

---

## Stellungnahme zum Berliner Lärmaktionsplan 2018-2023

IHK Berlin, Handwerkskammer Berlin, Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg e.V., Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V., Fachgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg e.V., Bauindustrieverband Ost e.V., Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e.V., BFW Landesverband Berlin/Brandenburg e.V., BBU Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V., Fachverband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau Berlin und Brandenburg e.V. und ADAC Berlin-Brandenburg e.V. geben diese Stellungnahme als gemeinsame Stellungnahme ab.

---

### 1. Grundsätzliche Anmerkungen

Für eine lebenswerte Stadt ist Lärmschutz wichtig, genauso aber auch eine anforderungsgerechte Verkehrsinfrastruktur. Dazu gehören der Ausbau des ÖPNV, der Schienen- und Wasserwege, sowie auch ein anforderungsgerechtes Hauptstraßennetz mit guter Anbindung an Wohnen und Arbeiten. Berlin hat als wachsende Stadt in diesen Bereichen einen hohen Nachholbedarf und muss unverzüglich einen Gang hochschalten.

Im vorliegenden Planentwurf werden nicht nur Finanzierungs- und Zeitpläne sondern auch wesentliche Maßnahmen vermisst, die die Verkehrsinfrastruktur sichern und gleichzeitig effektiv den Lärm mindern. So zählen dringend notwendige Fahrbahn- und Brückensanierungen oder der Ausbau der U-Bahn zwingend dazu. Aber auch die Sicherung und Aufstockung von Fachpersonal in den Verwaltungen ist eine wesentliche Voraussetzung zur Umsetzung des Plans. Die Fokussierung und Lenkung wesentlicher bezirklicher Maßnahmen durch Anreize der Senatsverwaltung gehören ebenso in diese Planung.

In den letzten Jahren stand den Berliner Bezirken ein finanzielles Budget für Fahrbahnsanierungen in Höhe von jeweils rund 33 Mio. € zur Verfügung. Dabei hatten die Bezirke hier einen Investitionsstau von 500 Mio. € beklagt. Allein daraus würde ein jährlicher Mehrbedarf von mind. 50 Mio. € resultieren. Mit den unverändert geringen Ansätzen des Landeshaushaltes auch für die nächsten beiden Jahre steht zu befürchten, dass erneut auch für den Lärmschutz wichtige Fahrbahnsanierungen auf der Strecke bleiben und stattdessen weitere Verkehrseinschränkungen durch finanziell günstigere Tempo-30 Abschnitte oder Fahrbahnverengungen umgesetzt werden. Hier ist eine gerechte Abwägung der Instrumente erforderlich.

Als Basis für die geplanten straßenverkehrlichen Maßnahmen werden „überdimensionierte“ Hauptverkehrsstraßen postuliert. Dafür fehlt allerdings jegliche Datenbasis im Planentwurf. Bis

heute ist der Stadtentwicklungsplan Mobilität mit seiner Verkehrsprognose nicht beschlossen. Hinzu kommt der noch fehlende Wirtschaftsverkehrsteil im Mobilitätsgesetz. Auch das integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept liegt seit über einem Jahr auf Eis. Der Lieferverkehr darf aber nicht weiter beeinträchtigt werden.

Im Planentwurf wird zudem vermisst, wie berücksichtigt wird, dass sich der Autoverkehr durch leisere Antriebe ändern wird. Unklar bleibt, wie dieser Fakt in die Lärmkartierungen und Berechnungen eingeflossen ist.

Für einen aktiven Lärmschutz und einen attraktiven Standort sind die folgenden Aspekte im Lärmaktionsplan sowie deren tatsächlicher Finanzierungsbedarf in den Berliner Haushalt zu berücksichtigen. Anderenfalls verliert der Lärmaktionsplan seine Glaubwürdigkeit.

## **2. Maßnahmen im Lärmaktionsplan unvollständig**

Im Lärmaktionsplan fehlen einige der effizientesten Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms, die zwingend aufzunehmen sind. Ohne diese Maßnahmen kann keine effektive Lärmschutzpolitik in Verbindung mit einer an das Bevölkerungswachstum angepassten Verkehrsinfrastruktur betrieben werden.

### **Fahrbahn- und Brückensanierungen**

Der Lärmaktionsplan 2013 bis 2018 setzte prioritär auf effektive Fahrbahnsanierungen, die sich im aktuellen Planentwurf gar nicht mehr wiederfinden. Die Sanierung von unebenen Fahrbahnen bietet ein sehr hohes Lärmreduzierungs-Potenzial und muss deshalb im Plan bedacht werden. Die alleinige Berücksichtigung lärmarmen Asphalts ist hier nicht ausreichend.

- Fahrbahnsanierungen sind deutlich wirksamer als lärmarmere Asphalt und müssen daher vordringlich berücksichtigt werden. Insbesondere, weil seit vielen Jahren Berlin einen Investitionsstau bei Fahrbahn- und Brückensanierungen hat, der einen jährlichen Mehrbedarf von mind. 50 Mio. € verursacht. So reichte auch das zusätzliche „Schlaglochprogramm“ des Senats in den vergangenen Jahren weder vom Umfang noch von der Zielsetzung her aus, um die mögliche Lärmreduzierung durch zügige Umsetzung entsprechender Maßnahmen zu erreichen.
- Drei Jahrzehnte nach der Wiedervereinigung bestehen noch eine Reihe stark befahrener Hauptverkehrsstraßen in östlichen Stadtbezirken aus Betonplatten mit Fugenverguss. Das Überrollen jeder einzelnen Fuge verursacht dabei ein unnötiges Geräusch. Zudem sind große Teile der Berliner Hauptverkehrsstraßen von Spurrinnen, Schlaglöchern, mangelhaften Ausbesserungen und Fugen sowie Vertiefungen geprägt, deren Überfahung schon bei Trockenheit unnötigen Lärm erzeugt, besonders aber bei Nässe durch die Pfützenbildung extreme Lärmbelastung verursacht.

### **Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs**

Zu einer nachhaltigen Lärmstrategie gehört zwingend der Ausbau des ÖPNV als größter Hebel für weniger individuellen Autoverkehr; der zudem beschleunigt werden muss. Deshalb ist es richtig, dass für den ÖPNV von 2019 bis 2023 im Berliner Landeshaushalt Zuschüsse für Investitionen von über 1,1 Mrd. € und weitere konkrete Zuführungen für die S-Bahn und die BVG von rd. 530 Mio. € gewährt werden. Insbesondere trägt aber der unterirdische U-Bahnverkehr besonders

stark zur Lärmentlastung der Stadt bei. Neue U-Bahnstrecken, Streckenverlängerungen und -verknüpfungen bieten daher ein besonders großes Lärmschutzpotenzial.

- Die Attraktivität des ÖPNV steigt in dem Maße, in dem möglichst verkehrsträgerbruchfrei in kurzer Zeit ein Ziel erreicht wird – in diese Attraktivität muss investiert werden. Die Antwort darauf sind Schnellbahnsysteme, die kreuzungsfrei auf eigenen Bahnen verkehren und in kurzer Beförderungszeit große Beförderungszahlen erreichen sowie damit einhergehend, eine Abnahme des Komforts, Störungen im Betriebsablauf sowie der Reisegeschwindigkeit vermeiden. Dies sind maßgebliche Kriterien bei der Wahl des Verkehrsmittels und helfen den motorisierten Individualverkehr zu begrenzen und Lärm zu mindern. Dafür kommt besonders die U-Bahn in Frage, die mit bis zu acht Wagons knapp 700 Personen transportieren kann.
- Eine detaillierte Untersuchung im Auftrag der IHK Berlin 2018 hat ergeben, dass das Berliner U-Bahn-Angebot bis 2030 dringend ergänzt werden muss, um dem Anstieg der Nachfrage dann noch standhalten zu können. Inzwischen versucht die BVG, 1.500 neue Wagen zur Flottenverjüngung sowie zur Flottenergänzung zu beschaffen.
- Der Nahverkehrsplan sieht bisher nur Untersuchungen zur Machbarkeit von U-Bahnstreckenverlängerungen vor. Der Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs sollte mindestens auf folgenden Trassen geprüft werden:
  - Verlängerung der U7 nach Südwesten zur R.-Wissell-Siedlung
  - Verlängerung der U7 nach Südosten zum BER
  - Verlängerung der U8 nach Nordosten ins Märkische Viertel
  - Verlängerung der U9 nach Nordosten zum Bf. Pankow
  - Abzweig der U6 zur Anbindung der künftigen Urban Tech Republic Tegel
- Auch wenn einzelne auszubauende Strecken der U-Bahn komplex und mit hohen Kosten verbunden sind, ist diese Investition mit Blick in die Zukunft ein wesentlicher Schwerpunkt und muss vorangetrieben werden. Zeitgleich müssen zudem preisgünstigere und in der Umsetzung einfachere U-Bahn-Verlängerungen wie beispielsweise die U3 im Fokus sein.

### **Räumliche Verlagerung des Straßenverkehrs auf Trassen mit weniger Lärmbetroffenen**

Die Verlagerung von Straßenverkehr aus der Innenstadt heraus auf Tangentialtrassen mit weniger Lärmbetroffenen könnte sehr viele Innenstadtbewohner von Lärm entlasten, gleichzeitig die Sicherheit erhöhen und den notwendigen Verkehr für die Wirtschaft entsprechend umleiten ohne diesen einzuschränken.

- Die Lärmentlastung liefert weitere Argumente dazu, nun endlich zügig damit zu beginnen, die seit Jahrzehnten angekündigten Ergänzungen des Straßennetzes zu errichten. Zu den vorranglichen Maßnahmen gehören:
  - die Tangentialverbindung Ost TVO
  - die Südostverbindung SOV
  - der 17. Bauabschnitt der A100
  - die Ortsumfahrung Ahrensfelde B158

## Verkehr verflüssigen, grüne Welle

Ein bisher wenig genutztes Potenzial zur Verringerung des Verkehrslärms bietet die Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen. Dazu müssen Lichtsignalregelungen mit inzwischen verfügbarer Technik an die aktuellen Geschwindigkeiten und die Stärken der Verkehrsströme angepasst werden.

- In anderen Städten werden unter anderem zur Lärminderung systematisch flexible Anpassungen der Ampelkoordinierung zur Schaffung von „Grünen Wellen“ vorgenommen, die das laute Anfahren und Bremsen minimieren. Die grüne Welle könnte die Anfahrts- und Beschleunigungsgeräusche aller Fahrzeuge, insbesondere aber bei Lkw und Bussen, verringern.
- Mit einer wachsenden Stadt wächst auch der Wirtschaftsverkehr. Die Stadt muss versorgt werden. Unternehmen sind zunehmend auf Anlieferungen just-in-time angewiesen. Ihre Wertschöpfungsketten sind darauf ausgerichtet. Eine intakte Verkehrsinfrastruktur mit flüssigem Wirtschaftsverkehr gehört damit zu den wesentlichen Herausforderungen.

## Verkehrsinfrastruktur in der Metropolregion Berlin-Brandenburg entwickeln

Mehr als 320.000 Fahrzeuge pendeln täglich aus dem Umland und aus anderen Bundesländern als Brandenburg nach Berlin, Tendenz steigend. Bis zum Jahr 2030 rechnet das Land Brandenburg mit einer Zunahme der Einwohnerzahl im Speckgürtel von Berlin um ca. 40.000. Um den weiteren Anstieg der Berufspendlerfahrten zu begrenzen und damit die Lärmbelastung zu reduzieren sind Alternativangebote gefordert.

- Viele Pendler müssen ihre Autos mangels Alternativen (Park & Ride) ganztägig in der Innenstadt abstellen. Der Rückbau von Straßen oder die Ausweisung von Sonderparkplätzen tragen zusätzlich dazu bei, dass Parkraum zur Mangelware wird. Eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung oder die Erhöhung von Parkgebühren stellen Pendler häufig vor große Probleme.
- Eine zwingende Maßnahme zur Bewältigung der weiter wachsenden Pendlerströme ist die Schaffung von ausreichenden Parkplätzen für Kfz und Fahrräder an Umsteigepunkten zum öffentlichen Nahverkehr sowie an Autobahnen zur Bildung von Fahrgemeinschaften. Diese Stellen eignen sich zudem als Startpunkte für zusätzliche Schnellbuslinien speziell für den Pendlerverkehr.
- Gleichmaßen muss der Fokus auf der Verbesserung des ÖPNV-Angebots liegen. Zugfrequenz und Tarifgestaltung müssen dem zusätzlichen Fahrgastaufkommen angepasst werden. Um den Umstieg vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiver zu machen, könnten „rabbattierte Parkabonnements“ oder ähnliche Ticketangebote geschaffen werden.

## Neue Konzepte für Wirtschaftsverkehr entwickeln

Eine Stadt, die seit Jahren wächst und auch in naher Zukunft weiterwachsen wird, ist auf eine qualitativ und quantitativ anspruchsvolle Ver- und Entsorgung angewiesen. Bei spürbaren Eingriffen in das Hauptstraßenverkehrsnetz müssen auch neue Ansätze für den Wirtschaftsverkehr entwickelt und gefördert werden.

- Die eingeschlagenen Wege zum Neuzuschnitt der Straßeninfrastruktur gefährden eine qualitativ und quantitativ anspruchsvolle Ver- und Entsorgung. Hierfür sind eine leistungsfähige Infrastruktur und reibungslose Prozesse Voraussetzungen. Die Einflussnahme auf den motorisierten Individualverkehr darf nicht zur Benachteiligung des Wirtschaftsverkehrs führen, auch nicht unter Lärmgesichtspunkten. Ansatzpunkte könnten dafür sein, Wirtschaftsverkehre in

belastungsschwächere Zeiten zu verlegen bzw. einzelne Instrumente zu fördern wie beispielsweise:

- Lärmgeminderte Antriebsformen und deren Versorgungsinfrastruktur (z. B. CNG/LNG).
- Pilotprojekte, die Wirtschaftsverkehre auch nach 22.00 Uhr und vor 6.00 Uhr ermöglichen (Bsp.: Gestellung und Abholung von Schuttcontainern an Baustellen, sofern es sich um Einmal-Vorgänge handelt, keinen Behältertausch). Derartige Prozesse müssen auch für den Bürger zumutbar sein, da Belastungen zu anderen Zeiten damit vermieden werden.
- Erhaltung bzw. ggf. Erweiterung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zwischen Berlin und Brandenburg für Ver- und Entsorgungsverkehre, um einen besseren Verkehrsfluss zu sichern und dabei die Lärminderungspotenziale auszuschöpfen.
- Konsequenter Ausbau einer sicheren Fahrradinfrastruktur durch Schließungen von Lücken im Fahrradnetz bei gleichzeitiger Sicherung des fließenden und ruhenden Wirtschaftsverkehrs. Laden und Liefern muss dabei möglich bleiben.

### Grünpflege

Laute mit Verbrennungsmotoren betriebene Rasentrimmer, Häcksler, Heckenscheren und Laubbläser sollten durch leise elektrische Geräte ersetzt werden.

- Umfangreiche Lärmvorschriften regeln den Umgang mit Maschinen und Geräten im Freien. Häcksler und Laubbläser werden durch die Bürger/innen jedoch häufig als besonders störend empfunden. Durch die Entwicklung der Batterietechnik sind mittlerweile die meisten mobilen Geräte auch mit Elektromotoren verfügbar. Gerade bei Geräten, deren Geräusch vom Betrieb des Verbrennungsmotors dominiert wird, sollte die Grünflächenämter und die von ihnen beauftragten Unternehmen auf diese neue lärmärmere Gerätegeneration überwechseln. Häckselarbeiten sollten nur an Standorten mit möglichst wenigen Lärmbetroffenen durchgeführt werden.

### Förderung von leiseren Erdgas-Antrieben für Lkw

Da bei schweren Nutzfahrzeugen auf absehbare Zeit keine wirtschaftlichen Elektroantriebe verfügbar sein werden, Erdgasantriebe neben der Schadstoffentlastung aber einen wichtigen Beitrag zum Lärmschutz leisten können, erscheint uns ein Förderprogramm zur Unterstützung der Einführung dieser Antriebsart im Berliner Markt als sinnvoll.

- Die Senatsumweltverwaltung hat insbesondere Lkw als eine besonders wichtige Lärmquelle im Straßenverkehr identifiziert. Schon im Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan haben die Verbände gefordert, auch Erdgasantriebe zu fördern.
- Der Wirtschaftsverkehr wird auch in Zukunft auf Kraftfahrzeuge angewiesen sein. So kann beispielsweise die Versorgung mit Lebensmitteln und Gebrauchsgütern ohne Lkw genauso wenig effektiv geleistet werden wie die Entsorgung von Hausmüll oder Gewerbeabfällen.

### 3. Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen im Lärmaktionsplan

#### zu 5.2 Strategien im Einzelnen

##### 5.2.1. Fahrbahnoberflächen: lärmarme Fahrbahnbeläge

Die Anwendung lärmarrer Fahrbahnbeläge muss durch weitere Anreize des Senats für die Bezirke ausgeweitet werden.

- Es ist richtig, an besonders belasteten Straßen vorrangig lärmoptimierte Fahrbahnsanierungen umzusetzen. Allerdings sind finanzielle Zuweisungen an die Bezirke bisher nicht zweckgebunden. Damit liegt die gesamte Verantwortung zur Umsetzung bei den Bezirken. Der Senat muss deshalb hier noch mehr lenkend eingreifen.
- Die Senatsverwaltung unterstützt einige bezirkliche Baumaßnahmen und hat einen Leitfaden zum Einsatz lärmoptimierter Asphalte erarbeitet. Dieser findet in der Praxis zu wenig Anwendung, wie die Senatsverwaltung selbst im Forum zum Lärmaktionsplan mit den Verbänden einräumte. Daher sollte der Senat weitere Anreize für die Bezirke schaffen, solche Projekte schnell umzusetzen und „auf die Straße zu bringen“. Das Potenzial lärmoptimierter Asphalte ist groß. Dabei schränkt dieses Instrument den Verkehr nicht unnötig ein.

##### 5.2.2. Zulässige Höchstgeschwindigkeit: Tempo-30 auf Hauptverkehrsstraßen

Tempo-30 Anordnungen aus Lärmschutzgründen sollten sich auf ein Minimum beschränken. Den Verkehr im Hauptstraßenverkehrsnetz zu bündeln und Ausweicheffekte in ruhige Wohngebiete zu vermeiden, ist auch aus Lärmschutzgründen sinnvoll. Deshalb sollten unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben zwischen Haupt- und Nebenstraßen auch zum Schutz vor Lärm in reinen Wohngebieten möglichst erhalten bleiben.

- Berlin braucht für eine moderne Mobilität ein leistungsfähiges Hauptstraßenverkehrsnetz, ohne dass der Durchgangsverkehr in Wohngebiete ausweichen sollte.
- Im Planentwurf wird ausgeführt, dass Berlin deutschlandweit über die meisten Tempo-30 Anordnungen im Hauptstraßenverkehrsnetz aus Lärmschutzgründen verfügt. Trotzdem soll es zukünftig mehr Tempo-30 Anordnungen geben. Die Verbände stellen positiv fest, dass im Planentwurf bei der Tempo-30-Konzepterstellung (Nacht und Tag) die Belange des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen sind.
- Verkehrsunternehmen müssen ihre Fahrzeuge möglichst effizient einsetzen. Es ist zu befürchten, dass bei weiteren Tempo-30-Anordnungen der notwendige Fahrzeugeinsatz für die gleiche Transportleistung steigt. Dieser Aspekt wirkt sich negativ auf die Bilanz des ÖPNV und aller anderen Transportunternehmen aus. Damit steigen tendenziell auch die Lebenshaltungskosten der Bevölkerung. Neue Tempo-30-Anordnungen aus Lärmschutzgründen sollten deshalb nicht das „erste Mittel der Wahl“ sein, sondern nur dort umgesetzt werden, wo andere effiziente Maßnahmen wie Fahrbahnsanierungen nicht greifen.
- Vor Ausweitung von weiteren Tempo-30 Anordnungen in der Nacht sollte im Einzelfall geprüft werden, wie stark der Verkehr in den avisierten Straßen ist und ob diese Maßnahme eine Gesundheitsgefährdung ausschließen kann. Eine Gesundheitsgefährdung ist dann gegeben, wenn Bürger dauerhaft einem „chronischen Lärmstress“ unterliegen.

### 5.2.3. Straßenraumgestaltung: Fahrbahnverengungen auf Hauptstraßen

Fahrbahnverengungen sollten nur in Verbindung mit gleichzeitiger Sicherung eines flüssigen Wirtschaftsverkehrs umgesetzt werden.

- Ohne Verstetigung des Verkehrsflusses bewirkt diese Maßnahme nach Aussage des Planentwurfs nur eine Pegelminderung von 0,5 bis 1,0 d(B)A. Entsprechend dem Mobilitätsgesetz soll künftig dem Fußgängerverkehr mehr Priorität eingeräumt werden, was den Wirtschaftsverkehr beeinträchtigen wird. Im Planentwurf bleibt offen, nach welchen Kriterien dieser Konflikt aufgelöst werden soll. Hinzu kommt, dass im Planentwurf eine Verkehrsprognose fehlt, die die für den motorisierten Verkehr „überdimensionierte(n) Straßen“ belegt. Aus diesem Grund ist die deutlich effektivere Maßnahme der Fahrbahnsanierung vorzuziehen.
- In Zukunft wird der Wirtschaftsverkehr weiter zunehmen. Das kann aus einem veränderten Kaufverhalten der Bürger/innen sowie aus einer zunehmenden Bevölkerung geschlussfolgert werden. Auch wenn sich die Mobilität ändern wird, werden viele Unternehmen weiterhin auf das Auto angewiesen sein. Ohne diesen Weitblick steht zu befürchten, dass Fahrbahnverengungen ohne Ausgleich zu einem Verkehrschaos in den Umfahrungen und auf der Stadtautobahn führen.

### 5.2.5. Lokaler Schienenverkehr

Der Straßenbahnfuhrpark sollte bis 2023 mit Fahrflächenkonditionieranlagen ausgerüstet sein bzw. die neueste Technik auf der „Schiene“ haben. Gleiches gilt für die oberirdisch fahrenden U-Bahnen.

- Gerade das Kurvenquietschen stellt eine hohe Lärmbelastung dar, wie auch schon die letzte Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Berliner zeigte. Im Planentwurf fehlt bei den aktuellen Maßnahmen mit der BVG ein konkreter Umsetzungsplan mit einem zeitlichen Zielkorridor.

### 5.2.7. Fluglärm

Berlin muss Vorsorge für den Fall treffen, dass die Eröffnung des Flughafens BER ein weiteres Mal verschoben werden muss.

- Der Flughafen BER soll nach aktueller Planung im Oktober 2020 öffnen und der Flughafen in Tegel anschließend geschlossen werden. Ab 2020 hat nach dem Bundesfluglärmschutzgesetz jeder Fluglärm Betroffene auch in Tegel einen rechtlichen Anspruch auf Schallschutz. Der Planentwurf weist die Zahlen der lärmbelasteten Bürger im Einflussbereich des Flughafens Tegels aus. Unklar bleibt, ob diese Ausweisung im Planentwurf der notwendigen Festsetzung eines neuen Lärmschutzbereiches nach den gesetzlichen Vorgaben entspricht. In einer rechtlich komplexen Gemengelage findet sich im Planentwurf kein Hinweis zum Umgang mit dem Anrecht auf Schallschutz ab diesem Zeitpunkt und auch kein Hinweis auf eine entsprechende finanzielle Rücklage als Lärmschutzvorsorge wieder, sollte es erneut zu einer Verschiebung der Eröffnung des BER kommen.

### 5.2.9. Schallschutzfensterprogramm

Die Fortschreibung der Förderrichtlinie „Berliner Schallschutzfensterprogramm“ sollte bereits zum 01.01.2020 gültig werden und bei vorzeitiger Ausschöpfung der finanziellen Mittel unverzüglich ausgeweitet werden.

- Die Fortschreibung des Förderprogramms ist ein wesentlicher Baustein für passiven Lärm-schutz, auch für Unternehmen. Hinzu kommt, dass im Planentwurf explizit auf eine erfolgreiche Umsetzung verwiesen wird.
- Die aktuelle Förderrichtlinie für Berlin endet am 31.12.2019. Das Förderprogramm sollte nicht erst wie im Planentwurf vorgesehen im Jahr 2020 aktualisiert und an die Schwellenwerte des Bundes angepasst, sondern fortlaufend fortgeschrieben werden. Positiv ist dabei die Absen-kung der Schwellenwerte in Wohngebieten. Damit kann für viele weitere Bürger/innen die Le-bensqualität noch mehr verbessert werden.
- Bei vorzeitiger Ausschöpfung der finanziellen Mittel sollte eine möglichst nahtlose Aufsto-ckung aus anderen Quellen wie beispielsweise dem Berliner Programm für Nachhaltige Ent-wicklung (BENE) ermöglicht werden.

### 5.3. Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren

Neue Stadtquartiere sind nach neuen Mobilitätsansprüchen und Erfordernissen so zu planen, dass die künftigen Bewohner nicht allein auf private Pkw-Nutzungen angewiesen sein werden. Dazu gehört vor allem eine attraktive Anbindung an das ÖPNV-Netz sowie eine Nutzungsmi-schung mit kurzen Wegen. Ohne diese Voraussetzungen würde ein weitgehender Ausschluss von Kfz-Verkehr und Parkplätzen das Stadtquartier unattraktiv werden lassen. Gleichzeitig dürfen zu-sätzliche Auflagen nicht zu weiteren Baubehinderungen führen. Die Ver- und Entsorgung müssen genauso wie Noteinsätze auch baulich gewährleistet sein. Ein zusätzlicher Fokus sollte zudem auf Elektromobilität und alternative Antriebe in diesen neuen Stadtquartieren liegen.

### 5.4. Verhalten im Straßenverkehr

Informationskampagnen und striktere Verkehrsüberwachungen kurzfristig mit finanziellen Mit-teln und Personalkapazitäten hinterlegen sowie das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept end-lich beschließen und umsetzen.

- Die Verbände unterstützen das Maßnahmenbündel zum Verhalten im Straßenverkehr und bieten insbesondere Ihre Unterstützung bei der Ermittlung fehlender Liefer- und Ladezonen in Geschäftsstraßen an. Gleichzeitig mahnen die Verbände die zügige Umsetzung des Wirt-schaftsverkehrskonzepts an.
- Dieses Maßnahmenpaket kann nur Glaubwürdigkeit erzielen, wenn die Maßnahmen konkret mit einem Finanzierungsplan hinterlegt sind. Die Haushaltsverhandlungen für die Jahre 2021/2022 laufen bereits und sollen Ende September abgeschlossen sein. Hier sollten kon-krete Vorschläge zur verbesserten Überwachung eingebracht werden.

### 5.5. Modellprojekt Sterndamm

Das Modell Sterndamm zeigt exemplarisch die Grenzen einer Verkehrsverlagerung in einer wach-senden Stadt auf. Wenn die ursprünglich als Entlastungsstrecke geplanten Strecken ebenfalls zur Wohnbebauung vorgesehen werden, führt die geplante Entlastung an einer Stelle zu deutlich steigenden Belastungen für andere. Dieser Teufelskreis kann nur mit einer langfristigen Stadtpla-nung und allgemein verminderter Lärmbelastung (Veränderungen im Modal Split, lärmärmere Fahrzeuge etc.) durchbrochen werden.