Berliner Lärmaktionsplan 2024-2029 nachbessern

In Berlin mit seinen über 4 Millionen Einwohnern ist Lärm ein allgegenwärtiges Problem, das gesundheitliche Schäden verursachen kann. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes (2024-2029) des Landes Berlin bietet trotz der positiven Zielrichtung erhebliche Bedenken hinsichtlich der Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr, insbesondere auf Strecken, die für den morgendlichen Liefer- und Handwerkerverkehr sowie Abendeventlocations essenziell sind. Für eine lebenswerte Stadt ist Lärmschutz wichtig, genauso aber auch eine anforderungsgerechte Verkehrsinfrastruktur. Aus Sicht der Wirtschaft fehlen wesentliche Maßnahmen, um Verkehre zu bündeln bzw. auf andere Verkehrsträger umzulenken.

DURCH LÄRMSCHUTZ NICHT DIE NOTWENDIGE INFRASTRUKTUR GEFÄHRDEN

Mit der wachsenden Stadt nehmen auch die Verkehrswege zu. Für eine solide Infrastrukturplanung fehlen notwendige Verkehrsprognosen sowie ein Wirtschaftsverkehrsteil im Mobilitätsgesetz und ein Gesamtkonzept für Wirtschaftsverkehr. Ohne diese drohen durch neue Tempo-30-Abschnitte und Fahrbahnverengungen auf Hauptstraßen nur mehr Staus ohne nennenswerte Lärmreduzierung. Diese Maßnahmen werden ohne ausreichende Umsteigeangebote nicht zu weniger Autoverkehr führen und belasten Unternehmen ökonomisch.

Das Ziel, hohe Lärmbelastungen zu vermeiden, ist grundsätzlich richtig, da die Gesundheit der Berlinerinnen und Berliner geschützt werden sollte. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass auch nachts der Wirtschaftsverkehr aktiv ist. Taxen, Mietwagen, Baustellenbelieferungen und Supermärkte sind 24/7 im Betrieb. Daher müssen bei der Ausweitung von Tempo-30-Anordnungen in der Nacht neben den Belangen des ÖPNV auch die des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigt werden.

MAßNAHMENPLAN VERVOLLSTÄNDIGEN UND FÜR AUSREICHENDE FINANZIERUNG SORGEN

Im Lärmaktionsplan (Entwurf) fehlen einige der effizientesten Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms. Insbesondere zählen dazu Fahrbahn- und Brückensanierungen. Seit vielen Jahren gibt es in Berlin einen Investitionsstau, der aufgeholt werden muss. Aber auch der Ausbau der U-Bahn, der den motorisierten Individualverkehr „umsteigen" lässt sowie der Ausbau von Tangentialstrecken zur Bündelung und Ableitung von Verkehren gehören hier hinein. Vermisst werden zudem attraktive Umsteigeangebote für Pendler sowie „grüne Wellen" auf Hauptstraßen. Neue Mobilitätskonzepte und leise Antriebe müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Statt weitere Tempo-30-Abschnitte im Berliner Hauptstraßennetz für die Nacht anzulegen bzw. vorzubereiten, ist zu prüfen, ob nicht alternative Maßnahmen zielführender sein könnten wie beispielsweise eine intelligente Ampelsteuerung. Zudem muss das U-Bahn-Netz stärker ausgebaut werden, um mehr Menschen für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu motivieren.

WIRTSCHAFTSVERKEHR UND LADEZONEN SICHERN

Auch wenn sich das Mobilitätsverhalten von Unternehmen ändert, wird Berlin weiterhin anforderungsgerechte Hauptverkehrsstraßen sowie Lade- und Lieferzonen benötigen. Lkw und Lieferwagen werden auch in Zukunft eine primäre Rolle spielen. Allerdings verändert sich auch der Wirtschaftsverkehr: Unternehmen sind zunehmend auf „just in time" angewiesen und ihre Wertschöpfungsketten darauf ausgerichtet.

IHK-AKTIVITÄTEN

- Teilnahme am Forum Lärmminderung von SenMVKU
- IHK-Strategiekreis Lärmminderung
- IHK-Unternehmensumfrage
- Positionierung zum Lärmaktionsplan mit weiteren Wirtschaftsverbänden

Industrie- und Handelskammer zu Berlin
Dr. André Schmiljun | E-Mail: andre.schmiljun@berlin.ihk.de
Fasanenstraße 85 | 10623 Berlin | Tel.: +49 30 31510-614 | Fax: +49 30 31510-614