

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Wolfgang Albers (LINKE)

vom 27. November 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. November 2012) und **Antwort**

Lärmbelästigung durch den Durchgangsverkehr auf der Gehrenseestraße auch noch nachts nötig?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen auf der Gehrenseestraße in Hohenschönhausen?

Antwort zu 1: Die durchschnittliche werktägliche Gesamtquerschnittsbelastung in der Gehrenseestraße beträgt laut einer Verkehrszählung der Verkehrslenkung Berlin (VLB) im Jahr 2011 östlich der Anna-Ebermann-Straße ca. 17.300 Kraftfahrzeuge (Kfz) in 24 h.

Frage 2: Wie hoch ist die Lärmbelästigung für die Anwohner im Bereich Gehrenseestraße?

Frage 3: Wann wurde der Lärmpegel zuletzt gemessen?

Antwort zu 2 und 3: Die aktuelle Lärmkarte Berlin 2012 weist für die direkt an der Gehrenseestraße gelegene Wohnbebauung folgende Lärmpegel auf (aufgerundet auf ganze dB(A)):

Ganztagesindex (LDEN) bis zu 71 dB(A)
Nachtindex (LN) bis zu 62 dB(A) (Beurteilungszeitraum 22:00 bis 6:00 Uhr).

Die angegebenen Werte wurden auf Basis von Verkehrszählungen der VLB aus dem Jahr 2009 (mit einer etwas höheren Verkehrsbelastung von ca. 18.200 Kfz/24 h) ermittelt.

Verkehrslärm wird gemäß bundesweit geltenden Richtlinien nicht gemessen, sondern rechnerisch ermittelt. Die oben genannten Lärmpegel wurden nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) berechnet. Diese ist angelehnt an die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), wurde jedoch an die Anforderungen des Sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 34. Durchführungsverordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (34. BImSchV) angepasst.

Gemäß § 47c Abs. 4 BImSchG werden Lärmkarten mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet.

Frage 4: Woran scheidet die Einrichtung zumindest einer nächtlichen Tempo-30-Schutzzone?

Antwort zu 4: Das Straßenverkehrsrecht ist Gefahrenabwehrrecht. Verkehrszeichen dürfen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist und aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine erhebliche Gefahrenlage (z.B. Unfall- oder Gesundheitsgefahr) besteht. Für die Gehrenseestraße wurde ein solches zwingendes Erfordernis im Einzelfall bisher nicht festgestellt.

Berlin hat als bislang einzige deutsche Großstadt das Hauptverkehrsstraßennetz systematisch auf die Eignung von Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen untersucht. Im Ergebnis wurde Tempo 30 im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) an 164 Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes mit einer Gesamtlänge von 82 km angeordnet.

Gleiches gilt für die Eignung von Tempo 30 ganztags (0-24 Uhr). Auch hier wurde auf der Grundlage einer stadtweiten systematischen Untersuchung auf weiteren 16 Abschnitten Tempo 30 ganztags angeordnet, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Luftqualität zu verbessern und die Lärmbelastung zu senken.

Vor allem im Zusammenhang mit der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie, aber auch zur Minderung der verkehrsverursachten Luftschadstoffe und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit stellt sich oft die Frage, ob – und ggf. unter welchen Rahmenbedingungen – Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen ein geeignetes Instrument ist. Zurzeit werden die Auswirkungen dieser Maßnahmen an 19 Abschnitten näher untersucht (Vorher-Nachher-Betrachtung: Fahrverhalten jeweils drei Jahre vor bzw. nach dem Aufstellen der Verkehrszeichen). Wichtigstes

Ziel ist es, die Wirksamkeit der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen genauer zu untersuchen und geeignete Kriterien für die Anordnung von Tempo 30 darzustellen. Aus diesen Erkenntnissen heraus sollen Schlussfolgerungen für den weiteren Umgang mit Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen in Berlin abgeleitet werden.

Berlin, den 07. Dezember 2012

In Vertretung

E p h r a i m G o t h e

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Dez. 2012)