

IHK Berlin | Fasanenstraße 85 | 10623 Berlin

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,  
Klimaschutz und Umwelt  
Öffentlichkeitsarbeit  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin

**IHK Berlin Wirtschaft & Politik**  
Dr. Lutz Kaden und Dr. André Schmiljun  
Tel.: +49 30 31510-415  
Lutz.Kaden@berlin.ihk.de

**Handwerkskammer Berlin**  
Dr. Martin Peters  
Tel.: +49 30 25903 460  
peters@hwk-berlin.de

24. Oktober 2024

## Stellungnahme von IHK Berlin und Handwerkskammer Berlin zum Entwurf des Lärmaktionsplanes (2024-2029) im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (4. Fortschreibung)

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

für die Einbeziehung der IHK Berlin und der Handwerkskammer Berlin zum Entwurf des Lärmaktionsplanes (2024-2029, 4. Fortschreibung) danken wir Ihnen. Gern nehmen wir die Gelegenheit wahr, Ihnen im Gesamtinteresse der Berliner Wirtschaft Anregungen und Kritiken zum übermittelten Entwurf zu senden:

### 1. Allgemeine Bemerkungen

Lärm findet in einer Stadt wie Berlin mit über 4 Millionen Einwohnern überall und in unterschiedlichen Formen statt. Das dauerhafte Einwirken von Lärm kann dabei für uns Menschen nicht nur anstrengend und nervend sein, sondern ebenfalls ernste gesundheitliche Schäden verursachen. Das Bundesamt für Umwelt nennt beispielsweise als mögliche Folgen von Lärm das Auftreten von Gehörschädigung, Bluthochdruck, Durchblutungsstörungen bis hin zum Herzinfarkt (Vgl. [BAFU: Gesundheitliche Auswirkungen von Lärm](#)).

Mit dem Berliner Lärmaktionsplan will das Land das Gesundheitsrisiko durch Lärmbelastungen reduzieren, um so zu mehr Lebens- und Wohnqualität in der Stadt beizutragen. Der Lärmaktionsplan folgt damit den Auflagen der europäischen Rechtsprechung zur Bekämpfung von Umgebungslärm, die am 18. Juli 2002 in Kraft traten (Vgl. [L 189/1](#)). Insbesondere werden hierbei der Straßen- und Luftverkehr in den Blick genommen und strategische Maßnahmen zur Minderung von Verkehrslärm vorgeschlagen.

Die Berliner IHK und Handwerkskammer haben bereits die Erstellung der letzten drei Lärmaktionspläne (2008, 2013-2018 und 2019-2023) intensiv begleitet und mit Stellungnahmen, Teilnahmen an Workshops und Informationen gegenüber ihren Unternehmen unterstützt.

## 2. Zum Entwurf des Berliner Lärmaktionsplanes (2024-2029):

Eine wesentliche Neuerung des vorgelegten Berliner Lärmaktionsplanes ist die Ausweitung von Tempo-30-Nachts-Anordnungen auf einer Länge von ca. 230 km im Hauptstraßennetz. Bereits heute gibt es auf 335 km Tempo-30 Beschränkungen in der Nacht. Damit wären insgesamt 565 km von rund 2.000 km Hauptstraßennetz von der Regelung betroffen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung gilt von 22:00 bis morgens 6:00 Uhr. Sie soll an allen Straßenabschnitten angeordnet werden, wo keine bzw. nur sehr geringere Beeinträchtigungen des ÖPNV erkennbar sind. Für weitere ca. 500 km des Berliner Hauptstraßennetzes sieht der Lärmaktionsplan ebenfalls Handlungsbedarf. Allerdings muss hier noch die ÖPNV-Fahrgastbetroffenheit der ÖPNV-Linien geprüft werden.

Grundlage für die Anordnung von Tempo-30 ist ein Überschreiten des rechnerischen nächtlichen Immissionspegels (LN) von 55 Dezibel, bei dem es zu hohen Lärmbelastungen im gesundheitsschädigenden Bereich kommen kann. Rechtlich erfolgt die Anordnung auf Tempo-30 gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 StVO. Hiernach dürfen aus Gründen der Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung, aber auch aus Gründen des Lärmschutzes verkehrsberuhigende Maßnahmen von den Straßenbehörden ergriffen werden (Siehe dazu auch: [„Verkehrseinschränkungen auf übergeordneten Straßen und Ortsdurchfahrten“, 2019](#)).

Aus Sicht der Wirtschaft ist das Ziel grundsätzlich richtig, hohe Lärmbelastungen in der Stadt zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Die Gesundheit aller Berlinerinnen und Berliner ist ein hohes Gut und wert geschützt zu werden. Gleichwohl kann nicht negiert werden, dass auch in der Nacht Berlins Wirtschaftsverkehr nicht stillsteht, sondern aktiv das Leben und Arbeiten in der Stadt ermöglicht. Taxen und Mietwagen fahren 24/7. Baustellen werden oft nachts beliefert, Groß- und Supermärkte sowie viele Unternehmen müssen pünktlich ab 6:00 Uhr beliefert werden. Da der Berufsverkehr die Belieferung durch mehr Zeit-, Personal- und Fahrzeugaufwand deutlich verteuern würde, würde auch die Versorgung mit gesunden Lebensmitteln teurer werden. Deshalb ist die Verlagerung von Wirtschaftsverkehr in Tagesrandzeiten als Ziel im Berliner Mobilitätsgesetz in §64 verankert.

Daher sind bei allen Überlegungen zur Ausweitung von Tempo-30-Anordnungen in der Nacht nicht nur die Belange des ÖPNV, sondern auch die des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen. Zudem verzerrt die Berechnungsmethode das Bild der gesundheitsschädigenden Lärmbetroffenheit erheblich. Nachdem in den letzten Jahrzehnten in Berlin viele Baulücken geschlossen wurden, verfügt ein Großteil der Wohngebäude an Hauptverkehrsstraßen über abgeschirmte ruhige Rückseiten, sodass Schlafräume regelmäßig gar nicht dem Verkehrslärm ausgesetzt sind.

Die geplanten Tempo-30 Maßnahmen bedeuten erhebliche Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr, anders als im Entwurf des Lärmaktionsplans dargelegt (Vgl. S. 37). Exemplarisch sei hier auf vier Branchen hingewiesen:

### **Transportgewerbe:**

- Für das Berliner Transportgewerbe sind die geplanten Maßnahmen kritisch zu betrachten. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden wird absehbar zu einer erheblichen Erhöhung der Arbeitsbelastung für Kraftfahrer führen. Die Tourenplanung wird dadurch wesentlich verschlechtert, da durch die Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit auch die Kilometerleistung sinken wird, was durch die gesetzlich geforderten Pausenzeiten verstärkt wird. Dies bedeutet, dass die Verkehrsleistungen, die bisher erbracht wurden, nicht in der gleichen Zeit erfolgen können.
- Für das Transportgewerbe, das ohnehin mit knappen Zeitfenstern und hohem Kostendruck arbeitet, sind solche Einschränkungen problematisch. Insbesondere im Hinblick auf die bereits bestehende Personal- und Fahrerknappheit würde diese Maßnahme die gesamte Logistikkette weiter belasten. Unternehmen wären gezwungen, entweder mehr Fahrzeuge und Personal einzusetzen, um die gleiche Menge an Gütern zu transportieren, oder aber weniger Aufträge anzunehmen, was wiederum zu wirtschaftlichen Einbußen führen würde.

### **Berliner Großmarkt:**

- Ähnliche Herausforderungen ergeben sich für Mieterinnen und Mieter sowie für die Kunden des Berliner Großmarktes, die in den Berliner Kiezen mit frischen Lebensmitteln handeln. Etwa 40 % des Auslieferungsverkehrs finden in der Nacht – also zwischen 22 Uhr bis 06 Uhr – statt. Die geplante Ausweitung der Tempo-30-Anordnungen bedeutet, dass bis 2029 etwa 25 % des Berliner Hauptstraßennetzes davon betroffen sein werden. Später sollen diese dann sogar auf ca. 50 % erweitert werden. Für den Lieferverkehr heißt das konkret, dass sich die Fahrzeiten signifikant verlängern werden bzw. in einer Schicht deutlich weniger Kunden angefahren werden können. Um die Bedarfe der Kunden dennoch abdecken zu können, müssen dann mehr Fahrzeuge und dementsprechend auch mehr Fahrer und Kommissionierer eingesetzt werden. Dies wiederum führt zu einer nicht unerheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens und damit der Lärmimmission. Darüber hinaus verschärft sich die Personalsituation bei den Händlerinnen und Händlern, die den zunehmenden Fachkräftemangel ohnehin schon deutlich spüren.
- Erschwerend wirkt sich zudem aus, dass es an Ladezonen mangelt. Die Lieferfahrzeuge sind oftmals gezwungen in der zweiten Spur bzw. auf der einzig verbliebenen Fahrspur zu halten, um zu entladen. Damit wird der fließende Verkehr eingeschränkt oder gar komplett aufgestaut.

### **Taxi- und Mietwagen:**

- Für das Taxi- und Mietwagengewerbe bedeuten die geplanten Tempo-30 Anordnungen längere Fahrzeiten. Da die Fahrten im Berliner Taxitarif nach Fahrstrecke abgerechnet werden, das Fahrpersonal aber nach Arbeitszeit bezahlt wird, werden umfangreiche Geschwindigkeitsbeschränkungen im Hauptstraßennetz unweigerlich zur Notwendigkeit der Erhöhung des Berliner Taxitarifs führen.

#### Handwerk:

- Auch das Handwerk ist bemüht, in den Bereichen, in denen das umsetzbar ist (z.B. Bau), den morgendlichen Berufsverkehr zu meiden und möglichst früh an den jeweiligen Einsatzort zu gelangen. Das geschieht vor allem deshalb, um die unproduktiven Fahrzeiten im Interesse der Kunden und Mitarbeiter möglichst zu minimieren. Mit der deutlichen Ausweitung der nächtlichen Tempo 30 Strecken wird dieses Bemühen erschwert und der durch geringeres Verkehrsaufkommen erzielbare Zeitvorteil deutlich vermindert.
- Dazu kommen einzelne Branchen (z.B. Filialbäcker), die traditionell vor sechs Uhr ihre Filialen beliefern und ebenfalls von den großflächigen Ausweitungen der nächtlichen Beschränkungen auf Tempo 30 betroffen wären.

### 3. Zur Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen haben wir folgende Hinweise:

Statt weitere Tempo-30-Abschnitte im Berliner Hauptstraßennetz für die Nacht (Maßnahme 5.2.2) anzuordnen bzw. vorzubereiten, ist zu prüfen, ob nicht alternative Maßnahmen zielführender sein könnten wie beispielsweise eine intelligente Ampelsteuerung oder die Erneuerung von Fahrbahnoberflächen und Brückensanierungen.

Zudem muss das U-Bahn-Netz stärker ausgebaut werden, um mehr Menschen für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu motivieren. Wichtige Lückenschlüsse im Straßennetz wie der 17. Bauabschnitt der A100 sowie die Tangentiale Verbindung OST (TVO) können zu einer Bündelung und Ableitung des Verkehrs führen, werden aber in der Planung nicht berücksichtigt. Auch neue Mobilitätskonzepte wie Mikromobilität, Car- und Bike-Sharing sowie Ride-Pooling spielen in der vierten Fortschreibung des Lärmaktionsplans keine Rolle.

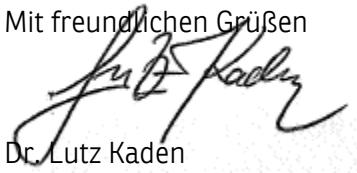
Bei der Umstellung der Bus-Flotte bei der BVG auf leisere elektrische Antriebe (Maßnahme 5.2.5.) ist darauf zu achten, dass im Zuge der aktuellen Haushalteinsparungen ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt werden. Presseberichterstattungen war neulich zu entnehmen, dass Neubestellungen möglicherweise pausiert werden sollen ([Pressebericht vom 9.9.2024](#)).

**Fazit:**

Die IHK Berlin und die Handwerkskammer Berlin bewerten die Zielrichtung des Entwurfs zur 4. Fortschreibung des Lärmaktionsplans grundsätzlich positiv, sehen aber die starken Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr kritisch. Insbesondere solche Strecken, die regelmäßig vom morgendlichen stadteinwärtigen Lieferverkehr und Handwerkerverkehr genutzt werden und solche Strecken, die zu Abendeventlocations führen, müssen in dieser Hinsicht besonders kritisch überprüft werden.

Wir freuen uns auf den weiteren fachlichen Austausch mit Ihnen und stehen wie gewohnt für Fragen in der Sache gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Lutz Kaden