

BUND-Stellungnahme zur Fortschreibung des LAP Berlin 2018 vom 28. Mai 2018

- 1 Die Rahmenbedingungen
 - 1.1 Bundesratsinitiativen
 - 1.2 Finanzmittel
 - 1.3 Lärm mindern durch besseren Klimaschutz
 - 1.4 Elektromobilität

- 2 Stellungnahme zum LAP selbst
 - 2.1 StEP Verkehr
 - 2.1.1 Parkraumbewirtschaftung
 - 2.1.2 park & ride
 - 2.2 Beispielstrecken
 - 2.3 Fahrradspuren zur Lärm mindering
 - 2.4 Geschwindigkeitskonzept
 - 2.4.1 Tempo 30 ganztags
 - 2.4.2 Tempo 30 nachts (22-6Uhr)
 - 2.4.3 Tempo 10 / Tempo-20-Zonen
 - 2.4.4 Fußgängerbereich am Hackeschen Markt
 - 2.5 LKW-Fahrverbote

- 3 andere Lärmquellen
 - 3.1 Straßenbahn
 - 3.2 Flugverkehr
 - 3.3 Eisenbahnstrecken

- 4 Schallschutzfester
 - 4.1 Berliner Allee (Nord)
 - 4.2 Tempelhofer Damm

BUND-Stellungnahme zur LMP Berlin

1 Die Rahmenbedingungen

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 Pflichtaufgabe Lärmaktionsplanung hat das Thema jedoch ins öffentliche Bewusstsein gerückt und folgende Tatsachen deutlich gemacht:

- Die gesundheitlichen Folgen von Lärm wurden lange unterschätzt und sind noch nicht vollständig erforscht. Bekannt ist inzwischen jedoch, dass
- Mittelungspegel zur Einschätzung von Gesundheitsrisiken nur begrenzt geeignet sind und daher nicht das einzige Kriterium dafür sein sollten,
- die im deutschen Recht verwendeten Grenz-/Richt-/Orientierungs- o. ä. Werte für Mittelungspegel insbesondere nachts höher sind, als für die Gesundheit sicher unschädlich,
- Lärm krank macht, Leben verkürzt und tötet,
- Lärm jährlich volkswirtschaftliche Schäden in Milliardenhöhe verursacht.
- Straßenverkehrslärm ist die häufigste Lärmquelle auch in Berlin.

„In der Summe sind damit tagsüber rd. 245.000 und nachts ca. 300.000 Anwohner von Hauptverkehrsstraßen Lärmpegeln ausgesetzt, die oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwellwerte der 2. Stufe liegen.“

(LAP Entwurf 2014, S.37)

Leider hat die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung 2008 auf EU-Ebene nicht zu Konsequenzen geführt: Obwohl sich europaweit Straßenverkehrslärm als das größte Lärmproblem herausstellte, wurden die Lärmgrenzwerte aus der EU-Reifenverordnung von 2001 im Jahr 2009 nicht gesenkt, sondern lediglich eine Kennzeichnungspflicht eingeführt. 2013 wurde die Verordnung zu Geräuschpegeln von Kraftfahrzeugen beschlossen, die nicht einmal die technischen Möglichkeiten ausschöpft, geschweige denn Anreize für Weiterentwicklungen setzt. Daran hatten die jeweiligen Bundesregierungen maßgeblichen Einfluss.

Die verschiedenen Bundesregierungen haben bislang weder aus den fortschreitenden wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Gesundheitsschädlichkeit von Lärm, noch den Erfahrungen aus der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung 2008 Schlüsse gezogen.

Es gilt nach wie vor:

- Es gibt in Deutschland keinen Rechtsschutz gegen vorhandenen Verkehrslärm. An einem vorhandenen Verkehrsweg kann sich niemand eine Lärmschutzwand oder ein Lärmschutzfenster einklagen. Es gibt lediglich verkehrsrechtliche Maßnahmen nach § 45 StVO und den Lärmschutz-Richtlinien StV.

=> Vor dem Lärm sind nicht alle Menschen gleich.

- EU und Bundesregierung verpflichten Ballungsräume und Gemeinden zwar zur Lärmaktionsplanung, geben aber kein Geld dafür.
- Die Lärmaktionspläne – obwohl aufwändig unter Bürgerbeteiligung erstellt und demokratisch beschlossen – sind für die Behörden unverbindlich.

1.1 Bundesratsinitiativen

- Einführung eines Rechts auf Lärmschutz im Bestand und eines Fonds zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen.
- Einführung einer lärmindernden Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts.
- - Modernisierung von § 45 der StVO, der VwV-StVO und der Lärmschutz-Richtlinien StV:
 - § 45, Abs. 9 darf kein Hindernis für verkehrsbehördliche Anordnungen zum Lärmschutz mehr sein.
 - Straßenverkehrslärm ist die häufigste Lärmart, also weder ein besonderer Umstand, noch ein Einzelfall. Diese Anforderungen sind zu streichen.
 - Einführung von gesundheitsorientierten Grenzwerten.
 - Keine Abwägung des Schutzes vor Lärm und Abgasen (= §2 GG) gegen andere Belange.
 - Keine Bedingung von Mindestpegelabsenkungen.
 - Da die Befolgung verkehrlicher Beschränkungen auf Gewöhnung basiert, sollten sie im Regelfall rund um die Uhr gelten.
 - Anerkennung der EU-Rechenmethoden oder Angabe einer einfachen Umrechnungsmethode
- Plakettenregelung für leisere LKW Lärmsanierung statt Neubau in der Bundesverkehrswegeplanung

1.2 Finanzmittel

Die Umsetzung des Lärmaktionsplanes muss transparenter gestaltet und die notwendigen Finanzmittel und Personalressourcen auch bei der VLB zur Verfügung gestellt werden. Der BUND unterstützt deshalb nachdrücklich das Fazit des LAP-Entw. Von 2014 (Kap. 5.1; S.54) „Zur Umsetzung der mittelfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2008 ist sowohl ein strukturiertes und mit den Bezirken abgestimmtes Vorgehen erforderlich. Die Finanzierung ist spätestens im Doppelhaushalt 2015/16 sicherzustellen, um den Anspruch der mittelfristigen Umsetzung, wie vom Senat beschlossen, zu erfüllen. Ebenso erfordert die Zielvorgabe des Stadtentwicklungsplans Verkehr, eine Entlastung von 100.000 Menschen zu erreichen, erheblich mehr als die genannten Schritte.“

1.3 Lärm mindern durch besseren Klimaschutz

Stringentere Klimaschutzmaßnahmen, insbes. im Verkehrsbereich würden auch helfen, Abgase und Lärm zu vermeiden.

1.4 Elektromobilität gezielt fördern

Die Milliarden-Subventionen für die Elektromobilität sollten dort eingesetzt werden, wo es am meisten hilft, Luftschadstoffe und Lärm zu verringern. Die bisher vom BMVBS proagierte massenhafte Umstellung von kleinen Otto-Motor-Pkw auf Elektro-Antrieb würde bei Luftverschmutzung und Lärm den geringsten Nutzen erbringen.

In Berlin leben 300.000 Menschen an Straßen, in denen die Lärmgrenzwerte nicht eingehalten werden. sowie ca. 44.000 Menschen an Hauptverkehrsstraßen, an denen die Grenzwerte für PM10 überschritten wurden.

Angesichts dieser Zahlen darf Berlin auf eine neue Antriebstechnik, die deutlich leiser ist und keine Abgase in den Hauptstraßen verursacht auch in naher Zukunft nicht verzichten. Die Frage ist nur, welche Einsatzfelder am sinnvollsten, d.h. am ökologischsten sind.

Der BUND fordert, Fahrzeuge mit (Solar)-Elektro-Antrieb vor allem dort einzusetzen, wo bisher Fahrzeuge mit Dieselmotoren in Gebrauch waren. Dies betrifft insbesondere die kleineren (städtischen) Lieferfahrzeuge und Taxen. Hier wäre ein Programm zur Umrüstung von LKW-Flotten sehr sinnvoll. Dies wäre auch für weitere Taxen und andere Dienstleister denkbar, insofern dort zurzeit Dieselfahrzeuge genutzt werden.

Zudem existiert bereits die fertige Technik für Elektro-Motor-Roller, die mit Solarstrom betankt werden und fast geräuschlos fahren. Für die lärmgeplagten Anwohner wäre dies ein großer Fortschritt. Die neue Elektro-solare Infrastruktur sollte gezielt für die o.g. Nutzergruppen ausgerichtet sein.

Nicht zuletzt wird auch die Straßenbahn, wenn sie komplett mit Ökostrom betrieben wird, zum Null-Emissions-Fahrzeug, zumindest was die Abgase und CO₂ betrifft. In Freiburg und Darmstadt beziehen die Straßenbahnen bereits 100% Ökostrom.

Für die teuren Elektrofahrräder sind diebstahl- und vandalismus-geschützte Parkhäuser zu errichten, zunächst an den wichtigsten P+R-Bahnhöfen.

Keine neuen Dieselbusse mehr!

Straßenlärm ganz Berlin

Die BVG hat mit Mercedes einen Rahmenvertrag über 400 Dieselbusse abgeschlossen. Es besteht aber keine Kaufverpflichtung. Neben dem Abgas- und Klimaproblem sind Dieselbusse sehr laut. Derweil fahren die meisten großen Verkehrsbetriebe in Deutschland seit Jahrzehnten Erdgasbusse, es gibt Busse mit Brennstoffzellen und in China gibt es riesige rein elektrische

Stadtbusflotten. Auch Berlin sollte in der Lage sein, leisere und umweltfreundlichere Busse zu beschaffen, anstatt veraltete und schädliche Technik.

So gibt es in China große rein elektrisch betriebene Stadtbusflotten. Für Berlin empfiehlt sich im Sinne der Betriebsstabilität und der Energieeffizienz (Gewicht der Batterie, elektrisch betriebene Heizung) der Einsatz von Hybrid-O-Bussen wie bspw. In Bern.

Auch in **Amsterdam und Eindhoven** sind größere E-Busflotten erfolgreich im Einsatz. Die Stadt Osnabrück plant z.Zt., den Busverkehr komplett zu elektrifizieren und mit überschüssigem Windstrom zu betreiben.

Der neue vollelektrisch angetriebene Mercedes-Benz Bus Citaro wird im Laufe des Jahres 2018 in Serienfertigung gehen. Die **Hamburger** Stadtbahn hat 20 Citaro-Elektrobusse bestellt.

In **Krakau** haben die insgesamt 26 Solaris-Elektrobusse inzwischen eine Mio. km absolviert. (Quelle Stadtverkehr 6/18; S. 9)

2 Stellungnahmen zum Maßnahmenpaket LMP Berlin

Fahrbahnsanierung

Auch hier gibt es nur eine Liste von 16 „empfohlenen“ Straßenzügen. Zur Karte gibt es keine Hinweise zur Umsetzung.

Der BUND unterstützt zudem die Forderung der AnwohnerInnen aus Kreuzberg, die Friesenstraße nicht nur zu asphaltieren, sondern auch an der an der Marheinekemarkthalle für private Fahrzeuge zu sperren.

Straßenräumliche Maßnahmen / Straßenraumgestaltung

Bei den Straßenräumlichen Maßnahmen / Straßenraumgestaltung werden sogar nur 11 Straßen/Straßenabschnitte benannt, für die eine weitere Prüfung straßenräumlicher Maßnahmen erfolgen soll.

2.1.1 Parkraumbewirtschaftung

.

Der BUND fordert den Senat auf die Bezirke darin zu unterstützen vordringlich in folgenden weiteren Gebieten die Parkraumbewirtschaftung einzuführen:

- Kreuzberg 61 im Bereich rund um die Bergmannstr. (bis zur Graefestr.) und SO 36 komplett
- Schöneberg komplett
- Tegel. Alt-Tegel und Berliner Straße

2.2 Beispielstrecken

Für die erste Stufe der Umsetzung der LAP 2014 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 bekamen Fahrradspuren, in der Drontheimer Straße entfällt dafür eine Busspur, in den anderen drei jeweils eine Kfz-Fahrspur pro Richtung. Die Evaluation ergab, dass der Verzicht auf die zweite Autofahrspur nicht nur für einen gleichmäßigen Verkehrsfluss sorgt, sondern den Verkehrslärm von den Wohngebäuden entfernt, weil die Fahrzeuge nun weiter in der Mitte fahren.

Der BUND hat die Straßenumbauten deshalb ausdrücklich begrüßt und erwartet, dass weitere folgen werden. (siehe Maßnahmenpaket Radverkehr)

2.3 Fahrradspuren zur Lärminderung

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 lärm mindernden 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.

2. Tiergarten

Alt-Moabit

Südliche Richtungsfahrbahn ab Thusneldaallee bis Kirchstraße. Ersatz des schmalen und auf Grund 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 für zu schmalen und auf Grund unübersichtlicher Einfahrten gefährlichen Radweges. Verbesserung für Fußgänger. Lärminderung durch Querschnittsänderung.

Beusselstraße

Beidseitig. Wichtige Nord-Süd-Relation mit hohem LKW-Anteil (Verkehrssicherheit). Beitrag zur Lärminderung.

3. Wedding

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

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.

Prinzenstraße

Ersatz des schadhafte Radwegs durch Radstreifen auf der Straße (Abschnitt Moritzplatz - Baerwaldbrücke)

Kanaluferstraßen

Zu prüfen ist die Anlage von Radstreifen oder die Nutzung der Kanaluferwege für den Radverkehr.

7. Neukölln

Sonnenallee südl. Pannierstr. bis Ringbahn

Es fehlen Radverkehrsanlagen. Ggf. ist auch die Ausweitung der Busspuren erfolgreicher...

8. Tempelhof

Tempelhofer Damm

Ortsteilzentrum und zentrale Geschäftsstraße Tempelhofs wird unerträglich stark mit Durchgangsverkehr (B 96, hoher LKW-Anteil) belastet. Radwege auf der östlichen Seite des Tempelhofer Damms nördlich Alt-Tempelhof bis zum Platz der Luftbrücke bedürfen einer Erneuerung. LSA im Bereich AS Tempelhof der A100 müssen

fahrrad- und fußgängerfreundlicher gestaltet werden. Im Abschnitt Alt-Tempelhof bis Teltowkanal ist Lärminderung durch Querschnittsänderung mit Anlage von Angebotsstreifen und Pfortnerung zu prüfen.

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 2 auf 1. 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

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

Regensburger Straße

Ausweisung dieser wichtigen Route als Fahrradstraße.

Pariser Straße

Ausweisung dieser wichtigen Route als Fahrradstraße.

11. Charlottenburg

Kantstraße

Kantstraße ist eine wichtige, alternativlose und stark frequentierte Route vom Zoo in Richtung Messe / Westend. Anlage von Radstreifen im Abschnitt Joachimsthaler Straße – Krumme Straße. Lärminderung durch Querschnittsänderung.

2.4 Geschwindigkeitskonzept

2.4.1 Tempo30 ganztags

Der BUND LV Berlin fordert, auf weiteren Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen in Berlin Tempo 30 anzuordnen. Beim ersten Anlauf wurden 16 Abschnitte ausgewiesen, die die höchsten Staub- und Lärmwerte in Berlin sowie hohe Unfallzahlen aufweisen. Dabei fehlen jedoch einige Straßen wie z.B. die Leipziger Straße in Mitte und die Grünauer Straße in Köpenick, die besonders hohe Lärmwerte erreichen. Inzwischen wurde T30 auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen in Bezug auf Lärminderung, Luftreinhaltung und Verkehrssicherheit u.a. auch in Berlin umfangreich untersucht, die positiven Effekte vielfach wissenschaftlich nachgewiesen und die zahlreichen Anordnungen haben sich juristisch bewährt.

So 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 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 Einkaufsstraßen 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 die Friedrichstraße, Schloßstraße, Turmstraße, Berliner Allee, Karl-Marx-Straße, Oranienstraße.

Begründung:

L: hohe Schadstoffbelastung und Lärmwerte

G: Geschäftsstraße

T: Touristischer Bereich (höhere Aufenthaltsqualität ist erwünscht)

F: Viel Fahrradverkehr bzw. wichtige Fahrradverbindung

30Z: Straße sollte in Tempo30-Zonen-Netz integriert werden

unterstrichen: Tempo30 gilt auch bei Straßenbahn

Mitte

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

Friedrichstraße/Chausseestr. (T,G,F,L)

Ebertstr. (T)

Dorotheenstr. (Ebertstr- Wilhelmstr.)

Luisenstraße / Wilhelmstr. von der Reinhardtstr. bis Pariser Platz (T,F)

Französische Straße (T;F)(Friedrichstr. – Kurstr.)

Leipziger Straße von Wilhelmstr. bis Charlottenstraße (L,G,T,F) (dauerhaft)

Torstraße (L, F)

An der Spandauer Brücke (T,F)

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

Inselstr. /Sultze-Delitzsch-Platz

Engeldamm / Bethaniendamm (F)

Reinhardtstr. (L,F,T)

Münzstraße / Memhardtstr./Weinmeisterstr. (L,F,T)

Oranienburger Str. (T;L,G,F)

Invalidenstr. zwischen Chausseestr. und Gartenstr.(L;F)

Tiergarten

Turmstraße zwischen Stromstraße und Emdener Str. (G,F;L)

Stromstraße (L)

Sigismundsstr. (F,T)

Wedding

Badstraße zwischen S-Gesundbrunnen und Koloniestr.(,G,F,L)

Drontheimer Straße (L)

Koloniestraße (zwischen Badstr. Und Osloer Str.)

Transvaalstraße / Barfußstraße

Hochstraße

Kreuzberg

Adalbertstraße (Kottbusser Tor bis Oranienstr.) (L,G,F)

Kottbusser Damm (L,G,F)

Schlesische Str. von Heckmannufer bis Skalitzer Str. (L,G)

Katzbachstr.(L,F) von Yorckstr. bis Kreuzbergstr.
Möckernstr. von Kreuzbergstr. bis Yorckstr) (L;F)

Friedrichshain

Frankfurter Allee von Frankfurter Tor bis S-Bahn (L,G)
Weichselstr. (L)
Andreasstr.
Ebertsstr.

Schöneberg

Akazienstraße (G,F,L)
Kolonnenstraße von Kaiser-Wilhelm-Platz bis Naumannstr. (L,G)
Hauptstraße von Eisenacher Str. bis Kaiser-Wilhelm-Platz (G,L)
Grunewaldstraße von Hauptstraße bis Akazienstr. (L,F)
Tauentzienstraße + Kurfürstendamm bis Joachimsthaler Str. (G,T,L)
Joachimsthaler Str. (T,G,L)

Tempelhof

Tempelhofer Damm von Alt-Tempelhof bis Ordensmeisterstr.(G,L,F)
Mariendorfer Damm vom Teltowkanal bis Alt-Mariendorf (G,L,F)
Manfred-von-Richthofen-Str. (F,L)
Kaiserstr.
Manteufelstr. /Alarichstraße/ Rathausstr. (F,L)
Bahnhofstraße (G)

Charlottenburg

Kantstr. von Leibniz bis Wilmersdorfer Straße (G,L,F)
Kaiser-Friedrich-Straße
Budapester Str. (Hardenbergplatz bis Nürnberger Str.) (T,G,L)
Lewishamstr.(L,F)

Wilmersdorf

Berliner Straße von Badensche bis Blissestr. (G,L)
Uhlandstr. von Hardenbergstr. bis Lietzenburger Str. (G,L,F,T)
Konstanzer Str. von Brandenburgische Str. bis Olivaer Platz
Blissestr.(G,L)
Laubacher Str. (F)
Nachodstraße (L)

Neukölln

Karl-Marx-Straße (von Flughafenstraße bis Karl-Marx-Platz) (G,L,F)
Herrmannstraße von Flughafenstraße bis Okerstraße (G,L,F)
Flughafenstraße (L,F) von Hermannstr. bis Karl-Marx-Straße

Fuldastr.
Saalestraße von Karl-Marx-Str. bis Zeitzer Str. (F)

Treptow

Karl-Kunger-Straße von Bouchéstr. bis Krüllsstr.(G,L,F)
Elsenstr. von Beermannstr. bis Karl-Kunger-Str. (L,F)
Dammweg von Köpenicker Str. bis Kiefholzstr.(L)
Bouchéstr. Von Heidelberger Str. bis Karl-Kunger-Str.

Köpenick

Grünauer Str. von Glienicke Str. bis Müggelheimer Str. (L)

Prenzlauer Berg

Kastanienallee von bis Eberswalder Str. (G,L,F,T)
Schönhauser Allee von Wichertstr. bis Gleimstr. (G,L,T)
Fehrbelliner Straße

Pankow

Wollankstraße (L,F)

Weißensee

Berliner Allee von (L,G,F) Pistoriusstr. bis Rennbahnstr.
Langhansstr. (Gutachten auf Teilabschnitt läuft) (L)
Roelckestraße (von Pistorius- bis Lederstr.) (F,L)

Lichtenberg

Treskowallee von S-Bhf. Karlshorst bis Waldowallee (L)
Lückstraße von der Nöldnerstraße bis zur Sewanstraße (L,F)

Reinickendorf

Klemkestraße (L)
Residenzstraße von Franz-Neumann-Platz bis Lindauer Allee (G,L)
Sommerstr. / Hoppestr. (30Z)
Holländerstr. von Aroser Allee bis Markstr. (L,F)
Reginhardstr. (F)
Berliner Str. von Am Tegeler Hafen bis Veitstr.(L)
Bernstorffstr. (L)
Alt-Lübars (L)

Steglitz

Schloßstraße (U Schlosstr. bis Grunewaldstraße) (G,F,L)
Albrechtstraße (von Neue Filandastraße bis Schloßstraße(L,G,F)
Grunewaldstr. zw. Lepsiusstr. und Schloßstr.
Lepsiusstr.
Birkbuschstraße (L)Hindenburgdamm am Dorfanger Lichterfelde

Zehlendorf

Teltower Damm (von Malchower Str. bis Potsdamer Str.) (G,L,F)

Seehofstr. (F)

Fischerhüttenweg von Sven-Hedin-Str. bis Argentinische Allee (F)

Spandau:

Klosterstraße (L)

Pichelsdorfer Str. von Weißenburger bis Klosterstr. (L,F)

2.4.2 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)

Bei der „Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin“

Gaben LK Argus /VMZ 2012 dann auch folgende Empfehlung:

„Die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen ist ein wirksames und preiswertes Mittel zur umfeldverträglichen Verkehrsgestaltung. Es gibt keine Ausschlusskriterien, die eine Anordnung an bestimmten Straßentypen von vornherein verhindern sollte. (...)

Es ist daher sinnvoll, das bisherige Tempo-30-Konzept in Berlin fortzuführen.“

2.4.3 Tempo-20-Zonen

Ähnlich wie in der Spandauer Vorstadt und in Rixdorf empfiehlt der BUND, innerstädtische Einkaufs- oder Flanierbereiche als Tempo-20-Zonen auszuweisen. Der Entwurf zur LMP in (Alt)-Mitte sah diese z.B. an den Spree-Ufern und am Gendarmenmarkt vor.

Folgende Straßen eignen sich nach Auffassung des BUND dafür, in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 umgewandelt zu werden:

- Friedrichstr. vom Checkpoint bis zu den Linden + Straßen um den Gendarmenmarkt
- Bergmannstraße
Im Abschnitt Mehringdamm – Marheinekeplatz ist der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart. Der Senat plant dort eine Begegnungszone. Damit diese auch verkehrsberuhigend und damit lärmmindern wird, fordert der BUND, dass diese auch den Bereich rund um die Marheinekemarkthalle umfassen sollte. Der hohen Bedeutung der Bergmannstr. für den Fahrradverkehr sollte auch dadurch Rechnung getragen werden, dass der Zwei-Richtungsradweg auf dem Bürgersteig an der Markthalle auf die Fahrbahn verlegt wird, die dann asphaltiert werden müsste.
- Friesenstraße
Um den Durchgangsverkehr über die asphaltierte Friesenstr. zu vermeiden empfiehlt es sich, den Nord-Süd-Schleichverkehr vom Mehringdamm nach Mitte an dieser Stelle oder an der Gneisenaustraße zu unterbinden. Die Ampel an der Kreuzung Bergmannstr. /Zossener Str., sollte entfernt werden.

- Akazienstr. + Goltzstr. + Winterfeldplatz (Schöneberg) + Maaßenstraße
Der Modellversuch in der Maaßenstraße wird vom BUND unterstützt; er sollte auf jeden Fall um den Straßen rund um den Winterfeldplatz ergänzt werden. Diese Begegnungszone könnte über die Goltz- und Akazienstr. Bis zum Bezirkszentrum am Kaiser-Wilhelm-Platz fortgeführt werden.
- Wilmersdorfer Straße von Zillestr. - Schillerstr. und S-Bhf. Charlottenburg - Adenauerplatz
- Bahnhofstraße (Lichtenrade)
- Breite Str. (Spandau)
- Altstadt Köpenick

2.4.4 Fußgängerbereich Hackescher Markt (Mitte)

Der den Fußgängern dort 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.

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 ganz 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,

2.5 LKW-Fahrverbote

Lkw sind die größten Ruß-Emittenten im Straßenverkehr und verantwortlich für einen Großteil der verkehrsbedingten Feinstaubbelastung in Städten. Lkw-Fahrverbote, wie sie bereits in mehreren deutschen Städten erfolgreich bestehen, sorgen für eine schnelle Senkung der lokalen Schadstoffemissionen und leisten ein Beitrag zum Gesundheits- und Lärmschutz. Üblicherweise gelten Lkw-Fahrverbote in Straßenabschnitten, die von der Feinstaubbelastung besonders stark betroffen sind, und beschränken sich ausschließlich auf den Schwerlastverkehr. Da diese Maßnahme nur lokal wirkt, werden die Gesamtemissionen nicht beeinflusst. Lkw-Fahrverbote müssen jedoch überall dort eingerichtet werden, wo lokal eine besonders hohe Feinstaubbelastung durch Lkw verursacht wird.

Der BUND fordert, das LKW-Fahrverbot in der Silbersteinstr. auch wirksam kontrollieren!
Zudem sollten auf folgenden Straßen LKW-Fahrverbote eingeführt und durchgesetzt werden:

- Schloßstraße (Steglitz) + Rheinstr: (Steglitz + Friedenau)
- Kaiser-Friedrich-Str. (Chrlbg.)
- Kolonnenstr. (Schöneberg)
- Siemensstr. (Moabit)
- Berliner Str. (Tegel)

Auch für mehr Lärmschutz muss das bestehende LKW-Durchfahrtsverbot in der Silbersteinstraße kontrolliert werden.

3 andere Lärmquellen

3.1 Straßenbahn

3.1.1 Kurvenquietschen Straßenbahn: Mehr Schmierung!

Straßenbahnbetriebshof Weißensee und alle anderen Gleiskurven

Nachdem bei der letzten Runde der Lärmaktionsplanung offenbar wurde, dass insbesondere die neueste Generation Straßenbahnen in vielen Kurven höllisch quietscht, hat die BVG reagiert: Es wurden Schmieranlagen entwickelt, die sog. Schienenkopf- oder Laufflächenkonditionierung und einige Fahrzeuge damit ausgestattet. Zeitweise hieß es, die Hälfte der Flexitys sollen solche Anlagen bekommen und ihr Einsatz bei den GT6 werde geprüft. Inzwischen quietschen in manchen Kurven manche Flexitys nicht mehr. Besonders heftig quietscht es hingegen nach einem Regen, wenn der Schmierfilm abgespült und die Schienen wieder getrocknet sind. Die Schmieranlagen wirken also im Prinzip, aber nicht ausreichend. Auf der alten sehr engen dreiviertelkreisförmigen Kurve auf dem Straßenbahnbetriebshof Weißensee an der Bernkasteler Straße quietschen alle Bahnen wie gehabt, sehr laut und sehr lange. Auf der neu gebauten Ausfahrkurve ist das Quietschen gut beobachtbar fahrzeug- und wetterabhängig. Die neu gebaute Einfahrkurve quietscht meist nicht mehr. Es müssen also alle Bahnen mit Schmieranlagen ausgestattet und an den engeren Kurven zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden. Vielleicht genügt es schon, mehr Schmiermittel zu verspritzen, insbesondere nach einem Regen. Gleisneubau hilft offenbar auch.

3.1.2 Neubau von Straßenbahnstrecken

Bei Sanierung und Neubau von Straßenbahnstrecken sollte ausschließlich „lärmarme“ Gleise (sog. „Flüstergeise“) gebaut werden.

3.2 Fluglärm Der BUND unterstützt die zügige Schließung des Flughäfers Tegel und fordert eine Ausweitung des Nachtflugverbots am BER von 22-6 Uhr.

3.3 Eisenbahnlärm

Die Lärmreduzierung der S-Bahn ist konsequenter gegenüber dem einzigen Anbieter (S-Bahn Berlin GmbH) einzufordern. Bei Neubeschaffung von S-Bahn-Fahrzeugen ist der Reduzierung des Fahrzeuglärms 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.

Wenn nach der Wiederherstellung der Gütergleise parallel zum S-Bahn-Ring deutlich mehr Güterzüge durch die innere Stadt fahren sollen, muss auch für die dortigen Anwohner ein adäquater Lärmschutz sichergestellt werden.

4. Schallschutzfenster

Der BUND begrüßt es, dass Anwohnern bzw. Vermietern von bestehenden Hauptverkehrsstraßen mit besonders hohen Lärmpegeln das Angebot gemacht wird, Schallschutzfenster mitzufinanzieren.

Diese dürfen aber tatsächlich nur das letzte Mittel sein, falls alle anderen Maßnahmen nicht ausreichend gewirkt haben, denn nur aktive Schallschutzmaßnahmen verringern auch den Umgebungslärm

Das BVerwG 21.4.1976 hat bereits in einem Grundsatzurteil entschieden:

„Angemessene Befriedigung der Wohnbedürfnisse setzen insbes. voraus, dass innerhalb der Gebäude eine durch Außengeräusche nicht beeinträchtigte Entfaltung des Lebens möglich ist. Dazu gehört die Möglichkeit einer ungestörten Kommunikation im weitesten Sinn unter Einschluss der Mediennutzung und die Möglichkeit des störungsfreien Schlafens. Dabei ist bei diesen Anforderungen nicht abzustellen auf die Nutzung der Gebäude nur bei geschlossenen Fenstern und Türen.

Zu den schützenswerten Wohnbedürfnissen gehört vielmehr (...) das übliche Wohnverhalten und damit auch die Möglichkeit des Wohnens und Schlafens bei gelegentlich geöffneten Fenstern und Türen.“

SenStadtUm veröffentlichte im März zur Ankündigung des Schallschutzfensterprogramms folgende Begründung:

„Die Lärmaktionsplanung verfolgt vorrangig das Ziel Lärminderung durch Verkehrsplanung und –steuerung, Fahrbahnsanierungen oder andere Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes zu erreichen. Damit wird nicht nur der Wohnraum geschützt sondern auch die Aufenthaltsqualität im Freien erhöht. Doch aktiver Schallschutz ist nicht an allen Straßen möglich. Oft gibt es keine Möglichkeiten den Verkehr anders zu lenken oder andere Maßnahmen durchzuführen, z. B. an solchen Straßen wie der Berliner Allee oder den Tempelhofer Damm.“

Die sieht der BUND anders, gerade in den genannten Straßen gibt es durchaus noch andere Möglichkeiten:

4.1 Berliner Allee (Nord)

Berliner Allee endlich umplanen und umbauen

Straßenlärm

Berliner Allee zwischen Pistorius- und Rennbahnstraße

Der BUND schlägt vor, den Nordabschnitt der Berliner Allee zwischen Pistoriusstr. und Rennbahnstraße lärmindernd umzugestalten. Das war bereits im Pankower Lärminderungsplan von 2006 vorgesehen und wurde 2012 von der BVV Pankow gefordert (VII 0241).

Maßnahme: Geschwindigkeiten für Autos reduzieren und Tempo 30-Abschnitte

Maßnahme: KFZ-Spuren reduzieren oder verengen

Maßnahme: Fahrbahn sanieren

Maßnahme: Schienenverkehr leiser machen

Nun gibt es endlich Haushaltsmittel für den Umbau der Berliner zwischen Pistorius- und Rennbahnstraße, aber die Planung habe aus Kapazitätsgründen derzeit keine Priorität, teilte der Senat auf eine schriftliche Anfrage eines Abgeordneten mit.

Gleichzeitig blockiert er mit einer Klage beim OVG die gerichtliche Anordnung von Tempo 30 auch tagsüber und lässt die nächtliche Tempo 30-Anordnung nicht überwachen.

Berliner Allee zwischen Gürtelstraße und Pistoriusstraße: Radspuren statt Autospuren
Straßenlärm

Berliner Allee zwischen Gürtel- und Rennbahnstraße

Als Staatssekretär Kirchner noch Stadtrat in Pankow war, bezeichnete er den 2006 erneuerten Abschnitt der Berliner Allee zwischen Antonplatz und Pistoriusstraße als "Fehlplanung". Statt einer Fahrradspur hatte die VLB auf zwei Kfz-Spuren je Fahrtrichtung bestanden. Dank Falschparkern funktioniert das meist nicht und die VLB selbst genehmigte bereits monatelange baustellenbedingte Einengungen auf eine Kfz-Spur. Die Kfz-Parkplätze sollten jetzt zugunsten von Fahrradbügeln reduziert werden. Der Kfz-Lärm rückt von den Häusern ab in die Fahrbahnmittle - beim ersten LAP eine Prima-Lärminderungsmaßnahme - und auch Radfahrer könnten dann endlich dort einkaufen.

4.2 Tempelhofer Damm

Der Tempelhofer Damm ist nicht nur Hauptverkehrsachse, sondern auch Einkaufsstraße.

Nachdem in den letzten Jahren am Hafencenter sehr viele Parkplätze eingerichtet wurden, besteht die Möglichkeit, auf diejenigen am Fahrbahnrand zu verzichten. Dann wäre endlich die Markierung von Radspuren möglich.

Solange keine finanziellen Mittel für einen Umbau bereitgestellt werden, fordert der BUND für den Abschnitt von Alt-Tempelhof bis Ordensmeisterstr. Tempo 30 ganztags mit permanenter Radarkontrollen, wie dies bereits erfolgreich in der Schildhornstraße praktiziert wird

5. Ruhige Gebiete aktualisieren, vermehren und schützen

Im ersten Lärmaktionsplan wurden „Ruhige Gebiete“ festgelegt. Da sie nach damaliger Ansicht der Planer mindestens 100 ha groß sein sollten, liegen sie alle am Stadtrand. Beim zweiten

Lärmaktionsplan wurde nichts dazu gemacht, weil das Eisenbahnbundesamt nicht lärmkartiert hatte. Inzwischen soll der Flughafen Tegel immer noch geschlossen werden und es werden ganze Stadtteile neu geplant.

Die ruhigen Gebiete sollten daher neu betrachtet werden: Ihre Größe sollte so bemessen sein, dass sie auch erreichbar sind. Grün wird als leiser empfunden, deshalb sind grüne Gebiete zu schützen, auch wenn es dort objektiv nicht so leise ist. Die Art und zeitliche Verteilung des Lärms ist zu beachten.

Die ruhigen Gebiete sind rechtlich so zu verankern, dass sie in den B-Plänen und Planfeststellungen zu schützen sind, insbesondere vor Straßenlärm. Das sollte möglichst schnell passieren, bevor die neuen Wohngebiete und Straßen alle planrechtlich zugelassen sind. Dies gilt z.B. für das Flugfeld Tempelhof und den großen Tiergarten.

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 autobahn-ähnliche „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 wieder des Tiergartens zu steigern, fordert der BUND die Sperrung der Straße des 17. Juni an den Wochenende zwischen Ostern und dem 3. Oktober.

5.2 Nachnutzung Flugfeld Tempelhof

Das Flugfeld kann idealtypisch als ruhiges Gebiet entwickelt werden. Nur den Gewerberiegel im Süden müsste man davon ausnehmen.

5.3 weiter Grünanlagen

Barfußstraße/ Transvaalstraße im Schillerpark

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