

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Heidi Kosche (GRÜNE)

vom 02. Juni 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Juni 2015) und **Antwort**

#### Hoher Lärmpegel gefährden die Gesundheit der betroffenen Anwohner\*innen

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

Vorbemerkungen: Der Lärmaktionsplan 2013 – 2018 hat das Hauptverkehrsstraßennetz Berlins auf einer Länge von 1.416 km systematisch auf Belastungsschwerpunkte untersucht. Schwerpunkte sind dort, wo hohe Lärmpegel und eine große Anwohnerdichte zusammentreffen, was für 280 km zutrifft. Auch die Friesenstraße ist enthalten. Sie gehört hier aber nicht in die Gruppe der höchstbelasteten Straßen und wird daher auch nicht im Lärmaktionsplan als die Straße mit der höchsten Dringlichkeit zur Lärmreduzierung geführt. Richtig ist, dass sowohl in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung als auch in der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans zahlreiche Hinweise zur Friesenstraße eingegangen sind.

Frage 1: Welche Maßnahmen zur Lärm- und Vibrationsreduzierung wurden in der Friesenstraße seit Bekanntwerden der hohen Lärmbelastung seit 2013 bis heute umgesetzt?

Antwort zu 1: Seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurden Maßnahmen zur Problemlösung geprüft. In einem ersten Schritt dienten Zählungen der Verkehrsmengen als Grundlage für eine Berechnung der Lärmbelastung, um so eine objektive Beurteilung zu ermöglichen. Die Lärmbelastungen überschreiten die Schwellenwerte des Berliner Lärmaktionsplans sowohl ganztags als auch nachts. Die strategische Lärmkarte des Landes Berlin im öffentlich zugänglichen Umweltatlas ist mit den Daten der Friesenstraße ergänzt worden.

Im zweiten Schritt wurden Möglichkeiten zur Sperrung der Straße für den Durchgangsverkehr, der Hauptforderung aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, geprüft. Dies musste mit Verweis auf verkehrliche Belange verworfen werden.

Abstimmungen mit dem Bezirk als Straßenbaulastträger und unter Einbindung der Denkmalschutzbehörde führten zum angestrebten Lösungsansatz einer Fahrbahn-

sanierung in Verbindung mit einer Straßenraumgestaltung. Derzeit wird an einer Vorplanung gearbeitet.

Frage 2: Wie weit ist der Stand der Prüfung und Umsetzung der im Lärmaktionsplan empfohlenen weiteren Maßnahmen?

Antwort zu 2: Maßnahmen im Straßenland wie Fahrbahnsanierung, straßenräumliche Maßnahmen, Förderung des Radverkehrs sind in der Abstimmung mit den zuständigen Stellen. Eine Umsetzung ist erst nach Beschluss des Doppelhaushalts 2016/17 möglich.

Die Lärmsanierung der Berliner Autobahnabschnitte befindet sich derzeit in der Bearbeitung.

Seit Anfang 2014 fördert das landeseigene Schallschutzfensterprogramm die Verbesserung des Schallschutzes der Fenster von Wohngebäuden. Voraussetzung ist eine hohe Lärmbelastung durch

- Straßen in der Baulast des Landes Berlin,
- Schienenverkehr der Berliner Verkehrsbetriebe<sup>1</sup> (Tram und oberirdische U-Bahn)

und, dass aktive Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms nicht möglich, bzw. im ausreichenden Umfang verfügbar sind.

Frage 3: Aus welchem Grund ist der bereits beschlossene Austausch in 2015 des Pflasterbelags der Friesenstraße zugunsten einer Asphaltdecke aufgeschoben worden?

Antwort zu 3: Für eine kurzfristige Realisierung standen bislang keine ausreichenden Finanzmittel zur Verfügung, da eine sehr aufwändige grundhafte Sanierung der Straße erforderlich ist, verbunden mit hohen Kosten.

Zur Absicherung der Finanzierung wird derzeit die Förderung durch das „Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE Umwelt)“ beantragt. Die Umsetzung der Maßnahme ist an eine Förderzusage gekoppelt.

<sup>1</sup> BVG

Frage 4: Welche weiteren Maßnahmen sind neben des Auftrags einer Asphaltdecke zur Reduzierung von Erschütterungen und Vibrationen geplant und wann sollen diese stattfinden?

Frage 6: Inwiefern sind die im Lärmaktionsplan erwähnten notwendigen Abstimmungen der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärmreduzierung zwischen Bezirk, Senatsverwaltung und Denkmalämtern bereits erfolgt, bereits fertig geplant bzw. bis wann sind diese abgeschlossen?

Frage 10: Welche verkehrsbaulichen / verschwenkenden Maßnahmen sind im Rahmen der Asphaltierung zur Entschleunigung des Verkehrs geplant?

Antwort zu 4, 6 und 10: Eine abschließende Planung liegt noch nicht vor. Derzeit werden Varianten mit unterschiedlichen Ausformungen von Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln, Bushaltestellen und Fahrbahnaufteilungen unter Beteiligung des Denkmalschutzes geprüft. Begleitend zur Planungskonkretisierung sind Öffentlichkeitstermine beabsichtigt, der erste im Juli 2015. Angestrebt wird eine Fertigstellung der Planung bis Ende 2015. Der Umbau soll im Frühjahr 2016 beginnen.

Frage 5: Aktuell haben sich der Durchgangsverkehr von Fernbussen und anderem Schwerlastverkehr in der Friesenstraße weiter verschärft.

Welche weiteren Maßnahmen könnten zur Beschränkung des zunehmenden Schwerlastverkehrs und von Fernbussen in dieser Straße ergriffen werden, um zur Entlastung der Anwohner der Friesenstraße von Lärm, Abgasen und Erschütterungen beizutragen?

Antwort zu 5: Dem Berliner Senat liegen keine Erkenntnisse oder Nachweise vor, dass der Lkw- und Busverkehr in der Friesenstraße zugenommen hat. Aus vorliegenden Zählungen aus 2013 und 2014 ergeben sich keine Zunahmen. Beim Straßenzug Friesenstraße – Zossener Str. handelt es sich um eine übergeordnete Straßenverbindung mit Linienbusverkehr bei gleichzeitig geringem Durchgangsverkehr (weniger als 20 % des Gesamtkfz-Verkehrs). Der Straßenzug erfüllt außerdem eine wichtige Sammelstraßenfunktion für den Bergmannkiez. Die Verkehrsmenge von ca. 8.500 Kfz/Werktag ist dafür nicht ungewöhnlich. Gleichwohl kann z.B. durch temporäre Baustellen in der Umgebung eine vorübergehende Erhöhung der Lkw-Fahrten eintreten.

Im Zuge der Planung zur Begegnungszone Bergmannstraße ist es aber Absicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt auch den Knoten Zossener Str./Bergmannstr./ Friesenstr. zu untersuchen, um evt. ergänzende Maßnahmen zur besseren Querung für den Fußverkehr zu ermöglichen, was zu einer weiteren Dämpfung des Verkehrs führen kann.

Frage 7: Ist die Asphaltierung der Friesenstraße mit einer gleichzeitigen Herausnahme der Friesenstraße aus der Tempo-30-Zone verbunden, so dass dann Tempo 50 gelten würde?

Antwort zu 7: Es sind keine Veränderungen straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen geplant.

Frage 8: Von welcher Veränderung in der Menge des Fahrzeugverkehrs ist infolge der verbesserten Oberflächenqualität der Fahrbahn nach einer Asphaltierung auszugehen?

Antwort zu 8: Es wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsmengen infolge der Maßnahme nicht ändern.

Frage 9: Inwieweit ist eine Verbesserung für den Fahrradverkehr in die bauliche Gestaltung im Rahmen der Asphaltierung der Friesenstraße geplant?

Antwort zu 9: Der Fahrbahnzustand heute bietet für den Radverkehr keine guten Bedingungen. Mit einer Fahrbahnsanierung werden die Voraussetzungen für eine Nutzbarkeit geschaffen, die mit straßenräumlichen Maßnahmen ergänzt werden müssen. Hierzu zählt eine geeignete Fahrbahnaufteilung genauso wie ausreichend Abstellanlagen. Konkrete Planungsergebnisse liegen aber noch nicht vor.

Berlin, den 16. Juni 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Juni 2015)