



Stellungnahme des BUND Berlin zum Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP) 2024–2029

Berlin, 10.10.2024

Gliederung

1. Einleitung
2. Tempo 30 ganztags ausweiten und kontrollieren
3. LKW-Fahrverbote
4. Lärmblitzer
5. Schallschutzfenster
6. Eisenbahnlärm
7. Fluglärm
8. Fassadenbegrünung fördern
9. Flüsterasphalt
10. Ruhige Gebiete aktualisieren, vermehren und schützen

1. Einleitung

Der BUND bedankt sich für die Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans und den Diskussionsveranstaltungen („Lärmforum“) im Vorfeld.

Im Entwurf des Senats sind wichtige Maßnahmen zur Lärminderung enthalten: Auf 235 Straßenabschnitten soll zukünftig Tempo 30 in der Nacht angeordnet werden. Die Lärmschutzmaßnahmen bei der Straßenbahn sollen fortgesetzt werden.

Der BUND begrüßt, dass der Berliner Eisenbahn-Außenring endlich Lärmschutz bekommt, weil dies seit Jahren der Lärm-Hotspot im Schienenbereich in Berlin ist. Für den besseren Schutz vor Fluglärm fordert der BUND die zeitliche Ausdehnung des Nachtflugverbots am BER auf die Zeitspanne von 22 bis 6 Uhr. Es ist erfreulich, dass auf dem ehemaligen Flughafen Tegel im Lärmaktionsplan jetzt ruhige Orte ausgewiesen werden können. Der BUND fordert dies allerdings auch für das Tempelhofer Pendant.

Es wäre schon ein Erfolg, wenn es gelingt, die sogenannten Lärmblitzer nicht nur am Kurfürstendamm zu testen, sondern in größerem Umfang zu laute Fahrzeuge im Stadtgebiet zu identifizieren. Dann könnten Geldstrafen verhängt werden oder die lautesten Motorräder und SUVs ganz aus dem Verkehr gezogen werden. Gegebenenfalls sollten diese Lärmblitzer auch mobil eingesetzt werden. Tempo 30 ganztags auf Hauptverkehrsstraßen darf auf keinen Fall wieder abgeschafft werden.

2. Tempo 30 ganztags ausweiten und kontrollieren (zu Kap9, Anlage 2)

Im Entwurf des Senats sind wichtige Maßnahmen zur Lärminderung enthalten: Der BUND Berlin begrüßt ausdrücklich, dass auf 235 Straßenabschnitten zukünftig Tempo 30 in der Nacht angeordnet werden soll. Dies führt nicht nur zu einer Absenkung der Lärmbelastung, sondern auch einer signifikanten Absenkung der Belastung mit Luftschadstoffen in den einzelnen Straßenabschnitten.

Die Wirkungen von Tempo 30 auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen in Bezug auf Lärminderung, Luftreinhaltung und Verkehrssicherheit wurden u. a. auch in Berlin umfangreich untersucht, die positiven Effekte wissenschaftlich nachgewiesen. So zeigt sich z. B. 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. Die bisherigen Anordnungen von Tempo 30 haben sich auch als rechtssicher herausgestellt.

Entsprechend der positiven Wirkung von Tempo 30 ist es nach Auffassung des BUND Berlin erforderlich:

- auf zusätzlichen Hauptverkehrsstraßen-Abschnitten Tempo 30 anzuordnen (2.1),
- die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen konsequent zu überwachen – insbesondere auch in der Nacht (2.2),
- einen „Flickenteppich“ mit Tempo 30-Anordnungen zu vermeiden.

Als kurzfristige Maßnahme soll der Senat die Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts (Az VG 11 K 32.15) von 2016 zu Tempo 30 auf der Berliner Allee in Weißensee zurückziehen und dort endlich auf diesem Straßenabschnitt Tempo 30 anordnen. Der geplante Umbau dieser Straße sollte nicht zurückgestellt werden.

2.1. Zusätzliche Straßenabschnitte mit Tempo 30 ganztags (Basis Lärmkarte LAP)

„Ganztags-Tempo-30: Um die Aufenthaltsqualität in besonders sensiblen Bereichen und somit Stadtqualitäten zu verbessern, kann eine Tempo-30-Anordnung aus Lärmschutzgründen auch im Tageszeitraum erforderlich sein. Deshalb ist vorgesehen, nach Erarbeitung des Tempo-30-Nachtkonzeptes mit einem übergreifenden Verfahren die ganztägige Tempo-30-Konzeption in Form eines an der Lärmbelastung orientierten Stufenplans in Berlin weiter zu entwickeln. Dabei werden neben der Lärmbelastung insbesondere Synergien mit der Verkehrssicherheit und der Luftschadstoffbelastung in die Untersuchung einbezogen.“

Auf Basis der Lärmkarte fordert der BUND Berlin zusätzlich Tempo 30 auf weiteren Straßenabschnitten, in denen die Lärmwerte zu hoch sind (siehe Liste). Der BUND legte dabei den Schwerpunkt auf 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 gravierender ist es, dass gerade die Einkaufsstraßen zu den lautesten Straßen der Stadt gehören. Deshalb fordert der BUND Tempo 30 für die Kernzonen der Bezirkszentren, zum Beispiel für die Schloßstraße und Karl-Marx-Straße.

Der BUND Berlin fordert daher die Einrichtung von Tempo 30 ganztags auf folgenden Straßen:

Mitte

Leipziger Straße von Leipziger Platz bis Charlottenstraße, Luisenstraße/Wilhelmstraße von der Reinhardtstraße bis Pariser Platz, Unter den Linden, Friedrichstraße/Chausseestraße,



Ebertstraße, Stresemannstraße von Niederkirchnerstraße bis Potsdamer Platz, Französische Straße, Torstraße von Chausseestraße bis Brunnenstraße, An der Spandauer Brücke, Brückenstraße, Annenstraße, Reinhardtstraße, Münzstraße/Memhardstraße, Oranienburger Straße, Invalidenstraße von Gartenstraße bis Brunnenstraße, Veteranenstraße

Tiergarten

Potsdamer Straße, Turmstraße von Stromstraße bis Emdener Straße, Stromstraße (von Turmstraße bis Quitzowstraße)

Wedding

Badstraße vom S-Bhf. von Behmstraße bis Exerzierstraße, Exerzierstraße, Drontheimer Straße

Kreuzberg

Oranienstraße von Heinrichplatz bis Moritzplatz, Kottbusser Damm, Schlesische Straße von Taborstraße bis Skalitzer Straße, Adalbertstraße

Friedrichshain

Frankfurter Allee vom Frankfurter Tor bis S-Bhf., Weichselstraße (L)

Schöneberg

Hauptstraße, Grunewaldstraße von Eißholzstraße bis Akazienstraße, Kolonnenstraße von Kaiser-Wilhelm-Platz bis Naumannstraße, Tauentzienstraße und Kurfürstendamm bis Joachimstaler Straße, Dominicusstraße von Hauptstraße bis Ebersstraße, Akazienstraße

Tempelhof

Tempelhofer Damm von Alt-Tempelhof bis Burgemeisterstraße, Manteuffelstraße von Alt-Tempelhof bis Arnulfstraße, Bahnhofstraße (in Lichtenrade)

Charlottenburg

Budapester Straße vom Hardenbergplatz bis Nürnberger Straße, Kaiser-Friedrich-Straße von Kantstraße bis Bismarckstraße, Kantstraße von Leibnizstraße bis Kaiser-Friedrich-Straße

Wilmerdorf

Joachimsthaler Straße von Lietzenburger Straße bis zum Bhf. Zoo, Uhlandstraße von Hardenbergstraße bis Lietzenburger Straße, Konstanzer Straße von Brandenburgische Straße bis Olivaer Platz

Neukölln

Karl-Marx-Straße von Flughafenstraße bis Karl-Marx-Platz, Hermannstraße von Flughafenstraße bis Okerstraße, Sonnenallee von Fuldastraße bis Hermannplatz, Flughafenstraße von Hermannstraße bis Karl-Marx-Straße

2.2 Tempo 30: Kontrollen ausbauen, auch in der Nacht

Die Einhaltung von Tempo 30 muss durch konsequenten Ausbau der Geschwindigkeitskontrollen ausgebaut werden. Tempo-30-Abschnitte sind auch in der Nacht mit automatischen Blitzersäulen mit Laser-Messsystem sowie durch mobile Kontrollen zu

überwachen. Für den BUND Berlin ist es nicht akzeptabel, dass die Berliner Polizei Lärmschutzkontrollen in der Nacht nicht regelmäßig durchführt (s. AGH-Drs. 18/17573).

Die Reihenfolge der Standorte sollte nach Lärmkennziffern erfolgen (d.h. Anwohner/dB), zudem sind insbesondere die Straßenabschnitte zu überprüfen, auf denen es besonders häufig zu Geschwindigkeitsübertretungen kommt (einschl. illegaler Autorennen).

2.3 Gleichmäßige Geschwindigkeit

Kurze Tempo-50-Bereiche zwischen zwei Tempo-30-Bereichen führen dazu, dass Autofahrende beschleunigen und wieder abbremsen. Diese sollten identifiziert und harmonisiert werden.

Beispiel: Kolonnenstraße östl. der Hohenfriedbergstraße (Schöneberg)

3. LKW-Fahrverbote

Lkw sind die größten Lärm-Emittenten im Straßenverkehr. Durchfahrtsverbote für Lkw, 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.

Daher sollten auf folgenden Straßen LKW-Fahrverbote eingeführt und durchgesetzt werden:

- Schloßstraße (Steglitz) + Rheinstr: (Steglitz + Friedenau)
- Kaiser-Friedrich-Straße (Chrlbg.)
- Kolonnenstraße (Schöneberg)
- Siemensstraße (Moabit)
- Berliner Straße (Tegel)

Ebenso müssen bestehende LKW-Durchfahrtsverbote wie in der Silbersteinstraße konsequent kontrolliert werden.

4. Lärmblitzer (zu Kap 10, Anlage 3)

Es wäre schon ein Erfolg, wenn es gelingt, die sogenannten Lärmblitzer nicht nur am Kurfürstendamm zu testen, sondern in größerem Umfang zu laute Fahrzeuge im Stadtgebiet zu identifizieren. Dann könnten Geldstrafen verhängt werden oder die lautesten Motorräder und SUVs ganz aus dem Verkehr gezogen werden. Gegebenenfalls sollten diese Lärmblitzer auch mobil eingesetzt werden.

5. Schallschutzfenster

Der BUND begrüßt, dass Anwohnern bzw. Vermietern von 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 hat bereits am 21.4.1976 in einem Grundsatzurteil entschieden:

Angemessene Befriedigung der Wohnbedürfnisse setzen insbesondere 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. Diese Anforderungen sind nicht nur bei geschlossenen Fenstern und Türen anzuwenden, sondern zu den schützenswerten Wohnbedürfnissen gehört vielmehr das übliche Wohnverhalten und damit auch die Möglichkeit, zu schlafen, wenn die Fenster geöffnet sind. Schallschutzmaßnahmen dürfen daher nicht als Ersatz für aktive Lärmschutzmaßnahmen dienen, vielmehr sind die Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes konsequent auszuschöpfen (s. Forderungen zu Ausdehnung und Kontrolle Tempo 30).

6. Eisenbahnlärm

Der BUND begrüßt, dass der Berliner Eisenbahn-Außenring endlich Lärmschutz bekommt, weil dies seit Jahren der Lärm-Hotspot im Schienenbereich war.

Die Lärmreduzierung der S-Bahn ist konsequenter gegenüber dem einzigen Anbieter (S-Bahn Berlin GmbH) einzufordern. 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.

7. Fluglärm

Mit der Inbetriebnahme des BER und der Schließung des Flughafens Tegels verändert sich die Fluglärmbelastung in der Stadt. Der Betrieb des BER erfordert ein konsequentes Lärmmanagement. Der BUND Berlin fordert daher, die lärmabhängigen Entgelte künftig an den Regelungen am Flughafen Frankfurt zu orientieren: Die Lärmentgelte sollten in Ein-Dezibel-Schritten gestaffelt und so stark wie möglich gespreizt werden. Eine Lärmobergrenze, wie sie in Frankfurt diskutiert wird, soll sicherstellen, dass der Lärm auch bei einer wachsenden Zahl von Flugbewegungen durch Ausschöpfung des technischen Fortschritts nicht ansteigt.

Unabdingbar ist zudem ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Der Schutz der Gesundheit muss Vorrang haben. Das ist auch die Vorgabe des Luftverkehrsgesetzes. Ein weiterer Ausbau der Terminal- und Abfertigungskapazitäten des BER wird aus Gründen des Klima- und des Lärmschutzes vom BUND Berlin abgelehnt.

Notwendig ist endlich die Erarbeitung eines klima- und anwohnerverträglichen Luftverkehrskonzepts für Berlin und Brandenburg. Dieses muss konsequent an den Klima- und Lärmschutzzielen orientiert werden und wirksame Maßnahmen gegen einen weiteren Zuwachs des Luftverkehrs enthalten. Auf dieser Grundlage ist eine grundlegende Überarbeitung des Landesentwicklungsplans erforderlich, der weiterhin auf den inzwischen überholten Prognosen für den BER basiert.

8. Begrünung fördern

Die Begrünung von Dächern und Fassaden sowie die Stärkung des „Straßenbegleitgrüns“ hat neben vielen anderen positiven Effekten auch eine lärmindernde Wirkung, sowohl im begrünten Haus, als auch auf der Straße. Fassaden- und Dachbegrünung sollte daher bei Neubauten verpflichtend vorgeschrieben und bei Bestandsbauten gefördert werden, möglichst mit immergrünen Pflanzen für die ganzjährige Wirkung.



Die Lärminderungsplanung sollte entsprechend mit der „Charta für das Berliner Stadtgrün“ verknüpft werden (und umgekehrt). Die Begrünung von Dächern und Fassaden ist ebenso wie die Gestaltung von lärmreduzierenden Grünpflanzungen in den Bebauungsplänen verbindlich vorzuschreiben. Entsprechende Vorgaben müssen auch bei Baugenehmigungen erfolgen.

9. Flüsterasphalt (zu Anlage 10 – bauliche Maßnahmen)

Flüsterasphalt bringt eher auf Autobahnen oder stark befahrenen Straßen etwas. Der offenporige Asphalt muss sich auswaschen. Dieser Reinigungseffekt ist nur bei großen Verkehrsmengen und bei höheren Geschwindigkeiten gegeben¹, also nichts für Innenstädte. Man sollte immer die innerörtliche wie überörtliche Funktion der Straße betrachten und bestenfalls Verkehr verringern und verlagern. Also, wo immer möglich, große Verkehrsströme, besonders Schwerlastverkehr, fernhalten oder umleiten.

Viel wirksamer für den Lärmschutz ist die Asphaltierung von Straßenabschnitten mit Kopfsteinpflaster. Dies nützt zudem dem Radverkehr, der Senat sollte mit dem neuen LAP den Bezirken hierfür Finanzmittel zur Verfügung stellen.

10. Ruhige Gebiete aktualisieren, vermehren und schützen (Kap 6 LAP)

Es ist erfreulich, dass auf dem ehemaligen Flughafen Tegel im Lärmaktionsplan jetzt ruhige Orte ausgewiesen werden können. Der BUND fordert dies allerdings auch für das Tempelhofer Pendant.

Kontakt

Martin Schlegel, Verkehrsreferent des BUND Berlin, mschlegel@bund-berlin.de

¹ Quelle: Frankfurter Rundschau vom 19.1.2019 (<https://www.fr.de/frankfurt/flueterasphalt-wirkt-autobahnen-nicht-aber-innenstaedten-11322694.html>)