



Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nordost e.V. zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2013-2018

Der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Nordost e.V. (kurz: VCD Nordost) nimmt hiermit Stellung zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2013-2018 (Stand vom 28. Januar 2014, kurz: LAP).

Ziele der Lärmaktionsplanung

Der VCD Nordost kritisiert das aus dem Stadtentwicklungsplan Verkehr 2011 übernommene Ziel, erst 2025 keine nächtlichen Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB (A) zu akzeptieren und bis dahin nur rund 2/3 der Anwohner/innen, die heute noch nächtlichen Lärmbelastungen oberhalb von 60 dB (A) ausgesetzt sind, zu entlasten (s. S. 8 des LAP-Entwurfs), als eindeutig viel zu wenig ambitioniert!

Schließlich hat sich der Berliner Senat schon mit dem Lärmaktionsplan 2008 das Ziel gesetzt, bei Lärmwerten oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts vorrangig und möglichst kurzfristig Maßnahmen zu ergreifen.

Angesichts der neueren Erkenntnisse zur Gesundheitsgefährdung durch Verkehrslärm und den in den letzten fünf Jahren erreichten Reduktionen fordert der VCD Nordost den Senat auf, sein Lärmminderungsziel schärfer zu formulieren. Der VCD empfiehlt als Ziel, bis 2018 (Laufzeit des LAP) nachts keine Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB (A) und mindestens Halbierung der Anwohnerzahl, die nächtlichen Pegeln oberhalb von 60 dB(A) ausgesetzt sind. Bis 2023 (vgl. Laufzeit des Folge-LAP) nachts keine Lärmbelastungen oberhalb von 60 dB (A).

Der Zielwert im Rahmen der Vorsorge liegt im LAP mit 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts zu hoch; der VCD fordert den Senat auf, diesen mindestens auf das vom UBA empfohlene mittelfristige Ziel 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) zu senken. Nur so kann bei langfristigen Planungen wie Wohnungsneubauten von vornherein eine akzeptable Belastungssituation erreicht werden.

Der VCD vermisst bei dem Ziel „keine Überschreitung von 55 dB(A) nachts durch den Straßenbahnverkehr“ (S. 8) eine Frist. Der VCD empfiehlt als Ziel das Jahr 2018, wenn die alten Tatra-Bahnen ausscheiden sollen. Denn es kann nicht angehen, dass neue Bahnen solche Lärmwerte nachts überschreiten.

Lärmbelastungssituation

Im LAP-Entwurf und in den strategischen Lärmkarten werden bisher nur die Belastungen entlang des Hauptstraßennetzes erfasst.

Der VCD Nordost fordert den Senat auf, bei Verdacht oder stichhaltigen Hinweisen auf Belastungen im Nebenstraßennetz oberhalb von 60 dB(A) tags bzw. 50dB(A) nachts, die betreffenden Straßenzüge auch zu untersuchen und in den Lärmkarten sowie im nächsten Lärmaktionsplan darzustellen.

Ein besonderes Augenmerk sollte die Senatsverwaltung dabei auf Straßen mit Kopfsteinpflasterdecken legen, die mit Durchgangs- und „Schleichverkehren“ belastet sind.

Für die betroffenen Straßenzüge müssen genauso alle Instrumente der Lärmaktionsplanung anwendbar sein.

Für diese nachträglich erfassten Straßenabschnitte müssen natürlich auch die Lärmkennziffern berechnet werden und mindestens jährlich zusammen mit den veränderten Zahlen der Lärmbetroffenen sowie der Graphik zur Lärmbetroffenheit (Abb. 19.) veröffentlicht werden.

Schon für den vom Senat zu beschließenden Lärmaktionsplan erwartet der VCD Nordost die durch die Neuerfassung der Lärmbelastung in der Friesenstraße im Herbst 2013 notwendige Anpassung der Zahl der Lärmbetroffenen, die Berechnung der Lärmkennziffer für die Friesenstraße sowie die Ergänzung der Abbildungen 19 und 24.

Lärmminderungsstrategien und Maßnahmen der Lärmaktionsplanung

Der VCD Nordost kritisiert, dass der Lärmaktionsplan 2013-2018 fast keine konkreten Maßnahmen enthält und dass er keine Fristen und Termine nennt, bis wann Maßnahmen oder zumindest Prüfaufträge umgesetzt werden sollen.

Das preisgünstigste und am schnellsten umzusetzende Mittel zur Reduzierung der gesundheitlichen Belastungen durch Verkehrslärm ist und bleibt ein Tempolimit.

Der VCD fordert aus Lärmschutz-, aber auch aus Verkehrssicherheitsgründen Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts; Tempo 50 darf nach unserer festen Überzeugung nur dort zulässig sein, wo dadurch nicht die auch vom UBA empfohlenen Schutzwerte von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts überschritten werden und wo dadurch keine gefährlichen Situationen für andere Verkehrsteilnehmer/innen, insbesondere Fußgänger/innen und Radfahrer/innen geschaffen werden.

Der VCD Nordost fordert den Senat daher auf, sich zum Ziel „Tempo 30 innerorts“ zu bekennen und eine entsprechende Bundesratsinitiative zu starten.

Solange es Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts noch nicht gibt, fordert der VCD Nordost den Senat auf, die bekannten Straßenabschnitte, an denen die Lärmbelastungen tags über 70 dB(A) bzw. nachts über 60 dB(A) liegen, zügig jeweils auf Anordnung von Tempo 30 zu prüfen. Insbesondere die Abschnitte, die nach dem Screening der Verwaltung zum Handlungsbedarf der 1. und 2. Priorität zählen (s. S. 65/ 66 des LAP-Entwurfs) müssen bis spätestens Ende 2016 geprüft und umgesetzt werden.

Der VCD Nordost betrachtet die Projekte Beispielstrecken aus dem LAP 2008 (S. 13ff.) als Erfolg. Daher erwartet der VCD Nordost vom Senat im Rahmen des LAP 2013 klare Aussagen, bis wann die weiteren Vorschläge für „straßenräumliche Maßnahmen“, wie sie z.B. in den Tabellen 9-11 dargestellt sind geprüft und umgesetzt werden sollen bzw. Rahmenbedingungen, unter denen die Bezirke solche Maßnahmen entwickeln und umsetzen können. Dazu gehören auch Finanzmittel sowie Personalkapazitäten.

Insbesondere sollen nach Ansicht des VCD Nordost viel mehr Schutzstreifen und Angebotsstreifen für den Radverkehr eingerichtet werden. Dazu gehört, dass alle heute vierspurigen Straßen, auf denen der motorisierte Verkehr 22.000 Kfz/ 24 Stunden nicht überschreitet (s. S. 19 des LAP) bezüglich der Umwidmung/ Abmarkierung bis 2016 geprüft werden müssen.

Bisher werden Geschwindigkeitskontrollen der Polizei ausschließlich nach den Kriterien der Verkehrssicherheit ausgewählt.

Der VCD Nordost schlägt vor, für einen kleinen Mindestanteil von Geschwindigkeitskontrollen (z.B. 5-10%) Lärmbelastung in Verbindung mit angeordneten Tempolimits als entscheidendes Kriterium festzulegen. Das sollte vor allem für nächtliche Geschwindigkeitskontrollen gelten.

Der VCD Nordost empfiehlt zudem, motorisierte Zweiräder stärker zu kontrollieren, sowohl ob die technischen Lärmgrenzwerte eingehalten werden als auch die Fahrer/innen mit ihrer Fahrweise unnötige Lärmbelastungen vermeiden.

Der VCD Nordost erwartet von Senats- und Bezirksverwaltungen, bei allen Fahrbahnsanierungen in Straßen, in denen die die Schwellenwerte 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts überschritten werden, „lärmoptimiertem Asphalt“ zu verwenden (s. S. 59).

Der VCD Nordost sieht in einer nahezu flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings ein wichtiges Instrument, um den Autoverkehr in der Innenstadt zu reduzieren und so die Lärmbelastungen zu reduzieren. Deshalb erwartet der VCD, dass der Senat den Bezirken das Einrichten von Parkraumbewirtschaftungszonen erleichtert, z.B. durch den Ausgleich von notwendigen Investitionen und/ oder Defiziten in den ersten beiden Jahren.

Berlin hat ein ausgedehntes Nebenstraßennetz mit Kopfsteinpflaster. Alle bekannten Untersuchungen zeigen, dass hier schon bei Tempo 30 die akzeptablen Lärmrichtwerte überschritten werden. Da die Fahrbahnoberflächen aus Denkmalschutzgründen, vor allem aber aus finanziellen Gründen auf absehbarer Zeit nicht großflächig verändert werden, sind hier andere Instrumente notwendig, um den Interessen der Anwohner/innen gerecht zu werden.

Der VCD Nordost empfiehlt der Senatsverwaltung ein Modellprojekt "Tempo 20" aus Lärmschutzgründen auf Kopfsteinpflasterstraßen, insbesondere im Nebenstraßennetz.

Die bisherigen Lärmberechnungsverfahren können keine Werte für Geschwindigkeiten unter 30 km/h ermitteln. Diese sind aber für Straßen mit Kopfsteinpflasterfahrbahnen zwingend notwendig, um auch langfristig gerichtsfeste Tempolimits unter 30 km/h anordnen zu können.

Daher fordert der VCD Nordost den Senat auf, sich auf Bundes- und Europaebene dafür stark zu machen, dass die entsprechende Weiterentwicklung der Lärmberechnungsverfahren zügig zum Erfolg gebracht wird.

Zudem bilden die bisherigen Messverfahren für die Geräusch-Typprüfung die realen Lärmbelastungen zu wenig nach und sind die Grenzwerte in diesem Verfahren nicht so eng, wie sie technisch machbar wären. Der VCD Nordost vermisst im Lärmaktionsplan Ausführungen, was der Senat in dieser Debatte auf EU-Ebene bisher unternommen hat und in Zukunft unternehmen wird, um den Lärm gleich an der Quelle zu reduzieren.

Die Baureihe 481 der Berliner S-Bahn ist – wie im LAP-Entwurf dokumentiert – unnötig laut. Der VCD Nordost fordert den Senat auf, entweder die Lärmsanierung der S-Bahn Berlin GmbH aufzuerlegen oder – wenn dies rechtlich nicht möglich sein sollte – durch eine mindestens anteilige Finanzierung aus zurückgehaltenen S-Bahn-Mitteln (mit) zu finanzieren.

Finanzierung

Der VCD fordert auf Bundesebene die Einführung eines Lärmcents auf die Mineralölsteuer. Die so zusätzlich erzielten finanziellen Mittel sollen ausschließlich für Verkehrslärmschutzmaßnahmen aller Verkehrsträger zur Verfügung stehen. Das Geld muss gerecht zwischen Bund, Ländern und Kommunen aufgeteilt werden.

Der VCD Nordost fordert den Senat auf, eine entsprechende Bundesratsinitiative zu starten.

Unabhängig davon erwartet der VCD Nordost vom Senat aber ein klares Bekenntnis zur Ausfinanzierung der notwendigen Maßnahmen, um die Ziele des Lärmaktionsplans erreichen zu können. Dazu gehört eine deutliche Erhöhung der Mittel im Doppelhaushalt 2015/ 16, aber auch eine personelle Aufstockung sowohl bei der VLB als auch auf Bezirksebene.