

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU) und Dennis Haustein (CDU)

vom 16. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Juni 2025)

zum Thema:

Lärmaktionsplan: Verkehrslärm in der gesamten Frankfurter Allee betrachten

und **Antwort** vom 1. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Juli 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU) und
Herrn Abgeordneten Dennis Haustein (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22948
vom 16. Juni 2025

über Lärmaktionsplan: Verkehrslärm in der gesamten Frankfurter Allee betrachten

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

Frage 1:

Was sagt der LärmAtlas im FIS-Broker über die Lärmemission / Lärmkennziffer auf der Frankfurter Allee im Bereich Friedrichshain aus?

Antwort zu 1:

Die strategischen Lärmkarten berechnen die Immissionen in einer Höhe von vier Metern über Grund flächendeckend als Rasterlärmkarte oder als Fassadenpegel. Diese Karten betrachten den Zeitraum ganztags von 00:00–24:00 Uhr (L_{DEN}) und nachts von 22:00–06:00 Uhr (L_N).

Die berechneten fassadenseitigen Immissionspegel der strategischen Lärmkarte 2022 für den Abschnitt der Frankfurter Allee im Friedrichshainer Bereich liegen ganztags (L_{DEN}) zwischen 60 dB(A) und 76 dB(A) sowie nachts (L_N) zwischen 53 dB(A) und 68 dB(A).

Frage 2:

Warum existiert kein Steckbrief zur Tempo-30-Regelung auf der Frankfurter Allee in Bereich Friedrichshain, obwohl dieser ausdrücklich Teil des Untersuchungsgebiets ist?

Antwort zu 2:

Mit dem aktuellen T30-Konzept nachts wird eine faktenbasierte, systematische berlinweite Analyse durchgeführt, um eine ausgewogene Kulisse nächtlicher Geschwindigkeitsreduktionen zu erhalten. Der genannte Straßenabschnitt liegt aufgrund der Relevanz für den öffentlichen fahrplanbasierten Personennahverkehr (ÖPNV) in der noch vertiefend zu prüfenden Untersuchungskulisse des Konzeptes.

Aufgrund vieler kritischer Anschlüsse im ÖPNV-Netz ist allerdings zu erwarten, dass im Ergebnis der Abwägung allenfalls nur für einen Teil der Untersuchungskulisse eine nächtliche Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmschutzgründen möglich sein wird. Davon wird möglicherweise auch die Frankfurter Allee aufgrund ihrer Bedeutung für den nächtlichen fahrplanbasierten ÖPNV betroffen sein können.

Frage 3:

Aus welchem Grund liegen im Gegensatz dazu für den Lichtenberger Abschnitt bereits Steckbriefe vor?

Antwort zu 3:

Im Lichtenberger Teil der Frankfurter Allee ergab die Prüfung der BVG zur Berücksichtigung des ÖPNV-Fahrgastbelangs, dass dieser Streckenabschnitt als unkritisch bewertet wird. Damit überwiegt der Gesundheitsbelang in der Abwägung und begründet eine nächtliche Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmschutzgründen.

Frage 4:

Wie hoch war die Anwohnerbeteiligung bei der ersten öffentlichen Konsultation zum Konzept „Tempo 30 nachts“?

Antwort zu 4:

Die erste öffentliche Information für die breite Öffentlichkeit zum Konzept „Tempo 30 nachts“ wurde vom 23. Juni bis 9. August 2023 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berlin 2024 – 2029 (LAP) im Onlinedialog auf mein.berlin.de gegeben.

Dort wurde auf der Übersichtsseite des LAP zu den Arbeiten am T30-Konzept nachts informiert. Des Weiteren gab es in zwei Modulseiten Dialogabfragen zu den Themen des verhaltensbedingten Verkehrsverhaltens und zu den städtischen Ruhe- und Erholungsräumen. Im Zeitraum des Onlinedialogs wurden auf der Beteiligungsplattform insgesamt 28.332 eindeutige Seitenansichten für die Fortschreibung des LAP verzeichnet. Diese teilten sich auf in 8.900 eindeutige Seitenansichten für die Übersichtsseite des LAP, 16.166 für die Modulseite zum verhaltensbedingten Verkehrsverhalten und 3.266 für die Modulseite zu den städtischen Ruhe- und Erholungsräumen.

Zur zweiten öffentlichen Beteiligung zum Lärmaktionsplan wurden zum Themenblock „Leiserer Verkehr in der Nacht: T30-Konzept nachts“ die Steckbriefe des ersten Maßnahmenpakets veröffentlicht. Zu diesen war im Rahmen der Beteiligung eine Stellungnahme möglich. Berlinweit gingen zum Themenblock „Leiserer Verkehr in der Nacht: T30-Konzept nachts“ etwa 230 Beiträge ein.

Frage 5:

Wie wurde die hohe Beteiligung der Anwohner bei dieser Konsultation berücksichtigt und welche Konsequenzen wurden daraus gezogen?

Antwort zu 5:

Die Fragestellung bezieht sich vermutlich auf die hohe Beteiligung an der Frankfurter Allee zur ersten öffentlichen Beteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2024–2029 auf der Modulseite zum verhaltensbedingten Verkehrslärm. Hier wurde unter der Überschrift „Machen Sie lautes Verkehrsverhalten in Berlin sichtbar“ explizit lautes Verhalten im Straßenverkehr abgefragt. Die Ergebnisse sind in Anlage 5 der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Allgemeiner Bericht zur Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans) zusammenfassend dargestellt. Zum Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sind die Ergebnisse ab Seite 18 in Anlage 5 zu finden

https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/240619_lap_anlage5_oeb.pdf.

Berlinweit wurden zum verhaltensbedingten Verkehrslärm mehr als 2.000 Beiträge eingereicht. Nach Abstimmung mit der Polizei Berlin wurden Strecken mit drei oder mehr Hinweisen zusammengefasst, in Steckbriefen für die zuständigen Direktionen aufbereitet und der Polizei Berlin für gezielte Einsätze übergeben; dies betraf auch die Frankfurter Allee.

Unabhängig von der konkreten Fragestellung nach lautem Verkehrsverhalten wurden im freien Kommentarfeld oftmals Forderungen nach lärmmindernden Maßnahmen wie Tempo 30 geäußert. Diese wurden ebenfalls in Anlage 5 unter anderem auf Seite 51 dargestellt.

In dem T30-Konzept nachts des LAP wurden Einzelhinweise sowie hohe Beteiligungszahlen nicht als Entscheidungskriterium berücksichtigt. Im Konzept ist eine berlinweit einheitliche Abwägung auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung vorgegeben, in der die Lärmbelastung eine zentrale Bedeutung hat und u. a. die Auswirkungen auf den ÖPNV zu werten sind.

Frage 6:

Wann ist mit Ergebnissen für den Abschnitt der Frankfurter Allee im Bereich Friedrichshain zu rechnen?

Antwort zu 6:

Es ist beabsichtigt, das Prüfverfahren für das zweite Maßnahmenbündel noch im Jahr 2025 abzuschließen.

Berlin, den 01.07.2025

In Vertretung

Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt