



**Harald Moritz**  
MITGLIED DES ABGEORDNETENHAUSES  
VON BERLIN

Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung und Umwelt  
-IX C 3-  
Brückenstraße 6

10179 Berlin

**Abgeordnetenhaus von Berlin**

Niederkirchner Str. 5

10111 Berlin

fon: (+4930) 2325-2472

fax: (+4930) 2325-2409

[www.harald-moritz.de](http://www.harald-moritz.de)

[harald.moritz@gruene-fraktion-berlin.de](mailto:harald.moritz@gruene-fraktion-berlin.de)

Berlin, den 19. Juni 2014

## **Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes**

Die Auswirkungen hoher Lärmbelastungen auf die menschliche Gesundheit sind mittlerweile vielfach belegt. Auch in Berlin ist Lärm immer mehr zu einem Gesundheitsrisiko geworden. Umso wichtiger ist es, dass hier auch die Stadt Berlin ihrer Verantwortung gerecht wird und die Vorgaben der Umgebungslärm-Richtlinie der EU zur Lärminderung zeitgerecht und konsequent umsetzt. Europaweit zeigen die Ergebnisse aus Lärmkartierungen und Lärmaktionsplanungen, dass die bisherigen Anstrengungen zur Lärminderung nicht ausreichend sind, so auch in Berlin. Verbesserungen sind sowohl in finanzieller als auch in rechtlicher Hinsicht geboten, um eine Reduzierung der weiterhin hohen Lärmbelastung zu ermöglichen. Der im Entwurf vorliegende Lärmaktionsplan wird dem leider aus folgenden Gründen nicht gerecht:

### **1. Defizite bei der Umsetzung der Konzeptgebiete und -strecken**

Über 20% der kurzfristigen Maßnahmen und der überwiegende Teil der langfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2008 wurden bisher nicht umgesetzt. Gerade aufwendigere Maßnahmen wie Fahrbahnsanierungen und Verkehrslenkungen wurden nicht realisiert. Hier muss endlich Initiative ergriffen werden und die notwendigen Finanzmittel und Personalressourcen zur Verfügung gestellt werden. Zudem sollten gerade bei der Sanierung und Verbesserung des Straßenbestandes entsprechend prioritäre Straßenabschnitte aus dem Lärmaktionsplan berücksichtigt werden.

Eine Evaluierung erfolgte lediglich für die 4 Beispielstrecken. Welche anderen Maßnahmen konkret umgesetzt wurden oder in welchem Planungsstand sich einzelne Maßnahmen befinden ist nicht ersichtlich. In Zukunft sollten Evaluationen zu allen Maßnahmen erstellt und diese auch veröffentlicht werden, um die Erstellung des Lärmaktionsplanes transparent zu gestalten.

### **2. Neuer Lärmaktionsplan ohne Konkretisierung und Zeitplan**

Für die neu geplanten Maßnahmen, gibt es keinerlei Konkretisierung. Es fehlt vor allem ein genauer Zeitplan für die einzelnen Maßnahmen. Die Finanzierung der Fahrbahnsanierungen ist erst für 2016/2017 angestrebt. Hier wäre schnelleres Handeln dringend notwendig.

Für die Lärminderung durch Straßenraumgestaltung werden zwar zusätzlich zu den alten Konzeptgebieten 11 neue Straßen aufgezählt, die in Betracht kommen, jedoch ist weder eine konkrete Umsetzung noch die Finanzierung geklärt. Auch hier ist eine Konkretisierung dringend erforderlich.

### **3. Keine festen Lärmgrenzwerte**

Auf nationaler Ebene gibt es leider immer noch keine allgemein gültigen Grenzwerte für Lärmemissionen im Verkehrsbereich. Die Gemeinden als zuständige Behörden für die Aufstellung des Lärmaktionsplans sind frei, Schwellenwerte für den Lärmaktionsplan festzulegen. Aus einer Überschreitung der Schwellenwerte ergibt sich eine Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, aber keinerlei Rechtsanspruch für betroffene AnliegerInnen und damit auch keine Verpflichtung der Baulastträger auf Umsetzung der Maßnahmen. Allein eine Festschreibung auf nationaler Ebene gibt Betroffenen ein Recht auf Durchführung von lärmindernden Maßnahmen. Es müssen endlich feste Grenz- oder Zielwerte für die Lärmaktionsplanung im Bundesimmissionsschutzgesetz festgelegt werden. Hierauf muss auch der Berliner Senat hinwirken.

Die im Lärmaktionsplan zugrunde gelegten Schwellenwerte entsprechen nicht mehr den aktuellen vom Sachverständigenrat für Umweltfragen ermittelten Werten. Dieser hat in seinem Umweltgutachten 2004 und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005 auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind und empfiehlt 55 dB (A) während des Tages.

Außerdem ist zu beachten, dass die Lärmkartierungen bei der Lärmbelastung Durchschnittswerte ausweisen und nicht allein gemessene Spitzenwerte darstellen, die Betroffenen sind teilweise also noch höheren Belastungen ausgesetzt. Die ermittelten Spitzenwerte führen jedoch gerade nachts zum Aufwachen und zu Schlafstörungen mit allen kurz- und langfristigen gesundheitlichen Konsequenzen.

### **4. Aktiver Lärmschutz hat Vorrang vor passivem Lärmschutz**

Der Vorrang von aktivem zu passiven Maßnahmen sollte stets berücksichtigt werden, Schallschutzfenster sollten nur als letzte Möglichkeit genutzt werden. Dazu müssen die Gelder dementsprechend prioritär für aktiven Lärmschutz im Haushalt eingestellt werden. Beim Lärmschutz an der Stadtautobahn sollte aufgrund des Stadtbildes lärmarmere Asphalt Vorrang vor Lärmschutzwänden haben, wo dies nicht ausreichend ist sind innovative Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln. Bei den nicht voran kommenden Schallschutzmaßnahmen an der Stadtautobahn müssen endlich die notwendigen Planfeststellungsverfahren für Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

### **5. Fluglärm**

Fluglärm war das wichtigste Thema im Rahmen der Onlinebeteiligung. Die Bedenken der Bevölkerung werden zwar im Lärmaktionsplan dargestellt und das Problem des Weiterbetriebs von Tegel genannt, es werden jedoch keinerlei Konsequenzen daraus gezogen. So wird beispielsweise eine Verringerung der Kapazitäten für Tegel um eine Verlagerung von Flügen nach Schönefeld weiterhin abgelehnt. Hier müsste jedoch der Gesundheitsschutz der Bevölkerung Vorrang haben. Im Lärmaktionsplan sind zusätzlich geeignete Maßnahmen aufzunehmen, die sicherstellen, dass die Nachtruhe nicht kontinuierlich durch verspätete Flüge ausgehöhlt wird.

Für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung ist die jetzige Nachtflugregelung nicht ausreichend. Das Umweltbundesamt fordert für stadtnahe Flughäfen aufgrund des aktuellen Standes der Wissenschaft ein verbindliches Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. Lärmmedizinische Erkenntnisse haben ergeben, dass die Einhaltung der Ruhe in der gesetzlichen Nacht für die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung unumgänglich ist. Das Land

Berlin sollte daher Brandenburg darin unterstützen, ein Nachtflugverbot von 22 Uhr-6 Uhr umzusetzen. Ein Verweis auf den Planfeststellungsbeschluss beim BER ist hier nicht ausreichend.

Der Senat soll darauf hinwirken, dass weitere Entlastungen durch einen abhängigen Parallelbetrieb und andere geeignete Betriebskonzepte und Flugverfahren geprüft werden.

Die Evaluation der Flugrouten nach einem Jahr Betrieb ist zu begrüßen. Diese sollte jedoch transparent gestaltet werden, um auch den Betroffenen die Möglichkeit zu geben dies nachzuvollziehen.

#### **6. Geschwindigkeitskonzept**

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes beschreibt zutreffend die verringerten Wirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen auf die Lärmpegel und die weiteren positiven Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Aufenthalts- und Luftqualität. Geschwindigkeitsreduzierungen sind effektiv, kurzfristig und vergleichsweise kostengünstig umsetzbar, erfordern aber eine effektive Überwachung. Einzelmaßnahmen der Geschwindigkeitsminderung sollten möglichst in ein gesamtnetzbezogenes Geschwindigkeitskonzept eingebunden sein, um ungewollte Verlagerungseffekte des Verkehrs vermeiden zu können. Die Abschnitte der ersten Priorität, in denen Schwellenwerte um über 5 dB(A) überschritten und die Lärmkennziffer  $\geq 500$  ist, sollten kurzfristig umgesetzt werden. Für alle anderen Straßenabschnitte mit Überschreitungen sollte geprüft werden, ob durch andere Maßnahmen, wie z.B. Fahrbahnsanierungen mit offenporigem Asphalt die Werte eingehalten werden können. Ist dies nicht möglich, sollte auch hier eine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet werden. Hier ist ein Zeitplan zu erarbeiten.

#### **7. Andere Lärmquellen**

Der Lärmaktionsplan geht mit keinem Wort auf die Lärmbelastung durch Gewerbe oder andere Lärmschwerpunkten ein, die z.B. von Einwohnern gemeldet wurden. Zumindest sollte angegeben werden, wie diese Lärmquellen zu einem späteren Zeitpunkt berücksichtigt werden.