kanaluferstraßen: Zu prüfen ist die Anlage von Radstreifen oder die Nutzung der Kanaluferwege für den Radverkehr.
- Mariannenstraße: Hauptfahrradroute. Kopfsteinpflaster, hohe Kfz-Belastung und enger Querschnitt machen die Mariannenstraße in diesem Abschnitt für den Radverkehr unattraktiv und gefährlich. Erforderlich sind die Asphaltierung der Fahrbahn (auch zur Lärminderung) und eine Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs (DTV: ca. 8000 Kfz). Hierzu zwei Lösungsvorschläge. Erstens die Einrichtung einer gegenläufigen Einbahnstraße jeweils von der Reichenberger Straße ausgehend. Zweitens die Ausweisung einer durchgehenden Einbahnstraße Richtung Kottbusser Brücke. So behielte die Mariannenstraße weiterhin die Funktion, den Knoten Kottbusser Tor zu entlasten, zumindest in der Relation Oberbaumbrücke - Hermannplatz. Beide Lösungen ermöglichen eine Reduktion des Kfz-Verkehrs (in unterschiedlichem Maße) sowie die Anlage von 1,50 m breiten Radstreifen (mit- bzw. gegenläufig zur Einbahnstraße). Lärminderung durch Verkehrsreduktion, Querschnittsänderung und Asphaltierung.
- Bergmannstraße: Ausweisung als Fahrradstraße. Im Abschnitt Mehringdamm - Marheinekeplatz ist der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart. Zur Erhöhung der Attraktivität und Verkehrssicherheit (Dämpfung der Geschwindigkeit, Vermeidung von Überholvorgängen MIV-Rad) empfiehlt sich die Ausweisung als Fahrradstraße.

7. Neukölln

Zur Karl-Marx-Straße siehe Kap. 2.4.3.4

- Herfurthstraße und Herfurthplatz: Wichtige Ost-West-Route im Bezirk mit weiterem Potenzial bei Nutzung des Tempelhofer Feldes. Asphaltierung der Herfurthstraße und Schaffung von Übergängen von der Werbellinstraße zur Herfurthstraße (Umgestaltung der LSA an der Hermannstraße einschließlich Öffnung der Einbahnstraße). Lärminderung durch Asphaltierung.

8. Tempelhof

- Tempelhofer Damm ist Ortsteilzentrum und zentrale Geschäftsstraße Tempelhofs, wird aber unerträglich stark mit Durchgangsverkehr (B 96, hoher LKW-Anteil) belastet. Radwege am Tempelhofer Damm nördlich Alt-Tempelhof bis zum Platz der Luftbrücke bedürfen einer Erneuerung. LSA im Bereich AS Tempelhof der A 100 müssen fahrrad- und fußgängerfreundlicher gestaltet werden. Im Abschnitt Alt-Tempelhof bis Teltowkanal ist Lärminderung durch Querschnittsänderung mit Anlage von Angebotsstreifen und Pfortnerung zu prüfen.
- Manteuffelstraße: Die Qualifizierung der Radverkehrsanlagen in der Manteuffelstraße als Teil der Radialroute 11. Anlage von Radstreifen im Tausch gegen Nutzung des unzureichenden Radweges als Parkhäfen schafft hier eine zügig befahrbare Route ohne Eingriffe in die Strukturen rund um den Alten Park.
- Schöneberger Straße: Vordringlich ist die Aufwertung der wichtigen Relation von Schöneberg bzw. vom Bahnhof Südkreuz in Richtung Neukölln und Britz über Schöneberger Straße, Alt-Tempelhof, Germaniastraße und Oberlandstraße. Dieser Straßenzug verbindet die beiden Altbezirke Schöneberg und Tempelhof, verläuft parallel zur Stadtautobahn und verfügt über ausreichende Breite für die Anordnung von Radstreifen. Lediglich in der Schöneberger Straße besteht ein Engpass, der einer näheren Betrachtung bedarf. Zugleich besteht gerade hier hoher Handlungsbedarf im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.

- Alt-Tempelhof: Anlage von Radstreifen in Alt-Tempelhof (Fortsetzung an der Germaniastraße östlich der Felixstraße). Qualifizierung des Dorfgangers, Schaffung von Querungsmöglichkeiten, Lärminderung durch Querschnittsänderung.
- Germaniastraße: Die abschnittsweise existierenden baulichen Radwege an der Germaniastraße und der Oberlandstraße genügen nicht den Anforderungen und sind auf weiten Strecken zugeparkt. Ausgerechnet an der Autobahn-Anschlussstelle "Oberlandstraße" sind diese Radwege unterbrochen. Die Neumarkierung von Radstreifen endet im Verlauf der Oberlandstraße mit Beginn der Tempo-30-Zone an der Schaffhausener Straße.

9. Schöneberg

- Grunewaldstraße: Überdimensionierter Querschnitt ohne Begleitgrün, dadurch sehr unattraktive, laute Straße, die zum Rasen einlädt. Abschnitt Hauptstraße–Gleditschstraße: Tempo 30. Abschnitt Gleditschstraße–Kufsteiner Straße/Bezirksgrenze: Anlage von Radstreifen und Reduzierung der MIV-Fahrstreifen von zwei auf einen. Lärminderung durch Querschnittsänderung.
- Hohenstaufenstraße: Schließung der Radweglücke zwischen Winterfeldtplatz und Eisenacher Straße durch Anlage von Radstreifen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Entfall von ca. 20 Stellplätzen auf einer Straßenseite).
- Crellestraße: Asphaltierung des Abschnitts nördlich der Langenscheidtbrücke als Bestandteil des Fernradwegs Berlin–Leipzig und wichtige innerbezirkliche Route (Alternative zur Potsdamer Straße–Hauptstraße). Lärminderung durch Asphaltierung.
- Czeminskistraße: Öffnung der Einbahnstraße zwischen Brunhildstraße und Julius-Leberbrücke und Herstellung einer Querungsmöglichkeit (LSA) der Kolonnenstraße in Richtung Cheruskerstraße, Gotenstraße und Leberstraße. Anlage eines Zweirichtungs-Radweges auf bestehender Feuerwehrezufahrt im gesperrten Abschnitt der Cheruskerstraße nördlich der Gotenstraße. Czeminskistraße und Gotenstraße sind Teil des Fernradweges Berlin–Leipzig und wichtige bezirkliche Route (Anbindung Bahnhof Südkreuz und Schöneberger Insel).
- Alvenslebenstraße–Winterfeldtstraße: Bauliche Umgestaltung (Absenkung der Bordsteine auf der Mittelinsel) und Änderung der Signalisierung an der Querung Potsdamer Straße im Zuge Alvenslebenstraße–Winterfeldtstraße, um dem Radverkehr eine Querung der Potsdamer Straße an dieser wichtigen Ost–West–Route zu ermöglichen.

10. Wilmersdorf

- Uhlandstraße: Fortsetzung der Radstreifen nördlich Hohenzollerndamm bis Lietzenburger Straße. Attraktivierung der Geschäftsstraße und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Lärminderung durch Querschnittsänderung.
- Regensburger Straße: Ausweisung dieser wichtigen Route als Fahrradstraße.
- Pariser Straße: Ausweisung dieser wichtigen Route als Fahrradstraße.
- Fasanenstraße: Öffnung der Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung (Abschnitt Lietzenburger Straße–Hardenbergstraße). Schaffung einer attraktiven Alternative zur Bundesallee und zur Joachimstaler Straße. Abschnitt Fasanenplatz bis Hohenzollerndamm: Fahrradstraße.

11. Charlottenburg

- Reichsstraße: Steigerung der Attraktivität dieser Geschäftsstraße in Westend. Anlage von Radstreifen im Abschnitt Platanenallee–Theodor–Heuss–Platz in Verlängerung der

Radstreifen im nördlichen Abschnitt der Reichsstraße (Radialroute 3). Lärminderung durch Querschnittsänderung.

- Schlüterstraße: Die Schlüterstraße ist Teil einer sehr attraktiven und geradlinigen Route von der Otto-Suhr-Allee bzw. der TU am Ernst-Reuter-Platz über Olivaer Platz, Württembergische Straße, Fehrbelliner Platz, Barstraße, Heidelberger Platz und Aßmannshäuser Straße zum Breitenbachplatz und zur FU in Dahlem. Die unzureichenden Radwege in der Leibnizstraße können diese Funktion nicht erfüllen. Anlage von Radstreifen im Abschnitt Schillerstraße–Kurfürstendamm.
- Kantstraße: Die Kantstraße ist eine wichtige, alternativlose und stark frequentierte Route vom Zoo in Richtung Messe/Westend. Anlage von Radstreifen im Abschnitt Joachimstaler Straße–Krumme Straße. Lärminderung durch Querschnittsänderung.

2.2.2 Parkraumbewirtschaftung

Aus ökologischer Sicht schafft eine hohe Parkgebühr immer den Anreiz, auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel umzusteigen. Konsequenter ökologisch sind solche Konzepte aber nur, wenn die Parkzonen so groß und zusammenhängend sind, dass möglichst wenig Umwegverkehr stattfindet. Zudem ist mittelfristig auch eine Verteuerung der Anwohnerprivatnote anzustreben. Der BUND begrüßt die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in Mitte und Prenzlauer Berg und erwartet, dass weitere Bereiche folgen. Sinnvoll wäre es auf jeden Fall im Bereich um die Bergmannstraße in Kreuzberg, in Schöneberg rund um den Kaiser-Wilhelm-Platz und in Friedrichshain südlich der Frankfurter Allee.

2.2.3 Park & Ride

Der BUND teilt die kritische Einschätzung der Park & Ride-Strategie. Sinnvoller erscheint es, die Finanzmittel stattdessen für weitere Bike & Ride-Plätze zur Verfügung zu stellen.

2.3 Kritik an weiteren Straßenbauvorhaben in Berlin

Während die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz eine ambitionierte Planung vorlegt, wird der Ausbau von Straßen weiter im alten Stil geplant. Erkenntnisse aus der Lärminderungsplanung werden dabei nicht berücksichtigt; so zurzeit bei der Invalidenstraße und der Axel-Springer-Straße.

2.3.1 A 100

An der Trasse werden neu verlärmert: Ziegrastraße, Mergenthaler Ring, Kiefholzstraße und Beermannstraße. Verlärmert durch die A 100 würden die neuen Autobahnzubringer:

- Elsenstraße im A100-Bereich
- Sonnenallee
- Puschkinallee–Schlesische Straße
- Stralauer Allee–Mühlenstraße
- Markgrafendamm–Hauptstraße

Hier soll als aktive Maßnahmen „Flüsterasphalt“ oder offenporiger Asphalt (OPA) verwendet werden. Durch diesen soll es rechnerisch zu einer Lärminderung von 5dB(A) kommen.

Ansonsten werden 4 m hohe Lärmschutzwände vor den Häusern der Aronsstraße und 4 bis 6 m hohe Lärmschutzwände von der Ringbahnunterführung bis zur Beermannstraße errichtet. Diese Maßnahmen werden aber nicht ausreichen, um die Grenzwerte der 16.BImSchV einzuhalten, es sollen noch Lärmschutzfenster und Lüftungen eingebaut werden. Dies betrifft auf jeden Fall die angrenzenden Wohnhäuser in der Kiefholz- und Beermannstraße und auch Am Treptower Park. Sämtliche Lärm- und Abgaswerte (PM10, NO2) werden zumindest im Bereich der Elsenstraße überschritten. Im Bereich des Treptower Parks wird dieses wichtige Naherholungsgebiet noch weiter verlärmert.

Hier einige Zahlen (Kfz/24h , DTV):

Straße	Ohne A 100	Mit A 100 (16.BA)
Puschkinallee (im Park)	6.000	17.000
Am Treptower Park (Süd)	24.000	16.000
Köpenicker Landstraße	39.000	26.600
Dammweg (Nord)	20.000	16.500
Dammweg (Süd)	21.000	14.000

Deutlich wird bei den Zahlen auch, dass es nicht einmal zur Halbierung der Belegungszahlen kommt, das heißt z.B. in Punkto Lärm, dass durch die Verlängerung der A 100 nach Osten keine spürbare Entlastung entsteht. Verdeutlicht man sich die Situation gar für die künftig mit 2 x 2 Fahrspuren ausgebaute Straße „Am Treptower Park“, kommt es zu einer gravierenden Erhöhung des Verkehrsaufkommens von 24.000 (heute) auf bis zu 33.000 Kfz/24h von der Puschkinallee im Park. Den geringfügigen Entlastungen durch die A 100 stehen so hohe finanzielle und ökologische Kosten gegenüber, dass der BUND dieses Projekt für unverantwortlich hält!

2.3.2 Südostverbindung

Der BUND lehnt den Ausbau der Südost-Verbindung ab.

2.3.3 Neue Quitzowstraße

Der BUND unterstützt den Ausbau der neuen Quitzowstraße, weil die Entlastungen für die Anwohner in Moabit (Quitzowstraße/Sickingenstraße sowie Turmstraße) bei Lärm und Abgasen deutlich höher zu werten sind, als die Eingriffe in die Stadtlandschaft.

2.4 Bündelung von Verkehr

In Kapitel 5.3.2 des Berliner LMP wird festgestellt: *„Für eine mögliche Bündelung von Verkehren muss zum einen die Voraussetzung gegeben sein, dass diese verkehrlich stärker belastbar sind (ausreichende Leistungsfähigkeit), zum anderen darf die Verkehrsverlagerung nicht zur unverträglichen Erhöhungen der Lärmbelastungen führen. Verkehrsverlagerungen in schon derzeit kritisch mit Luftschadstoff belastete Bereiche sind in jedem fall zu vermeiden“*. Genau gegen diese Grundsätze verstoßen die laufenden Planungen in der Invalidenstraße und der Axel-Springer-Straße!

2.4.1 Ausbau der Invalidenstraße

Der schalltechnische Bericht (Summenpegel, Teil I Gesamtabschnitt 11) bescheinigt für den Ausbau der Invalidenstraße erhöhte Schalldruckpegel, die die Grenzwerte der anzuwendenden Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von 70 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht überschreiten.

Der Bericht weist darauf hin, dass bereits gegenwärtig gesundheitschädliche Mittelungspegel in der Invalidenstraße zu messen sind. Durch den Ausbau der Straßen werden laut der Untersuchung des beauftragten Ingenieurbüros die Schalldruckpegel noch weiter ansteigen, wodurch das Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung ebenfalls erhöht wird. In Anbetracht vieler schutzbedürftiger Anlieger (wie z.B. Krankenhäuser, Altenheime und Bildungseinrichtungen) entlang der Invalidenstraße ist eine weitere Erhöhung des Schalldruckpegels zu vermeiden. Um die festgesetzten Grenzwerte der anzuwendenden 16. BImSchV für die schutzbedürftigen Anlieger (57dB(A) Tag, 47dB(A) Nacht) einzuhalten, müssten die Schalldruckpegel dagegen sogar drastisch gesenkt werden. Im Gutachten wird auf die Erwähnung des Artikels 2 Abs. 2 GG zum Recht auf körperliche Unversehrtheit hingewiesen.

Die im Gutachten vorgeschlagenen passiven Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Immissionsschutzorte werden zu erheblichen Kosten für das Land Berlin und somit für den Steuerzahler führen, da wegen der zukünftig hohen Belastungen besonders viele Anspruchsberechtigungen anerkannt werden müssen. Darüber hinaus von ist einer Wertminderung von Immobilien und Grundstücksflächen auszugehen. Belastende Immissionen vermindern die Attraktivität von Wohngebieten und senken somit die Marktnachfrage. Das Umweltbundesamt rechnet inzwischen mit einem Wertverlust von einem halben Prozent pro Jahr und jedem Dezibel über 50 dB(A).

Neben den Wertverlusten von Immobilien und Grundstücksflächen führt der Ausbau der Invalidenstraße zu einer erheblichen Qualitätsminderung des öffentlichen Raumes. Die Frei- und Erholungsflächen (Invalidenpark, Platz vor dem Neuen Tor, Kanalufer, Grünanlage vor dem Naturkundemuseum, usw.) verlieren an Aufenthaltswert und können ihrer Erholungsfunktion nicht in erforderlichem Maße entsprechen. Die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen werden die eben angesprochenen Werte- und Erholungsverluste nicht ausgleichen können. Nur durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Tempo-30, Verkehrsreduktion, Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund) ist eine Lösung der prekären Lärmsituation herbeizuführen. Dieser Ansatz folgt nicht nur dem 16. BImSchG, nach dem bauliche Schallschutzmaßnahmen an der Straße in der Regel immer Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden haben, sondern verhindert auch eben beschriebene Werteverluste und steigert die Qualität des öffentlichen Raumes.

Der Ausbau der Invalidenstraße führt zu einem Konflikt mit den Zielen der neuen **EU-Umgebungslärmrichtlinie**. Auch für die Invalidenstraße wird die Senatsverwaltung zukünftig Lärmsenkungsmaßnahmen umsetzen müssen, da dort die durch den Senat selbst festgesetzten Ziel- und Richtwerte von 65 dB(A) für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) - und von 55 dB(A) für den Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr) bereits überschritten werden, die eine Lärminderungsplanung auslösen. Die vom Senat angepeilten Grenzwerte entsprechen denen der DIN18005 „Schallschutz im Städtebau“. Diese Lärmgrenzwerte liegen sogar noch niedriger als jene des 16. BImSchV.

Mit dem geplanten vierspurigen Ausbau der Invalidenstraße trägt der Senat zu einer weiteren Lärmbelastung bei. Der prognostizierte Anstieg des Autoverkehrs in der Invalidenstraße von 11.300 - 45.300 auf zukünftige 28.000 bis 40.000 Kfz/Tag wird den Schalldruckpegel um ca. 1,1 bis 1,4 dB(A) erhöhen.

Laut Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren werden die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten und somit Verkehrslärm-Sanierungen (Lärmschutzmaßnahmen) gesetzlich festgeschrieben. Der in den Planungsunterlagen proklamierte Einsatz von passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie z.B. Lärmschutzfenster) ist jedoch nur als letzte Maßnahme in der Handlungskette zu betrachten. Bauliche Schallschutzmaßnahmen an der Straße haben in der Regel Vorrang vor Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden. Mit einspurigen Fahrbahnen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, engen Fahrbahnbreiten etc. kann dies gezielt erreicht werden.

2.4.2 Axel-Springer-Straße

Der Senat plant im Zuge des Ausbaus der Axel-Springer-Straße zwei Kfz-Fahrspuren pro Richtung sowie Fahrradspuren. Der BUND fordert, den Ausbau der Axel-Springer-Straße auf eine Kfz-Fahrspur pro Richtung zu begrenzen. Fahrradspuren sollten durchgängig vom Halleschen Tor bis zum Spittelmarkt auf der Fahrbahn abmarkiert werden. Der Mittelstreifen sollte deutlich breiter sein als die vorgesehenen drei Meter, damit Platz für eine Straßenbahntrasse freigehalten wird, die vom Alexanderplatz via Spittelmarkt zum Halleschen Tor und weiter zum Mehringdamm geführt werden könnte. Damit würde man eine hochattraktive „Diagonalverbindung“ aus dem Nordosten der Stadt via Alexanderplatz nach Kreuzberg schaffen,

die heute nur mit mehrfachem Umsteigen realisiert werden kann. Die Straßenbahn wäre eine städtebaulich strukturierende Achse in diesem Bereich der Stadt, der bis heute noch viele bauliche strukturelle Lücken infolge der Teilung aufweist. Damit würde unter anderen das Jüdische Museum an das Berliner Schienennetz angeschlossen.

Der BUND fordert, dass sich die Planung für die Axel-Springer Straße am Rückbau des Spittelmarktes orientiert und nicht am jetzigen Zustand. Der Straßenzug Lindenstraße/Axel-Springer-Straße liegt in der historischen Innenstadt von Berlin, wo im Rahmen des Planwerkes Innenstadt die Blockrandbebauungen in der Regel wieder hergestellt werden. Das Planungsverfahren der Anbindung der Axel-Springer-Straße zum Spittelmarkt bietet die Gelegenheit, im gesamten Straßenzug den Verkehr stadtverträglich zu entwickeln. Dazu gehört, den Autoverkehr auf eine Fahrspur pro Richtung zu beschränken, um sicherzustellen, dass die Verkehrsbelastung nicht über 20.000 Fahrzeuge pro Tag ansteigt. Zudem würde die Verkehrssicherheit erhöht, weil ein Überholen der Fahrzeuge, die sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit halten, nicht möglich wäre. Eine vierspurige Autostraße würde dort zur Überschreitung der Grenzwerte für Lärm, Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO₂) führen. Auch im Bereich des Jüdischen Museums wären die zusätzlichen Belastungen erheblich. Im weiteren Verlauf wäre vor allem die schmale Zossener Straße davon betroffen.

Der vierspurige Ausbau der Axel-Springer-Straße würde nicht nur im geplanten Neubauabschnitt, sondern auch im weiteren Verlauf der Lindenstraße zu weitaus höheren Belastungen durch Lärm und Feinstaub führen. Der Senat konterkariert dadurch die eigenen Anstrengungen zur Luftreinhaltung und Lärminderung. Der BUND fordert deswegen, dass der vierspurige Ausbau unterbleibt und dass in der Zossener Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen getroffen werden. (siehe auch Anhang „Fahrradstraße Bergmannstraße“)

2.4.3 Straßen, für die die BUND die Reduzierung des Kfz-Verkehrs empfiehlt

2.4.3.1 Unter den Linden

Heute kann dort zwischen zwei jeweils dreispurigen asphaltierten Fahrbahnen ein Kaffee getrunken werden – falls die Bedienung die Straße überqueren kann. Um sich zu unterhalten, muss man sich anschreien. Auch Berlin-Besucher müssen hier teilweise mehr auf den Verkehr als auf die zahlreichen historischen Gebäude achten. Zwischen der Humboldt-Universität, Staatsoper und dem Lustgarten flanieren am Wochenende sehr viele Menschen. Das Queren der mehrspurigen Straße ist dort besonders gefährlich. Viele Autofahrer verwechseln den Boulevard „Unter den Linden“ offenbar mit einer Rennstrecke. Damit die Straße ihre Funktion als weltstädtischer Boulevard wahrnehmen kann, müssen die Beeinträchtigungen durch den Autoverkehr gemindert werden. Fußgängern und Fahrradfahrern muss in Zukunft dadurch mehr Platz eingeräumt werden, dass Autofahren nur eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung gestellt wird. Die Busspur auf den Linden gehört zu den am stärksten vom Radverkehr genutzten Straßen Berlins. Sie wird täglich von 7.200 Radfahrern genutzt. Bereits jetzt gibt es deshalb Konflikte mit dem Busverkehr; eine Reduzierung der Fläche würde die Attraktivität beider Verkehrsmittel senken. Um die bestehende untragbare Situation in Berlins historischem Zentrum zu entschärfen, fordert der BUND deshalb Tempo 30 zwischen dem Brandenburger Tor und der Spandauer Straße. Die BVV Mitte hat nach einer BUND-Pressemitteilung einen entsprechenden Antrag beschlossen. Die Aufenthaltsqualität in der Karl-Liebknecht-Straße ist so niedrig, dass hier ein Tempolimit nicht ausreicht, sondern ein Umbau notwendig wird. Zusätzlich zur Einführung von Tempo 30 sollte am Lustgarten und Bebelplatz das Straßen(quer)profil so geändert werden, dass Autofahrer zu einer langsamen Fahrweise aufgefordert werden. An Sommerwochenenden sollte die Ost-West-Achse zwischen S-Bahnhof Tiergarten und Schlossplatz für den Autoverkehr gesperrt werden. (siehe Kapitel „Ruhige Orte“).

2.4.3.2 Hackescher Markt

Die zahlreichen Kneipen, Clubs und Kinos am Hackeschen Markt sind ein wahrer Besuchermagnet. In den Straßen rund um die Hackeschen Höfe bilden sich vor allem abends und an Wochenenden regelmäßig dichte Menschentrauben. Die Gehwege sind hier oft nur handtuchbreit. Immer wieder drängen Fußgänger aus Platzmangel auf die Fahrbahn. Die Straßenbahnen stecken im Stau fest, so dass sich die Störungen wegen des dichten Taktes in weiten Teilen des Netzes auswirken. Die Anwohner leiden unter dem Lärm des wachsenden Parkplatzsuchverkehrs der Kneipenbesucher. Gewerbetreibende wie Anwohner fordern daher, dass sich an dieser Situation etwas ändert. Der Bezirk hat aus diesem Grunde die Parkraumbewirtschaftung in der Spandauer Vorstadt bis 24 Uhr ausgedehnt. Dies wird vom BUND nachdrücklich unterstützt. Im Sommer 2002 führte das Bezirksamt Mitte einen Modellversuch durch, bei dem allerdings nur ein kurzer Abschnitt der Rosenthaler Straße für den Autoverkehr gesperrt wurde. Während der zweimonatigen Sperrung des südlichen Abschnittes der Rosenthaler Straße sollte überprüft werden, ob einschränkende Maßnahmen den Durchgangsverkehr vermindern und die Aufenthaltsqualität der historischen Straßenräume steigern können. Im Ergebnis dieser versuchsweisen Verkehrsberuhigung stellt eine TU-Studie fest:

- dass mittels Baken und Beschilderung und sporadischer Anwesenheit von Polizei eine Minimierung der motorisierten Querschnittsbelastung auf etwa ein Drittel des Vorjahrswertes möglich war,
- dass die Befürchtungen eines Verkehrskollapses keine Bestätigung fanden,
- dass der Liefer- und Wirtschaftsverkehr im Abschnitt der Rosenthaler Straße schwerpunktmäßig in den Vormittagsstunden bewältigt werden kann. Bis 11 Uhr waren sowohl an Werktagen als auch am Samstag 77 Prozent der Ver- und Entsorgungstätigkeiten abgeschlossen,
- dass sich rund 70 Prozent der Befragten Passanten und Anwohner und eine Mehrzahl der Gewerbetreibenden (44 Prozent ja/37 Prozent nein) für eine dauerhafte Verkehrsberuhigung in diesem Bereich aussprachen und
- dass die geringere Kfz-Belastung für den Radverkehr ein Angebot darstellte, dass bereits während der Versuchsphase genutzt wurde (Quelle: FG Straßenplanung und Straßenbetrieb der TU Berlin: Verkehrs- und Straßengestaltungsstudie Spandauer Vorstadt; S II103- II104. Berlin, Februar 2003).

Der den Fußgängern derzeit zugewiesene Platz ist bei weitem nicht ausreichend und geht an den Bedürfnissen vor Ort vorbei. Der historische Stadtraum ist durch die parkenden Autoschlangen erheblich beeinträchtigt. Die bei Entstehen der Straßenräume vorherrschende gemeinsame Nutzung der Straßen durch Fahrzeuge und Fußgänger, später auch durch Straßenbahnen und Radfahrer, kann unter heutigen Bedingungen nur durch Einschränkungen für den Autoverkehr wieder hergestellt werden. Davon ist sowohl der „fließende“ als auch der „ruhende“ Verkehr betroffen. Diese Verkehrsberuhigung stärkt alle vorhandenen Nutzungen, durch die Lärminderung steigt die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Die Straßen waren nicht immer für Fahrzeuge reserviert: bis in die 30er Jahre nutzten Fußgänger selbstverständlich auch die Fahrbahnen mit. Dies ist heute nur dann möglich, wenn auf dem Fußweg eine „kritische Masse“ erreicht wird. Daher fordert der BUND die Entwicklung einer Fußgängerzone rund um den Hackeschen Markt. Die neue Fußgängerzone soll die gemeinsame Nutzung der Straße für Straßenbahnen, Fahrräder und Fußgänger im historischen Sinn wieder herstellen. Der Straßenraum soll dabei nicht umgestaltet, sondern weiterentwickelt werden. Die gemischte Nutzung aus Wohnen, Gewerbe und Kneipen kann so weiter gestärkt werden. Aus unserer Sicht sollte zukünftig folgender Bereich für den Autoverkehr tabu sein:

- Hackescher Markt
- Oranienburger Straße bis Straßenbahngabelung

- Rosenthaler Straße bis Neue Schönhauser Straße
- An der Spandauer Brücke bis Diercksenstraße
- Hamburger Straße bis Krausnickstraße

Anwohnern und Gewerbetreibenden sollte die Zufahrt zwischen 6:00-9:00 Uhr und 16:00-19:00 Uhr erlaubt werden. Linienbusse, Taxen und Rettungsfahrzeuge können auch weiterhin dort fahren. Die Veränderungen für das Umfeld schätzen wir als verträglich ein: der Durchgangsverkehr ist derzeit gering und kann auf umliegende Hauptverkehrsstraßen ausweichen. Der Bereich ist zudem hervorragend an S-, U-, und Straßenbahn angebunden. In den betroffenen Straßen sind derzeit nur relativ wenige Stellplätze ausgewiesen, die dann wegfallen sollen. Für die Anlieger ist andererseits durch die Parkraumbewirtschaftung eine Verbesserung der Parksituation zu erwarten. Es gibt auch noch freie Kapazitäten in den Tiefgaragen der Umgebung. Der BUND fordert jetzt eine zügige Realisierung der Fußgängerzone. Die Probleme sind deutlich, es muss und kann schnell gehandelt werden!

2.4.3.3 Schloßstraße (Steglitz)

Auf knapp eineinhalb Kilometern zwischen Steglitzer Kreisel und Walther-Schreiber-Platz präsentiert sich die Schloßstraße als zweitgrößte Berliner Einkaufsstraße – nach dem Straßenzug Ku'damm/Tauentzienstraße. Der große Andrang hat Schattenseiten: Auf den Fußgängerwegen ist es sehr eng, Radfahrer haben keine eigenen Bereiche und die Busse der BVG stauen sich auf der Straße. Zudem werden Die Grenzwerte für PM10, NO₂ und Lärm überschritten. Jetzt hat die Bezirksversammlung Steglitz-Zehlendorf beschlossen, die Schloßstraße umzubauen. Der BUND unterstützt dies ausdrücklich!

Die Verkehrssituation auf der Steglitzer Einkaufsstraße ist für alle Beteiligten nicht sonderlich befriedigend: Auf den vier (teilweise sechs) Fahrspuren stecken PKW und Busse im Stau, auf den schmalen Bürgersteigen drängeln sich die Fußgänger, Radfahrer haben sowohl beim fließenden Verkehr auf der Straße als auch beim Radabstellen im Fußgängerbereich Schwierigkeiten. Dabei gibt es schon seit den Siebzigerjahren Überlegungen, die Schloßstraße umzubauen. Damals hatte der Westberliner Senat die parallel verlaufende Autobahn A 103 (Westtangente) durchgesetzt – nicht zuletzt mit dem Argument, damit die Schloßstraße zu entlasten. Von den Plänen für eine Fußgängerzone zeugen heute nur noch einige von der Schloßstraße abgehängte Seitenstraßen.

2004 hatte der Bezirk Steglitz-Zehlendorf schon beschlossen, pro Richtung nur noch eine Fahrspur sowie eine gemeinsame Bus- und Fahrradspur einzurichten. Laut BVG gibt der Straßenquerschnitt von zwölf Metern dafür aber nicht genügend Platz her. Daher einigte man sich auf folgende Lösung: PKW- und Busverkehr teilen sich eine überbreite Spur (3,5 m), die Radfahrer bekommen einen eigenen Streifen auf der Fahrbahn (1,6 m). Der eingesparte Platz kommt einem breiteren Fußweg zugute, auf dem zusätzlich mehrere hundert Fahrradbügel aufgestellt werden sollen.

2.4.3.4 Karl-Marx-Straße

Um den Abwärtstrend zu stoppen, prüft das Bezirksamt Neukölln, ob die Karl-Marx-Straße Sanierungsgebiet werden soll. Verschiedene Maßnahmen sollen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern. Der BUND schlägt vor, die Straße fahrradfreundlich zu gestalten, um damit den Lärm zu mindern und neue Kundenkreise für die Geschäfte zu erschließen.

Fahrradspur: Um die Karl-Marx-Straße sicher zu erreichen und wieder zu verlassen, brauchen wir zunächst eine Radspur auf der Fahrbahn, und zwar auf der gesamten Länge der Straße.

Mehr Fahrradstellplätze: Der Gehweg auf der Karl-Marx-Straße ist ziemlich schmal. Zusätzliche Fahrradstellplätze haben hier kaum Platz. Deswegen sollten sie vor allem auf den PKW-Stellplätzen am Straßenrand entstehen. Besonders sinnvoll ist das in den Kreuzungsbereichen, wo derzeit noch geparkte Fahrzeuge die Sichtbeziehungen der

verschiedenen Verkehrsteilnehmer stören. Fahrradbügel in diesem Bereich schaffen also mehr Sicherheit. Daneben eröffnen durch Bügel „gesicherte“ Lücken zwischen den parkenden Autos überhaupt erst die Möglichkeit, von der Straße aus den Bürgersteig und die Geschäfte zu erreichen.

Tempo 30: Auf dem belebtesten Straßenabschnitt, zwischen den U-Bahnhöfen Rathaus Neukölln und Karl-Marx-Straße, wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sinnvoll. Dies würde auch den Feinstaubausstoß reduzieren. Die Karl-Marx-Straße gehört zu den am stärksten mit Feinstaubpartikeln belasteten Straßen Berlins.

Breitere Bürgersteige: Stellenweise sind die Fußwege der Karl-Marx-Straße viel zu schmal. Diese Situation führt zwangsläufig zu Nutzungskonflikten. Deshalb müssen die Bürgersteige an einigen Stellen verbreitert werden – auf Kosten der Fahrbahn.

2.4.3.5 Bergmannstraße

Die Bergmannstraße als Einkaufsstraße lebt von ihrer Mischung von Einzelhandel und Gastronomie. Auffällig ist dabei der sehr hohe Anteil von eigentümergeführten Geschäften. Die Bergmannstraße weist ein hohes Fahrradaufkommen auf. Die BUND-Zählung im Mai 2007 ergab, dass pro Stunde ca. 400 Radfahrer den Teilabschnitt zwischen Mehringdamm und Friesenstraße passieren. Im Vergleich dazu liegt der Autoanteil im Verkehrsaufkommen bei ca. 320 Fahrzeugen pro Stunde. Das Fahrrad ist somit das wichtigste Verkehrsmittel in der Bergmannstraße. Zum einen nutzen viele Bewohner der näheren Umgebung das Rad, um von ihrer Wohnung zur Bergmannstraße zu gelangen. Zum anderen ist die Bergmannstraße Teil der Tangentialroute 4 des Berliner Fahrradrouthenetzes, die vor allem Schöneberg, Kreuzberg und Neukölln miteinander verbindet. Zusätzlich ist der Anteil von Autobesitzern im Kiez sehr gering. Nach einer Untersuchung des Bezirksamtes verfügen von 100 Anwohnern nur 22 über einen PKW. Zum Vergleich: Bundesweit liegt der Anteil pro 100 Einwohner bei 55 PKW.

Mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger: Die meisten Kunden kommen zu Fuß oder mit dem Rad in die Bergmannstraße. Auf den Bürgersteigen herrscht fast immer Gedränge. Neben den Fußgängern, den Auslagen der Läden und den Stühlen und Tischen der Cafés beanspruchen vor allem „wild“ abgestellte Fahrräder viel Platz auf dem relativ schmalen Fußweg. Die 112 regulären Fahrradabstellplätze reichen offensichtlich nicht aus. Zählungen von abgestellten Fahrrädern ergaben für die Bergmannstraße einen Bedarf von 270 Stellplätzen. Die Radfahrer nutzen daher notgedrungen u.a. Ampel- und Lampenmasten, Straßenschilder, Baugerüste und Zäune als zusätzliche Abstellmöglichkeiten. Vor allem der Auto- und Motorradverkehr ist Quelle störender Immissionen. Lärm und Abgase verringern die Aufenthaltsqualität der Bergmannstraße und stören die Besucher der zahllosen Straßencafés und Restaurants. Auch die Anwohner haben unter den Immissionen zu leiden. Der Grund für das hohe Verkehrsaufkommen ist unter anderem die Nutzung der Bergmannstraße als Ausweichstrecke für die stark genutzte Straßenkreuzung Mehringdamm-Gneisenaustraße. Die Verbindung Columbiadamm-Gneisenaustraße über die Friesenstraße und die Zossener Straße führt zusätzlich zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Bergmannkiez. In Zukunft wird hier wohl noch mit einem Anstieg zu rechnen sein, wenn der Durchbruch der Lindenstraße zum Spittelmarkt erfolgt.

Maßnahmen: Zunächst brauchen wir zusätzliche Fahrradabstellanlagen. Um den hoch frequentierten Gehweg zu entlasten, sollen die Abstellanlagen auf dem Straßenland platziert werden. Hiefür sieht der BUND die Umwandlung von PKW-Stellplätzen in Fahrradstellplätze vor. Vor allem die Bereiche an den Straßenkreuzungen eignen sich sehr gut für Fahrradabstellanlagen, da sich die Sichtverhältnisse zwischen Kraftfahrern und Fußgängern verbessern und somit der Verkehr sicherer wird. Darüber hinaus würden die Abstellplätze Straßenland beanspruchen, das laut Straßenverkehrsordnung von PKW nicht besetzt werden dürfte. Durch den Wegfall von nur 32 PKW-Plätzen könnten 256 dringend benötigte Fahrradabstellplätze entstehen.

Umwandlung in eine Fahrradstraße: Der BUND will die Bergmannstraße in eine Fahrradstraße umwandeln. Dies bedeutet, dass auf der ausgewiesenen Straße grundsätzlich Radfahrer Vorrang haben. Üblich ist es, andere Fahrzeuge als die der Anlieger durch Zusatzbeschilderung auszuschließen. Auf Fahrradstraßen dürfen Fahrzeuge darüber hinaus nur mit mäßiger Geschwindigkeit (ca. 25–30 km/h) fahren. Des Weiteren dürfen Radfahrer auf Fahrradstraßen ausdrücklich auch nebeneinander fahren.

Lösung für den Anlieferverkehr: Die hohe Einzelhandelskonzentration führt in der Bergmannstraße zu einem starken Anlieferverkehr, der durch das Parken in zweiter Spur den Fahrradverkehr behindert und Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn gefährdet. Um diesen Missstand zu beheben, fordert der BUND die Einführung von Ladezonen. Diese Zonen sind ausschließlich dem Anlieferverkehr zum Ein- und Ausladen der Waren vorbehalten.

Weniger Durchgangsverkehr: Um die Bergmannstraße vom Durchgangsverkehr zu befreien bzw. den Autoverkehr im Kiez zu verringern, fordert der BUND, die Zossener Straße in Höhe der Markthalle am Marheinekeplatz für den Individualverkehr zu sperren. Ausgenommen wären BVG-Busse, die Polizei und Rettungswagen. Diese Maßnahme wird den Durchgangsverkehr im Bergmannkiez drastisch reduzieren und die Wohn- und Aufenthaltsqualität steigt. In Höhe Solmsstraße sollte zudem ein Zebrastreifen (eventuell mit Mittelinsel) angelegt werden. Zwischen Mehringdamm und Zossener Straße sollte „Rechts vor Links“ gelten.

2.4.3.6 Turmstraße

Der BUND fordert, die geplante Straßenbahnstrecke zum Hauptbahnhof schnellstmöglich Richtung U-Bhf. Turmstraße und zum S-Bhf. Jungfernheide zu verlängern. Die Trasse sollte idealerweise von der Rathenower bis zur Wiebestraße über die Turmstraße verlaufen.

Im Zuge des Umbaus kann die Gelegenheit genutzt werden, die Turmstraße so umzugestalten, dass Lärm und Abgase in der Einkaufsstraße minimiert werden. Zudem sollte eine durchgehende Fahrradspur angelegt werden.

2.5 Geschwindigkeitssenkung

2.5.1 Tempo 30 ganztags

Der BUND LV Berlin fordert, auf weiteren Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen in Berlin Tempo 30 auszuweisen. In den Senatsplanungen, die 16 Abschnitte umfasst, fehlen einige Straßen, die die höchsten Staub- und Lärmwerte in Berlin aufweisen, wie z.B. die Leipziger Straße in Mitte und die Grünauer Straße in Köpenick. Dass Tempobeschränkungen wirken, zeigt sich schon heute an der Schildhornstraße: Durch permanente Überwachung mit Blitzgeräten wurde Tempo 30 gesichert, dadurch nahmen die Belastungen sowohl mit Feinstaub und Stickoxiden als auch durch Lärm deutlich ab. Auf der BUND-Liste stehen 78 Straßenabschnitte, in denen entweder die Lärm- und Abgaswerte zu hoch sind und/oder die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer eine Tempobeschränkung erforderlich macht. Der BUND legte dabei den Schwerpunkt auf die Einkaufsstraßen, weil deren Attraktivität zunehmend vom Autoverkehr beeinträchtigt wird. In den Geschäftsstraßen gibt es viele querende Fußgänger, oft auch abseits der Übergänge. Radfahrer teilen sich den Straßenraum mit Durchgangsverkehr, Lieferverkehr und Parksuchverkehr. Schon diese unübersichtlichen Verkehrssituationen alleine würden Tempo 30 rechtfertigen. Noch schlimmer ist, dass gerade die Einkaufstraßen zu den lautesten Straßen der Stadt gehören und dort die Grenzwerte für Feinstaub überschritten werden. Deshalb fordert der BUND Tempo 30 für die Kernzonen der Bezirkszentren, zum Beispiel für Friedrichstraße, Schloßstraße, Turmstraße, Berliner Allee, Karl-Marx-Straße und Oranienstraße.

Begründung für Tempo 30

S/L: Hohe Schadstoffbelastung und Lärmwerte

G: Geschäftsstraße

T: Touristisches Ziel (höhere Aufenthaltsqualität notwendig)

F: Viel Fahrradverkehr bzw. wichtige Fahrradverbindung

30Z: Straße sollte in das umliegende Tempo-30-Zonen-Netz integriert werden

Unterstrichen: Geschwindigkeitsbegrenzung gilt auch für Tram

Mitte

Unter den Linden (T, G, F, S/L)

Friedrichstraße/Chausseestraße (T, G, F, S/L)

Ebertstraße (T)

Luisenstraße/Wilhelmstraße von der Reinhardtstraße bis zum Pariser Platz (T, F)

Französische Straße (T, F)

Universitätsstraße (T, F)

Leipziger Straße von Wilhelmstraße bis Charlottenstraße (S/L, G, T, F)

Vossstraße (T, F)

Torstraße (S/L, F)

An der Spandauer Brücke (T, F)

Brunnenstraße von Invalidenstraße bis Bernauer Straße (S/L, F, G)

Brückenstraße (S/L, F)

Annenstraße (S/L, F)

Engeldamm/Bethaniendamm (F)

Reinhardtstraße (S/L, F, T)

Münzstraße/Memhardtstraße (S/L, F, T)

Oranienburger Straße (S/L, G, F)

Invalidenstraße zwischen Gartenstraße und Brunnenstraße (S/L, F)

Veteranenstraße (S/L)

Tiergarten

Turmstraße zwischen Stromstraße und Emdener Straße (G, F, S/L)

Stromstraße komplett und ganztägig (S/L)

Wedding

Badstraße (G, F, S/L)

Dronheimer Straße (S/L)

Koloniestraße (30Z)

Transvaalstraße (S/L)

Hochstraße/Schönwalder Straße (30Z)

Kreuzberg

Oranienstraße von Skalitzer Straße bis Moritzplatz (G, S/L, F, T)

Wiener Straße komplett (G, S/L, T)

Adalbertstraße komplett und ganztägig (S/L, G, F)

Kottbusser Damm (S/L, G, F)

Schlesische Straße von Heckmannufer bis Skalitzer Straße (S/L, G)

Katzbachstraße ganztägig (S/L)

Möckernstraße von Kreuzbergstraße bis Yorckstraße (S/L)

Mariannenstraße (F, S/L)

Friedrichshain

Frankfurter Allee von Frankfurter Tor bis zur S-Bahn (S/L, G)
Weichselstraße (S/L)

Schöneberg

Akazienstraße (G, F, S/L)
Kolonnenstraße von Kaiser-Wilhelm-Platz bis Naumannstraße (S/L, G)
Hauptstraße von Eisenacher Straße bis Kaiser-Wilhelm-Platz (G, S/L)
Grunewaldstraße von Hauptstraße bis Akazienstraße (S/L, F)
Pallasstraße/Hohenstaufenstraße von Potsdamer Straße bis Eisenacher Straße (S/L, F)
Tautenzienstraße/Kurfürstendamm bis Joachimsthaler Straße (G, T, S/L)
Joachimsthaler Straße (T, G, S/L)

Tempelhof

Tempelhofer Damm von Alt-Tempelhof bis Friedrich-Karl-Straße (G, S/L, F)
Manfred-von-Richthofen-Straße komplett (F, S/L)
Manteuffelstraße/Rathausstraße (F, S/L)
Alarichstraße (F, S/L)
Bahnhofstraße (G)

Charlottenburg

Kantstraße von Leibnizstraße bis Wilmersdorfer Straße (G, S/L, F)
Budapester Straße von Hardenbergplatz bis Nürnberger Straße (T, G, S/L)
Lewishamstraße (S/L, F)
Schlüterstraße (30Z)

Wilmersdorf

Berliner Straße von Badensche Straße bis Blissestraße (G, S/L)
Umlandstraße von Hardenbergstraße bis Lietzenburger Straße (G, S/L, F, T)
Konstanzer Straße von Brandenburgische Straße bis Olivaer Platz (S/L, F)
Blissestraße (G, S/L)
Laubacher Straße (F)
Nachodstraße (S/L)

Neukölln

Karl-Marx-Straße von Flughafenstraße bis Karl-Marx-Platz (G, S/L, F)
Herrmannstraße von Flughafenstraße bis Okerstraße (G, S/L, F)
Flughafenstraße von Hermannstraße bis Karl-Marx-Straße (S/L, G)
Saalestraße von Karl-Marx-Straße bis Zeitzer Straße (F)

Treptow

Karl-Kunger-Straße von Bouchéstraße bis Elsenstraße (G, S/L, F)
Elsenstraße von Beermannstraße bis Karl-Kunger-Straße (S/L, F)
Dammweg von Köpenicker Landstraße bis Kiefholzstraße (S/L)

Köpenick

Grünauer Straße von Glienicker Straße bis Müggelheimer Straße (S/L)

Prenzlauer Berg

Kastanienallee von Zionskirchstraße bis Eberswalder Straße (G, S/L, F, T)
Schönhauser Allee von Wichertstraße bis Gleimstraße (G, S/L, T)
Fehrbelliner Straße (30Z)

Pankow

Wollankstraße (S/L, F)

Weißensee

Berliner Allee von Antonplatz bis Buschallee (S/L, G, F)
Roelckestraße von Pistoriusstraße bis Lederstraße (F, S/L)

Lichtenberg

Treskowallee vom S-Bahnhof Karlshorst bis Waldowallee ganztägig (S/L)

Reinickendorf

Residenzstraße von Franz-Neumann-Platz bis Lindauer Allee (G, S/L)
Sommerstraße/Hoppestraße (30Z)
Holländerstraße von Arosener Allee bis Markstraße (S/L, F)

Steglitz

Schloßstraße von Walter-Schreiber-Platz bis Grunewaldstraße (G, F, S/L)
Albrechtstraße von Neue Filandastraße bis Schloßstraße (S/L, G, F)
Lepsiusstraße (30Z)
Birkbuschstraße (S/L, F)

Zehlendorf

Teltower Damm von Malchower Straße bis Potsdamer Straße (G, S/L, F)

2.5.2 Tempo30 nachts

Der BUND unterstützt die zahlreichen Vorschläge für Tempo 30 nachts; in vielen Fällen halten wir dort aber die Ausdehnung auf den ganzen Tag für sinnvoll (siehe vorheriges Kapitel).

2.5.3 Tempo-10-Zonen

Ähnlich wie in der Spandauer Vorstadt und in Rixdorf empfiehlt der BUND, innerstädtische Einkaufs- oder Flanierbereiche als Tempo-10-Zonen auszuweisen. Der Entwurf zur LMP in (Alt-)Mitte sah diese z.B. an den Spreeufern und am Gendarmenmarkt vor. Sinnvoll wäre so eine Lösung z.B. auch für die Akazienstraße (Schöneberg) und die Wrangelstraße (Kreuzberg).

2.5 Straßenumbau

Für die erste Stufe der Umsetzung der LMP wurden vier Straßen ausgewählt, an denen beispielhaft demonstriert werden soll, inwieweit eine Neu-Aufteilung der Straßenfläche zur Lärminderung beiträgt. Dies sind: Prinzenallee, Dudenstraße, Drontheimer Straße und Brandenburgische Straße. Alle vier Straßen sollen Fahrradspuren bekommen, in der Drontheimer Straße entfällt dafür eine Busspur, in den anderen drei jeweils eine Kfz-Fahrspur pro Richtung. Der Verzicht auf die zweite Autofahrspur sorgt nicht nur für einen gleichmäßigen Verkehrsfluss, sondern entfernt den Verkehrslärm von den Wohngebäuden, weil die Fahrzeuge nun weiter in der Mitte fahren. Der BUND begrüßt die Straßenumbauten deshalb ausdrücklich und erwartet, dass weitere folgen werden.

3 Stellungnahme zu den Maßnahmevorschlägen im Anhang

Der BUND begrüßt außerordentlich die Ideen der Senatsverwaltung für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zum lärmindernden Umbau von Hauptverkehrsstraßen in Berlin! Wir fordern, dass diese auch mittelfristig umgesetzt werden.

Anmerkungen zu den einzelnen Konzeptgebieten:

LMP 5.6.1 Reinickendorfer Str.

a) Wir begrüßen ausdrücklich die Anlage von Angebotsstreifen in der Reinickendorfer Straße.

LMP 5.6.2 Beusselstraße

a) Berücksichtigung Straßenbahnplanung (im StEP enthalten)

LMP 5.6.3 Boxhagener Viertel

a) Lärmindernde Maßnahmen in der Gärtnerstraße: Asphaltierung zwischen Boxhagener Straße und Wühlischstraße = Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs

b) Als „bereits vorhandene Planung“ wird der Wegfall der Tram in der Boxhagener Straße bezeichnet („Karte 1“). Zugleich wird unter „Lösungsansätze“ „Förderung Umweltverbund“ deklariert, ebenso auf Karte 3 (die gibt es mehrfach): „Ziele: Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes“. Es gibt vier Umgestaltungsvorschläge für die Boxhagener Straße ohne Straßenbahn (!!) obwohl es – anders als in der Wühlisch- und Weichselstraße – „keine Prioritäten für die Gleissanierung aus Lärmsicht“ gibt.

Das Boxhagener Viertel wird durch die Straßenbahnlinie 21 erschlossen. Mit der Einrichtung von Regionalhalten am Bahnhof Ostkreuz ist mit einer Steigerung des Aufkommens zu rechnen. Die Straßenbahn muss unbedingt erhalten werden und über das Ostkreuz geführt werden. Zudem ist eine bessere Einbeziehung in das Liniennetz erforderlich (Weiterführung entlang des M10-Korridors in Richtung Prenzlauer Berg), um weitere Fahrgäste zu gewinnen. Mit einer neuen, den Fahrgastströmen entsprechenden Linienführung und der Führung via Ostkreuz lassen sich noch hohe Potentiale für die Straßenbahn in der Boxhagener Straße erschließen – und Autofahrer zum Umsteigen animieren.

Varianten einer Führung der 21 via Wühlischstraße (auf der Strecke der M13) bedeuten eine Verlängerung der Fahrzeiten, eine nicht mehr so optimale Erschließung des Boxhagener Kiezes (die 21 fährt heute „diagonal“ durch, die M13 eher in Randlage und diese hat eine gänzlich andere Verkehrsaufgabe) und somit eine geringere Potentialausschöpfung für die Straßenbahn und zudem die Notwendigkeit einer Erschließung der Boxhagener Straße mit einem Bus. Eine Taktverdichtung auf der U5 als Alternative zur Nutzung des MIV kann zur Reduzierung der Verkehrsbelastung der Hauptachse Frankfurter Allee führen. Das derzeitige Taktangebot (5-Minuten-Takt, in SVZ 10-Minuten-Takt) ist unzureichend.

Noch besser wäre, die U5 in der NVZ im Abschnitt Kaulsdorf Nord–Hönow auf fünf Minuten und die S5 im östlichen Berliner Umland (jenseits Mahlsdorf) auf zehn Minuten zu verdichten (statt heute fast immer nur alle 20 Minuten, nur bis Hoppegarten wird in der HVZ alle 10 Minuten gefahren). Zudem ist auf eine spürbare Verbesserung der Zubringer zur S-Bahn hinzuwirken. Hier gibt es viel Potential, da die Gebiete im Einzugsbereich der S5 sowohl in Berlin als auch in Brandenburg ein hohes Bevölkerungswachstum aufweisen (Verdichtung der Eigenheimsiedlungen, z.T. Bevölkerungsverdoppelung seit 1990 – der ÖPNV ist jedoch nur schwach weiterentwickelt worden). Sehr viele Autofahrer auf der „Frankfurter“ kommen aus dem Umland und den Außenbezirken – daher nützt die U5-Verdichtung allein nicht. Weiterhin wirken sich Maßnahmen in der Innenstadt (Parkraumbewirtschaftung) und Verzicht auf den Weiterbau der A100 positiv auf die Verkehrsentwicklung und die Lärmbelastung im

Konzeptgebiet aus.

Im Südosten des Konzeptgebiets sind Maßnahmen gegen den Baulärm beim Umbau des Ostkreuzes zu treffen.

LMP 5.6.4 Mehringdamm

a) Wilhelmstraße zwischen Friedrich-Stampfer-Straße und Franz-Klühs-Straße: Baulicher Radweg vor Willy-Brandt-Haus kontraproduktiv (schmaleres Gehweg, Übertragungswagen, Fernsehstationen). Besser: Beidseitige Radstreifen unter Verzicht der Parkplätze an der Ostseite (nach unserer Kenntnis = Planung des Bezirks).

b) Vorschläge für den Mehringdamm?

c) Querschnitte für Kanaluferstraßen?

LMP 5.6.5 Mierendorff-Insel

a) Kaiserin-Augusta-Allee: Berücksichtigung Straßenbahnplanung Hbf.–U-Bhf. Turmstraße–U-Bhf. Mierendorffplatz

b) Kaiserin-Augusta-Allee: Wir begrüßen die Gehwegverbreiterung.

LMP 5.6.6. Wilmersdorf/Uhlandstraße

a) Wir begrüßen die Radstreifen für die nördliche Uhlandstraße, die Brandenburgische Straße, die Konstanzer Straße sowie die Gehwegverbreiterungen in der Güntzelstraße und der Blissestraße.

LMP 5.6.7 Wilhelmstadt (Spandau)

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden unterstützt.

LMP 5.6.8 Schloßstraße

siehe Kapitel 2.4.3.3

LMP 5.6.9 Tempelhof

Der BUND begrüßt die vorgeschlagenen Maßnahmen für Tempo 30 nachts auf Manteuffelstraße, Alarichstraße, Arnulfstraße und Rathausstraße. Es ist jedoch unverständlich, warum keine Vorschläge für den Tempelhofer Damm gemacht werden! Dieser hat Spitzenwerte bei der Lärmbelastung, obwohl es eine Einkaufsstraße ist. Die aktuelle Situation für den Radverkehr ist unerfreulich bis lebensgefährlich! Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Zumindest auf der Brücke über den Teltowkanal könnten sofort Radstreifen markiert werden

LMP 5.6. 10 Potsdamer Straße

Maßnahmen zum Straßenumbau sollten erst umgesetzt werden, wenn die Planung für die Straßenbahnstrecke Richtung Steglitz fertig sind.

LMP 5.6.11 Neukölln

Zur Umgestaltung Karl-Marx-Straße siehe Kap. 2.4.3.4

Der BUND begrüßt die Vorschläge für Tempo 30 nachts in der Flughafenstraße, diese Regelung sollte jedoch besser ganztags gelten. Das LKW-Fahrverbot in der Hertastraße sowie die weiteren Maßnahmen werden ebenfalls unterstützt. Der Ausbau der A100 wird abgelehnt (siehe Kap. 2.3.1). Die Frage bleibt offen, welche Lärmbelastungen durch die A100 in der Sonnenallee entstehen, wenn dort keine flankierenden Maßnahmen ergriffen werden. Wie vielen Anwohnern kommen die genannten Lärmentlastungen in der Saalestraße und anderen Straßen durch den A100-Bau zugute??

LMP 5.6.12 Ober- und Niederschöneweide

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden unterstützt.

LMP 5.6.13 Baumschulenstraße

Der BUND unterstützt den Vorschlag für Tempo 30 nachts. Die möglichen Ent- und Belastungen durch die geplante Südostverbindung werden aber nicht detailliert genug dargelegt.

LMP 5.6.14 Frankfurter Allee Nord

Der BUND unterstützt alle vorgeschlagenen Maßnahmen. Wichtig ist die Weiterführung der Maßnahme 11 und Komplettierung der Radstreifen in der Ruschestraße. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs im Gebiet trägt die weitere Ausgestaltung der Fahrrad-Nebenroute Hellersdorf-Mitte bei. Eine Ausschilderung allein reicht nicht aus. Weiterhin wirken sich Maßnahmen in der Innenstadt (Parkraumbewirtschaftung) und Verzicht auf den Weiterbau der A100 positiv auf die Verkehrsentwicklung aus.

LMP 5.6.15 Residenzstraße

Der BUND fordert für die Residenzstraße, die Holländerstraße und die Klemkestraße Tempo 30 ganztags. Die übrigen Maßnahmen werden unterstützt.

4 Andere Lärmquellen

4.1 Straßenbahn

Anders als beim Autoverkehr gibt es bei der Straßenbahn kein generelles Lärmproblem. Berechtigte Beschwerden von Anwohnern gab es vor allem dort, wo bei der Gleissanierung auf die „leisesten“ Gleise verzichtet wurde sowie an einigen engen Kurven. In einigen Straßen Berlins protestieren Anwohner gegen den Lärm der Straßenbahnen; vor allem in der Langhansstraße in Weißensee und der Konrad-Wolf-Straße in Hohenschönhausen. Dort waren die Gleise 1993 und 1997 saniert worden – auf konventionelle Weise. In der Langhansstraße wurden von den Anwohnern bis zu 90dB(a) gemessen. Bis zu 36 Bahnen pro Stunde fahren durch die schmale Straße; nachts sind Fahrzeuge zum Betriebshof unterwegs. Als vor Jahren die Gleise erneuert wurden, standen „Flüstergleise“ nicht zur Debatte. Die Anwohner fordern eine Verlegung der Gleise in die breitere parallel verlaufende Ostseestraße. Aufgrund der schlechteren Erschließung wäre diese Trasse allerdings ungünstiger. Sinnvoller erscheint eine generelle Tempobegrenzung auf 30 km/h in der Langhansstraße.

In der Langhansstraße sind es inzwischen maximal 18 Bahnen pro Stunde (beide Richtungen zusammen). Nach 22.00 Uhr gilt dort Tempo 30 – aus Gründen des Lärmschutzes. Die Lärmprobleme bei der Straßenbahn sind ärgerlich und unnötig. Der BUND fordert Senat und BVG auf, zukünftig nur die leiseren Gleise zu verlegen und ggf. auch in der Langhansstraße nachzurüsten.

Unseriös erscheinen dagegen Anwohnerbeschwerden, die sich mit dem Lärmargument gegen die geplante Straßenbahnstrecke in der Leipziger Straße wehren. Dort ist der Lärmpegel von Autos und LKW heute bereits so hoch, dass man die Straßenbahn gar nicht wahrnehmen würde. Hier scheinen einige Anwohner bereits vorhandene Lärm-Probleme auf die Straßenbahn zu projizieren.

Ein weiteres Problem stellen enge Kurven dar. Dies betrifft z. B. die Anwohner an der Neubaustrecke vom Mollknoten zum Alex. Das Quietschen betrifft offenbar primär die neuen (!) Fahrzeuge und scheint auch vor allem ein Berliner Phänomen zu sein. In anderen Städten fahren die Züge auch engere Radien ohne entsprechende Geräuschentwicklung. Andererseits hätten bei der Neubaustrecke am Alex zwei 90°-Kurven vermieden werden können, wenn der damalige Bürgermeister nicht die geradlinige Trasse über die Rathausstraße blockiert hätte. Der BUND hält die Verlängerung der Strecken Richtung Westen über die Rathausstraße für unverzichtbar. Offenbar ist auch der Fahrstil vieler Berliner Straßenbahnfahrer problematisch, die ihren Zug

beschleunigen und abbremsen wie ein schlechter Autofahrer. Eine gleichmäßigere Fahrweise schont nicht nur die Fahrgäste, sondern auch die Gleise und die Ohren der Anwohner. Bei den neuen, in diesem Jahr auszuliefernden, Prototypen von Bombardier muss ausführlich das Lärmverhalten auf den Berliner Gleisen getestet werden und die Erfahrungen daraus in die Serienfertigung einfließen. Dadurch, dass diese Bahnen dann auch 30 Jahre im Einsatz bleiben sollen, ist dies ein gewichtiges Problem, das nicht vernachlässigt werden sollte.

4.2 Flugverkehr

Der BUND unterstützt die zügige Schließung der Flughäfen Tempelhof und Tegel und fordert, am Nachtflugverbot in Schönefeld festzuhalten

4.3 Eisenbahnstrecken

Die Lärmreduzierung der S-Bahn ist konsequenter gegenüber dem einzigen Anbieter (S-Bahn Berlin GmbH) einzufordern, so die im Punkt 7.2 vorgeschlagenen Maßnahmen. Bei Neubeschaffung von S-Bahn-Fahrzeugen ist der Reduzierung des Fahrzeuginlärmes mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

Ähnlich wie bei der S-Bahn sind im „Bestandsnetz Fernverkehr“ durch permanente Instandhaltungsmaßnahmen an der Fahrbahn (Schienenschleifen) die Lärmemissionen zu reduzieren. Die Ausrüstung des oberen Regionalbahnsteiges am neuen Bahnhof Ostkreuz mit einer Bahnsteighalle dient auch dem Lärmschutz und ist unbedingt im Rahmen des Umbaus zu realisieren! Ein wesentlicher Aspekt des Lärms in Bezug auf den Eisenbahnverkehr ist Baulärm bei Großprojekten. Hier ist in erster Linie der Umbau des Ostkreuzes zu sehen. Es sind Maßnahmen zum Schutz der Umgebung vor dem Lärm der Baustelle zu treffen, u. a. durch Errichtung von temporären Schallschutzwänden.

5 Ruhige Gebiete

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie schreibt vor, „ruhige Gebiete“ zu definieren und dafür zu sorgen, dass diese zukünftig ruhig bleiben. Dieses Instrument sollte dafür genutzt werden, die Menschen nicht nur in Wohnung und Arbeitsplatz vor Lärm zu schützen, sondern auch in der Freizeit.

5.1 Der Tiergarten

Berlins „Grüne Lunge“, der Tiergarten, wird nicht nur durch Großveranstaltungen zunehmend beeinträchtigt, sie leidet schon seit Jahren unter dem Autoverkehr, der den Landschaftspark Lennés mehrfach zerschneidet. Der Autoverkehr auf der Straße des 17. Juni, der Hofjägerallee, der Tiergartenstraße und der John-Forster-Dulles-Allee sorgt dafür, dass kein Winkel des Tiergartens unverlärm bleibt. Die Erholungsfunktion von Berlins „Central Park“ ist dadurch stark eingeschränkt. Die autobahnähnliche Straße des 17. Juni und die Hofjägerallee wurden im Rahmen der „Umgestaltung“ Berlins zur „Welthauptstadt Germania“ durch die Nazis unter der Leitung von Albert Speer durch den Tiergarten geschlagen. Um den Erholungswert des Tiergartens wieder zu steigern, fordert der BUND die Sperrung der Straße des 17. Juni an den Wochenenden zwischen Ostern und dem 3. Oktober.

5.2 Nachnutzung Flughafen Tempelhof

Das Flughafenfeld kann idealtypisch als ruhiges Gebiet entwickelt werden. Nur den Gewerberiegel im Süden müsste man davon ausnehmen. Der geplante Bürgerpark könnte mit autofreiem Wohnen ergänzt werden.

5.3 Weitere Grünanlagen

Barfußstraße/Transvaalstraße im Schillerpark

Der BUND fordert hier dauerhaft Tempo 30 sowie die Sperrung an den Sommer-Wochenenden.