



Berlin: gesünder und lebenswerter

Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023

Anlage 8: Verhalten im Straßenverkehr

Inhalt

1. Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung und Vorgehensweise	3
2. Freiwillige Verhaltensänderungen	5
2.1. Allgemeine Kampagnen initiieren	5
2.2. Bußgeldstelle vermittelt Informationen	6
2.3. Den Einsatz von Dialogdisplays weiterentwickeln	6
2.4. Laden und Liefern priorisieren	8
3. Motorradfahrende und Lkw-Führende ansprechen	9
4. Regeleinhaltung verbessern	10
4.1. Bundesregelungen anpassen	10
4.1.1. Verwarnungs- und Bußgelder erhöhen	10
4.1.2. Kostentragungspflicht ändern	10
4.2. Verkehrsüberwachung intensivieren	11
4.2.1. Allgemeine Verkehrsüberwachung optimieren	11
4.2.2. Tempo 30 zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm kontrollieren	11
4.3. Service verbessern	12
5. Fazit und Arbeitsaufträge	12
Impressum	13

1. Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung und Vorgehensweise

Das individuelle Verhalten im Kfz-Verkehr hat Einfluss auf die Lärmbelastung. Unnötiger Lärm entsteht vor allem durch das Fahren mit hoher Drehzahl und das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Aber auch das Parken und Halten in zweiter Reihe erzeugt häufig Lärm, weil es andere Verkehrsteilnehmende zum Bremsen, Ausweichen und wieder Beschleunigen zwingt. Schließlich können Verhaltensänderungen auch zur Lärmreduzierung bei besonders lauten Fahrzeugarten wie Motorrädern und Lkw führen. Bei Motorrädern sind neben den Fahrweisen auch technische Manipulationen vor allem an der Auspuffanlage lärmrelevant.

Es ist daher sinnvoll, neben den baulichen und verkehrsorganisatorischen Lärmreduzierungsmaßnahmen auch Strategien zu den derzeit ungenutzten Potenzialen durch ein geändertes Verkehrshalten der Kfz-Führenden zu entwickeln. Der Fokus der Maßnahmen sollte auf den Lärmbrennpunkten liegen, an denen die Lärmpegel an den Fassaden der Wohnhäuser durch den Kfz-Verkehr durchgängig im potenziell gesundheitsgefährdenden Bereich liegen. Dies betrifft laut Lärmkartierung rund 335.000 Bewohnerinnen und Bewohner in Berlin. Die Potenziale des Handlungsansatzes „Verhalten im Straßenverkehr“ verdeutlichen folgende Beispiele:

- **Geschwindigkeiten:** Das Überschreiten einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde um 10 beziehungsweise 20 Kilometer pro Stunde bewirkt etwa einen um 1 beziehungsweise 2 dB(A) höheren Mittelungspegel. Bei ähnlich hohen Überschreitungen von Tempo 30 steigen die Pegel tendenziell noch stärker. Zum Vergleich: Pegelminderungen um 1 bis 2 dB(A) entsprechen etwa einer Verkehrsabnahme um 20 beziehungsweise 37 Prozent. Diese Wirkung ist an den betroffenen Lärmschwerpunkten (Hauptverkehrsstraßen) nur selten durch verkehrslenkende Maßnahmen erzielbar. Hinzu kommt die Verringerung der als besonders lästig empfundenen Pegelspitzen.
- **Verkehrsfluss:** Die Verstetigung eines inhomogenen Verkehrsflusses kann die Mittelungspegel um 1 bis 2 dB(A) senken. Die nationale Rechenvorschrift RLS-90 setzt wegen der Anfahrgeräusche an lichtsignalisierten Knotenpunkten entfernungsabhängige Zuschläge von 1 bis 3 dB(A) an. Zum Vergleich: Für eine Pegelminderung um 3 dB(A) müsste die Verkehrsmenge halbiert werden. Weniger Halten und Parken in zweiter Reihe kann daher einen direkten Beitrag zur Lärmreduzierung leisten.
- **Behinderung von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden:** Das Vermeiden von ordnungswidrigem Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen, Gehwegen und an Querungstellen ist nicht direkt in Dezibel quantifizierbar. Es ist aber unstrittig, dass die Potenziale einer Verkehrsverlagerung auf unmotorisierte Verkehrsmittel nur ausgeschöpft werden können, wenn sich die unmotorisierten Verkehrsteilnehmenden sicher, ungehindert und komfortabel fortbewegen können.
- **Technische Manipulationen am Fahrzeug:** Die maximalen Emissionspegel können bei manipulierten Abgasanlagen in Fahrzeughöhe über 100 dB(A) liegen. Der Vorbeifahrpegel liegt bei regelkonformer Fahrweise ohne Manipulationen mehr als 20 dB(A) darunter. Diese Einzelereignisse sind im Mittelungspegel nicht immer unmittelbar erkennbar – sie wirken aber extrem belästigend und nachts schlafstörend.

Im Folgenden werden mögliche Maßnahmen skizziert, mit denen ein regelgerechteres Verhalten im Verkehr erreicht werden könnte. Diese Ansätze würden nicht nur zu weniger Verkehrslärm beitragen, sondern auch die Verkehrssicherheit und die Entwicklung zu einer ÖV-, rad- und fußverkehrsfreundlichen Stadt fördern. Die Befolgung der Verkehrsregeln ist daher nicht nur ein Aspekt der Lärmaktionsplanung, sondern ein stadtweites gesellschaftliches Thema.

Dies verdeutlicht auch die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan, bei der das Straßenverkehrsverhalten stark im Fokus der Teilnehmenden stand.¹ Es zählt zu den „heißen Themen“ der Online-Beteiligung, die nach der detaillierten Auswertung aller Hinweise und Kommentare identifiziert wurden. Angesprochen haben die Teilnehmenden vor allem die Aspekte Rasen, unnötig starkes Beschleunigen, Hupen, Lkw-Lärm und allgemein die Missachtung von Verkehrsregeln. Der Lärm durch Motorräder wurde örtlich als lästig empfunden. Viele Beiträge beziehen sich auf die gefahrenen Geschwindigkeiten, fordern mehr Tempo-30-Anordnungen sowie mobile und stationäre Kontrollen.

Die Strategie zur Verhaltensbeeinflussung im Berliner Lärmaktionsplan greift diese Aspekte auf. Sie besteht aus drei Handlungsfeldern, die wegen der Wechselwirkungen ganzheitlich zu betrachten sind:

- **Verhalten freiwillig ändern:** Ganzheitliche Öffentlichkeitskampagnen tragen mit Informationen und Appellen zu einer Verhaltensbeeinflussung bei.²
- **Besondere Zielgruppen ansprechen:** Motorradfahrende und Lkw-Führende werden gesondert angesprochen.
- **Regeleinhaltung verbessern:** Eine effektivere Verkehrsüberwachung und konsequentere Sanktionierung schaffen objektiv hohe und subjektiv wahrnehmbare Entdeckungswahrscheinlichkeiten.

Die folgenden Ansätze sind als erster Vorschlag zu verstehen. Welche Möglichkeiten tatsächlich in Frage kommen und welche Voraussetzungen dafür zu schaffen wären, soll im Nachgang zum Lärmaktionsplan-Beschluss mit Beteiligung der betroffenen Fachstellen geprüft werden.

¹ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Berlin wird leiser – Auswertungsbericht der Öffentlichkeitsbeteiligung, 12/2018.

² Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit fordert auch das Berliner Mobilitätsgesetz „kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen“, vergleiche § 21 Abs. 5 MobG.

2. Freiwillige Verhaltensänderungen

Das Handlungsfeld „Freiwillige Verhaltensänderungen“ bewegt Verkehrsteilnehmende vor allem über Kommunikation zu einem lärmärmeren Verhalten. Beim Lieferverkehr werden auch die Bedingungen für regelkonformes Handeln verbessert.

2.1. Allgemeine Kampagnen initiieren

Studien zeigen, dass „in vielen Fällen Regelungen nicht oder nur teilweise korrekt von den Verkehrsteilnehmern wiedergegeben werden können“.³ Beispielsweise wird aus der Berliner Praxis berichtet, dass Betroffene das Dulden von Laden und Liefern in zweiter Reihe irrtümlich häufig so deuten, dass es zulässig sei. Dies wird unter Umständen fallweise durch die sogenannte „Berliner Linie“ begünstigt.⁴ Aber auch wenn Regeln bekannt sind, wird mitunter bewusst dagegen verstoßen. Dies liegt an Gleichgültigkeit gegenüber den Auswirkungen, an geringer Entdeckungswahrscheinlichkeit oder an zu geringen Geldbußen.⁵

Neben den unten genannten Maßnahmen für höhere Entdeckungswahrscheinlichkeiten und höhere Geldbußen sind daher auch Strategien sinnvoll, die Informationen zu Regeln und Wirkungen vermitteln und das persönliche Verkehrsverhalten auf freiwilliger Basis beeinflussen (vergleiche hierzu auch § 21 Abs. 5 MobG). Sinnvoll können beispielsweise Kampagnen mit folgenden Zielen sein:

- Wissen vermitteln, wo dieses nicht ausreichend vorhanden ist: Während die Regeln zur Geschwindigkeit allen bekannt sein dürften, sind richtige Verhaltensweisen in Bezug auf Lärm oder bei komplizierteren Park-Anordnungen gegebenenfalls vermittlungsbedürftig.
- Vorwurf der „Abzocke“ aktiv begegnen: Verkehrskontrollen, besonders zu Parken und Geschwindigkeiten werden von Teilen der Presse oder Bürgern mitunter als „Abzocke“ bezeichnet. Diese Diskussion lenkt von den eigentlichen Schutzzwecken ab und die Akzeptanz sinkt möglicherweise. Gleichzeitig gibt es auch anderslautende Meinungen zum Thema, die mehr Aktionen gegen zu schnelles Fahren und gefährdendes Parken fordern. Neben den unten genannten gezielten Informationen für die Personen, die Verkehrsverstöße begehen, können auch allgemeine Informationskampagnen gestartet werden. Gegebenenfalls könnte auch geprüft werden, ob ein Anteil der Verwarungs- und Bußgelder oder der Einnahmeüberschuss freiwillig für mit dem Thema verwandte Zwecke gebunden wird.⁶
- Diskrepanz zwischen formellen und personalen Normen verringern: Formelle Normen sind in diesem Fall die Verkehrsregeln der Straßenverkehrsordnung. Personale Normen sind die eigenen Überzeugungen einer Person zur Frage „richtig“ oder „falsch“.
- Personale Normen beeinflussen das Verhalten stark,⁷ deshalb sind Ansätze besonders erfolgsversprechend, die zu Überschneidungen von formellen und personalen Normen führen.
- Deskriptive Norminformation geben: Menschen tendieren dazu, ihr eigenes Verhalten dem ihrer Umgebung anzupassen. Es kann daher wirksam sein, darüber zu informieren, wie sich andere Personen in ähnlichen Situationen verhalten.⁸ Voraussetzung für den gewünschten Effekt ist eine hohe Einhaltungquote der „anderen“ – bei einer niedrigen Quote gäbe es sonst einen Anlass für Fehlverhalten. Für die angestrebte Lärmreduzierung könnten entsprechende Informationen vermittelt werden (zum Beispiel „90 Prozent der Pkw fahren hier im 4. Gang“).

3 Unfallforschung der Versicherer UDV (2011): Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement, Seite 20.

4 Vergleiche Abgeordnetenhaus Berlin, Drucksache 17/16457, Antwort auf Frage 14 der schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Andreas Baum vom 17. Juni 2015: „Bereits im Jahr 1978 sind in Ausformung eines BGH-Beschlusses, nachdem im Straßenverkehr zwischen den Belangen der gewerblichen Güterversorgung (Wirtschaftsverkehr) und des übrigen Fließverkehrs eine sinnvolle Interessenabwägung vorzunehmen ist, gemeinsam zwischen der Polizei Berlin und der Höheren Straßenverkehrsbehörde konkrete Abwägungskriterien als Grundlage eines einheitlichen polizeilichen Einschreitens entwickelt worden (sogenannten „Berliner Linie“). Seitdem wird zur Vermeidung von Willkürentscheidungen in der Verkehrsüberwachung gegen das Parken in zweiter Reihe grundsätzlich nicht eingeschritten, wenn das Interesse des Parkenden an der durchzuführenden Lieferung objektiv gegenüber dem Interesse des Fließverkehrs überwiegt, in zumutbarer Entfernung keine ordnungsgemäße Parkmöglichkeit besteht, das Ladegeschäft zügig und außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten durchgeführt wird, in gleicher Fahrtrichtung eine dritte Fahrspur von mindestens 3 Meter Breite vorhanden bleibt, der übrige Verkehr nicht gefährdet oder unzumutbar behindert wird und das Lieferfahrzeug unmittelbar nach Beendigung des Ladegeschäftes weggefahren wird.“

5 Unfallforschung der Versicherer UDV (2011): Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement, Seite 30 ff.

6 Der Landkreis Osterholz in Niedersachsen hat sich eine solche Zweckbindung von Überschüssen aus der Überwachung des fließenden Verkehrs auferlegt. Sie werden für verkehrssichernde Maßnahmen verwendet, darunter Schulungen, neue Messanlagen oder bauliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit. Der Landkreis berichtet daher von einer hohen Akzeptanz ihrer Überwachungstätigkeit. Aus: Stelljes, Antje: Zweckbindung von eingenommenen Bußgeldern im Verkehrsbereich. Präsentation auf dem Seminar des Deutschen Verkehrssicherheitsrats zu Verkehrsüberwachung und Sanktion im Juni 2018. https://www.dvr.de/download/presseseminare/ps_2018-06-22_stelljes.pdf. Abruf am 2. Juli 2018.

7 Unfallforschung der Versicherer UDV: Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement, 2011, Seiten 70 und 113.

8 Unfallforschung der Versicherer UDV: Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement, 2011, Seite 24.

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung wären Kampagnen zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, Falschparken, hohen Drehzahlen und lärmrelevanten Fahrzeugeigenschaften sinnvoll. Teilweise könnten Synergien mit der Verkehrssicherheit genutzt werden. Die Kampagnen sollten in Medium und Inhalt je nach Zielgruppen differenzieren und eine weite Verbreitung erzielen. Gegebenenfalls ist unter anderem die Nutzung der VMZ-Info-Tafeln möglich.

Bei der Kampagne des Bundes „Runter vom Gas“ wurde eine Evaluation der Verbreitung in Presse- und Öffentlichkeit durchgeführt. Diese ergab eine große Presseresonanz, zwei Drittel der Bundesbürger hatten von der Kampagne gehört.⁹ Zu Rücksichts- und Wissenskampagnen wurden keine Evaluationen gefunden, die die erwünschte Wirkung, also eine Anpassung der Verhaltensweise, direkt untersuchen.¹⁰

2.2. Bußgeldstelle vermittelt Informationen

Sanktionen sind wichtig, um ein regelkonformes Verhalten zu erreichen. Es ist aber sinnvoll, neben Sanktionen auch weitere Maßnahmen wie Wissensvermittlung zu ergreifen. Verkehrsbezogenes Wissen beeinflusst Einstellungen, Normen und Motive,¹¹ die wiederum Auswirkungen auf die Regeleinhaltung der Verkehrsteilnehmenden haben. Wissensvermittlung ist daher ein wichtiger Ansatzpunkt für eine bessere Regeleinhaltung. Neben den allgemeinen Kampagnen können auch gezielt Personen mit Fehlverhalten angesprochen werden.

Die Bußgeldstelle bei der Polizei nimmt bereits heute bei eingeleiteten Verfahren per Brief persönlich Kontakt auf. Derzeit geschieht dies nur zur Durchführung des Verfahrens und nicht zur pädagogischen Ansprache im Hinblick auf das Verkehrsverhalten. Briefen der Bußgeldstelle zu Verkehrsverstößen könnten zukünftig daher Informationen beiliegen, die die Gründe der Anordnung beziehungsweise der Verkehrskontrolle erläutern. Wenn die Strafe stets deutlich mit Informationen zum Sinn der Regel verknüpft wird, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die Norm zukünftig eigenmotiviert eingehalten wird.

Für die weitere Ausarbeitung der Strategie und die erforderliche Abwägung wäre zunächst zu diskutieren, welche Art von Verstößen mit Informationen versehen werden sollte und welche Argumentationen besonders hilfreich sind. Der zusätzliche Verwaltungsaufwand (zum Beispiel bei der Bußgeldstelle und dem Informationstechnik-Dienstleistungszentrum-ITDZ Berlin, wenn Informationen beigelegt werden) sollte abgeschätzt werden.

2.3. Den Einsatz von Dialogdisplays weiterentwickeln

Kfz-Führende verursachen in der Regel nicht absichtlich unnötige Lärmbelastungen. Die negativen Folgen wie beispielsweise nächtliche Schlafstörungen sind für sie nicht erkennbar, da sie die Betroffenen nicht kennen. Im Falle des Lärmschutzes kommt hinzu, dass gesundheitliche Langzeitwirkungen von Lärm weitgehend unbekannt und – anders als etwa Unfallfolgen – am Ort des Geschehens nicht sichtbar sind. Vor diesem Hintergrund sollten positive Verhaltensweisen wie lärmarme Fahrweisen wertgeschätzt und positiv verstärkt werden.¹² In Frage kommen beispielsweise folgende Ansätze:

- Dialogdisplays reduzieren nachweislich die Geschwindigkeiten, sie bewirken eine geringere Durchschnittsgeschwindigkeit, eine Harmonisierung des Geschwindigkeitsniveaus und geringere Überschreitungsquoten.¹³

9 BAST: Forschung kompakt. Evaluation der Verkehrssicherheitskampagne 2009 „Runter vom Gas!“, 2012.

10 In der Evaluationsstudie zur „Runter vom Gas“-Kampagne wird die Ausrichtung der Untersuchung thematisiert: „Hier war explizit nicht die Zielsetzung, Wirkungen der Kampagne auf Einstellungen zu problematischen Fahrweisen zu testen. Aufgrund der vielfältigen Einflussfaktoren und der „Zähigkeit“ von längerfristig existierenden kognitiven Strukturen ist eine messbare Veränderung als Folge der Kampagne nicht zu erwarten.“ BAST (2014): Prozessevaluation der Kampagnenfortsetzung 2011–2012 „Runter vom Gas!“. Heft 246, Seite 27.

11 Schade, Jens: Regelakzeptanz und Regelbefolgung bei der Geschwindigkeitswahl. Präsentation beim DVR-Verkehrsforum 2014, Folie 6.

12 Unfallforschung der Versicherer UDV: Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement, 2011, Seite 112.

13 Unfallforschung der Versicherer UDV: Unfallforschung kommunal Nr. 6. „Lob und Tadel“ – Wirkungen von Dialog-Displays, 2009, Seite 2, sowie Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin/LK Argus GmbH, VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH: Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin, 2013.

Daher sollten an lärmbelasteten Strecken mehr Tempo-Dialogdisplays aufgestellt werden, um die Geschwindigkeiten und Lärmpegel zu verringern. Für die Akzeptanz der Dialogdisplays könnte der Senat aktiv bei den Bezirken werben, indem er über die Wirkungen und die damit möglichen Verkehrszählungen informiert. Zu diskutieren wären auch die derzeit getrennten Zuständigkeiten für die Beschaffung der Displays und ihren Betrieb.

- Wie bei den Geschwindigkeits-Dialogdisplays können auch Lärm-Dialogdisplays aufgestellt werden. Sie messen die Immission und zeigen eine entsprechende Aufforderung, zum Beispiel „Bitte leiser!“. In Baden-Württemberg wurden mit dem System gute Erfahrungen gemacht.¹⁴ Die Maximalpegel am Messort sanken im Mittel um rund 1 bis 2 dB(A). Die Anteile der Motorräder mit besonders hohen Schallpegeln an allen jeweiligen Vorbeifahrten sanken um bis zu 40 Prozent.¹⁵ Während des Betriebs trat kein Gewöhnungseffekt ein, nach dem Rückbau der Dialogdisplays ging die Wirkung jedoch zurück.
- Alle Dialogdisplays könnten eine moderne und berlin-spezifische Gestaltung erhalten, um die Identifikation zu erhöhen.

Für die weitere Ausarbeitung der Strategie und die erforderliche Abwägung wäre unter anderem durch die für Verkehr zuständige Verwaltung und die Bezirke zu klären, welche Geräte für Berlin geeignet sind, wer für Anschaffung, Gestaltung und Betrieb der Displays verantwortlich ist und nach welchem Prinzip die Standorte ausgewählt werden.



Abbildung 1: Dialogdisplay zu Verkehrslärm

¹⁴ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Senkung des Motorradlärms durch den Einsatz von Motorradlärmdisplayanzeigen. Pressemitteilung vom 24. April 2017.

¹⁵ Für die Ermittlung dieses Werts wurde vor Aufstellen des Displays ein lokaler Schwellenwert festgelegt, den 10 Prozent der Motorräder überschreiten. Er lag je nach Standort zwischen 83 und 94 dB(A). Während der Display-Phase wurde ermittelt, wie viele Motorräder diesen Schwellenwert nun überschreiten, vergleiche ebenda, Seite 13 f.

2.4. Laden und Liefern priorisieren

Wer in zweiter Reihe hält oder parkt,¹⁶ verursacht häufig Störungen im Kfz-Verkehrsablauf und damit höhere Lärmemissionen. Radfahrende werden behindert, die Attraktivität der Routen für den Radverkehr sinkt. Ein häufiger Grund für das Stehen in zweiter Reihe ist das Laden und Liefern. Zu beachten ist hier unter anderem, dass ...

- ... die Parkraumbelastung in vielen Stadtteilen so hoch ist, dass wenig freie Parkstände zu finden sind,
- ... die Paket- und Lieferdienste in der Regel unter hohem Zeitdruck stehen und nur einen geringen Weg zwischen Fahrzeug und Lieferort akzeptieren (vor allem dann, wenn 2.-Reihe-Parken eher möglich erscheint, zum Beispiel auf Hauptstraßen mit zwei Richtungsfahrbahnen),
- ... es nicht ausreichend viele Ladezonen gibt beziehungsweise diese oft regelwidrig beparkt werden,
- ... im untergeordneten Netz manche bezirkliche Straßenverkehrsbehörden grundsätzlich keine Ladezonen anordnen,¹⁷
- ... der Handlungsdruck durch das veränderte (Online-)Einkaufsverhalten und die wachsende Stadt zukünftig steigen wird.

Sinnvoll wäre daher ein dreistufiges Vorgehen, das voraussichtlich aber nur bei Ineinandergreifen von allen drei Schritten Erfolg verspricht:

- Insbesondere an Straßen mit hohem Geschäftsbesatz sollte die Einrichtung von weiteren Lieferbereichen geprüft werden. Gegebenenfalls kann die Bedarfsanmeldung über Gewerbetreibende erleichtert werden, zum Beispiel über eine Online-Karte.
- Die heute stellenweise schwer verständliche Beschilderung sollte hinsichtlich ihrer Allgemeinverständlichkeit systematisch überprüft werden.
- Zwingende Voraussetzung für den Erfolg von Ladezonen ist ein hoher Überwachungsdruck (vergleiche zur Sicherstellung der erforderlichen Personalkapazitäten Kapitel 2, Seite 5). Das ordnungswidrige Halten und Parken in Ladezonen liegt grundsätzlich in paralleler Zuständigkeit bei den bezirklichen Ordnungsämtern und der Polizei Berlin. Eine nachhaltige Lageverbesserung ist trotz Überwachung schwierig. Die Einhaltung von Regeln ist ein gesamtgesellschaftlicher Auftrag, in den alle beteiligten Akteure einzubeziehen sind.

Eine weitere Ausarbeitung der Strategie und die erforderliche Abwägung sollten mit dem in Arbeit befindlichen Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept unter Einbeziehung der Kammern und betroffenen Wirtschaftsverbänden koordiniert werden, spätestens jedoch vor Umsetzung der ersten Straßenumgestaltungen.

¹⁶ Nach StVO § 12, Abs. 4 ist Halten in zweiter Reihe „in der Regel“ nicht erlaubt. Ausnahmetatbestände wurden in der Rechtsprechung definiert, zum Beispiel für die Lieferung schwerer Güter. Auch bei den Ausnahmen darf der Verkehrsfluss jedoch nicht behindert werden. Darüber hinaus darf nie länger als 3 Minuten gehalten werden. Das Parken ist nicht in zweiter Reihe erlaubt, auch nicht zum Laden und Liefern. Eine Ausnahme gilt nur für Taxis. Vergleiche Schurig, Marquardt: StVO Kommentar. 13. Auflage 2009, Seite 162 f.

¹⁷ Bezirksamt Mitte. <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/strassenverwaltung/artikel.764870.php#ladezone>. Abruf am 2. Oktober 2019.

3. Motorradfahrende und Lkw-Führende ansprechen

In Berlin sind über 100.000 Krafträder zugelassen.¹⁸ Sie können je nach technischer Ausführung und Fahrstil sehr hohe Lärmpegel verursachen. Die Verwaltung berichtet von zahlreichen Beschwerden über Motorrad-Lärm, die sich vor allem auf verhaltensbedingte Probleme wie überhöhte Geschwindigkeiten und hochtouriges Beschleunigen, zum Teil in Verbindung mit manipulierten Auspuffanlagen, beziehen.

Viele Motorradfahrende vernetzen sich oder haben zumindest ein stärkeres Zusammengehörigkeitsempfinden. Diese vergleichsweise hohe Homogenität bietet Chancen für eine zielgruppenspezifische Ansprache, beispielsweise an bekannten Treffpunkten wie der Spanische-Allee-Brücke (sogenannte Spinnerbrücke), bei Umfeldveranstaltungen zum Motorradkorso und bei Händlern und Werkstätten.

Dass Verhaltensänderungen in diesen Gruppen möglich sind, zeigen Untersuchungen zu Lärminderungen durch Dialog-Displays mit der Anzeige „zu laut“ auf klassischen Biker-Landstraßen¹⁹ (vergleiche „Den Einsatz von Dialogdisplays weiterentwickeln“, Seite 6).

Ein Lkw ist innerorts durchschnittlich so laut wie zehn bis zwanzig Pkw.²⁰ Da Lkw praktisch ausschließlich in Ausübung des Berufes bewegt werden, ist auch hier eine zielgruppenspezifische Ansprache möglich. Mögliche Ansätze sind:

- Lkw-Führende werden über die Lärmwirkungen ihrer Fahrzeuge informiert. Ansatzpunkte sind vor allem die Fahrweise und die Ladungssicherung beziehungsweise der Umgang mit losen Spanngurten und so weiter bei unbeladenen Fahrzeugen.
- Das Projekt Sevas (Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für das Rheinland und NRW) hat in Zusammenarbeit mit fast allen Kommunen und Kreisen in Nordrhein-Westfalen ein Lkw-Vorrangnetz erarbeitet, um die Routenwahl der Lkw zu beeinflussen. Die Daten werden den Navigationsdiensten zur Verfügung gestellt.²¹ Ein ähnliches Projekt mit Online-Routenplaner gibt es in Hessen.²² In Abstimmung mit dem in Arbeit befindlichen Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept könnte geprüft werden, ob ein ähnliches Projekt in Berlin sinnvoll wäre.

Die Maßnahmen zu Lkw- und Motorradfahrern können mit dem Handlungsfeld „Allgemeine Kampagnen initiieren“ (Kapitel 2, Seite 5) gekoppelt werden. Eine Einbindung des Lärmaktionsplans auf den Seiten von „Berlin sicher mobil“ (<http://www.berlin-sicher-mobil.de/index.htm>) wäre gerade im Hinblick auf den integrativen Ansatz hilfreich und somit ziel führend.

18 Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Bestand an Kraftfahrzeugen 2017. <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/BasisZeitreiheGrafik/Bas-Strassenverkehr.asp?Ptyp=300@Sageb=46002@creg=BBB@anzwer=6>. Abruf am 8. Juni 2018.

19 Marwein, Thomas: Motorradlärm reduzieren. In: Lärmbekämpfung 4/2017, S. 117.

20 Umweltbundesamt UBA: Straßenverkehrslärm, 2017. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehrslaerm/verkehrsplaerm/strassenverkehrsplaerm>. Abruf am 8. Juni 2018.

21 „Mobil im Rheinland“ zum Projekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für das Rheinland und NRW“. <http://www.mobil-im-rheinland.de/lkw-navigation/index.html>. Abruf am 8. Juni 2018.

22 Internetrouutenplaner für Lkw in Hessen: <http://www.lkw-lotse.de/>. Abruf am 8. Juni 2018.

4. Regeleinhaltung verbessern

In diesem Kapitel werden Ansätze im Bereich von Bundesregelungen, der Verkehrsüberwachung und des Servicegedankens dargestellt.

4.1. Bundesregelungen anpassen

Wesentliche Rahmenbedingungen für die Sanktionierung von Regelverstößen liegen nicht in der Zuständigkeit des Landes Berlin. Indirekt kann das Land aber mittel- und langfristig, beispielsweise über eine Bundesratsinitiative, bessere Rahmenbedingungen anstreben.

4.1.1. Kostentragungspflicht ändern

Eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ergab, dass in Deutschland jedes zehnte Bußgeldverfahren zu Geschwindigkeits-, Rotlicht- und Abstandsverstößen eingestellt werden muss.²³ Der Autor dieser Studie schätzt die Anzahl der eingestellten Verfahren in ganz Deutschland auf eine Million pro Jahr.²⁴ Ein Viertel dieser Verfahren wird eingestellt, weil der Fahrzeugführer nicht ermittelt werden kann. Die Weigerung des Halters, den Fahrzeugführer anzugeben, ist eine häufige Vermeidungsstrategie im Verfahren.²⁵ Die Bußgeldstelle prüft dann weitere Maßnahmen und veranlasst diese gegebenenfalls. Dies ist jedoch aufwändig und fristgebunden. Manche Behörden verzichten oft auf die Einleitung eines Verfahrens.²⁶

Die Strategie könnte verschiedene Ziele verfolgen: die Bearbeitung für die Behörden wäre einfacher zu gestalten, die Bußgeldvermeidung von Verkehrssündern wäre zu erschweren und die Kosten der Verfahren bei Nichtmitwirkung des Halters sollten nicht der Allgemeinheit aufgebürdet werden. In Frage kämen beispielsweise folgende Ansätze:

- Eine „echte“ Halterhaftung, also die Belangung des Fahrzeughalters anstelle des Fahrzeugführers bei Verstößen, würde die Verhängung des Verwarnungs- und Bußgeldes bei Verkehrsverstößen vereinfachen. Diese Regelung gilt beispielsweise in Belgien, den Niederlanden, Frankreich, Portugal und Ungarn.²⁷ In Deutschland gibt es jedoch verfassungsrechtliche Bedenken zur Bestrafung von Dritten (Haltern) anstatt der Täter.²⁸
- Über eine Bundesratsinitiative könnte aber angeregt werden, den Halter zur Tragung der Verfahrenskosten bei Geschwindigkeitsverstößen zu verpflichten, wie dies nach § 25a StVG heute schon für Halt- oder Parkverstöße möglich ist („...Kann in einem Bußgeldverfahren wegen eines Halt- oder Parkverstoßes der Führer des Kraftfahrzeugs, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden oder würde seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern, so werden dem Halter des Kraftfahrzeugs oder seinem Beauftragten die Kosten des Verfahrens auferlegt“). Dieser Regelung stehen weniger verfassungsrechtliche Bedenken entgegen, der Verkehrsgerichtstag 2010 empfahl diesen Vorschlag.²⁹

23 Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Bericht M250: Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr, 2014, Seite 57.

24 Norddeutscher Rundfunk NDR: Fahrerhaftung: Raser ohne Strafe, 2015, Aussage bei 5:25 min.: <https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/Fahrerhaftung-Raser-ohne-Strafe,halterhaftung102.html>. Abruf am 8. Juni 2018.

25 Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Bericht M250: Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr, 2014, Seite 15.

26 Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Bericht M250: Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr, 2014, Seite 57.

27 Andreas Tryba: Die Vollstreckung europäischer Bußgeldbescheide in Deutschland, Halterhaftung vs. Fahrerhaftung, 2014. <https://www.dittmannhartmann.de/Fachgebiete/Strafrecht/Die-Vollstreckung-europaeischer-Bussgeldbescheide-in-Deutschland>. Abruf am 8. Juni 2018.

28 Empfehlung des Arbeitskreises I „Halterhaftung in Europa“ des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2010. Mögliche Reformen stehen in Fachkreisen immer wieder auf der Tagesordnung und werden kontrovers diskutiert. Dies zeigt auch ein Fachforum des Deutschen Verkehrs-rats DVR im Juni 2018 zum Thema „Halterhaftung und Halterkostenhaftung im fließenden Verkehr“, bei dem die Positionen zwischen einer leichteren Verfolgbarkeit von Verkehrsverstößen und zentralen juristischen Grundsätzen wie dem Schuldprinzip diskutiert wurden. Vergleiche Deutscher Verkehrs-rat DVR: Zusammenfassung des Verkehrsforsums zu Halterhaftung und Halterkostenhaftung im fließenden Verkehr im Juni 2018. https://www.dvr.de/presse/informationen/halterhaftung-und-halterkostenhaftung-im-fließenden-verkehr_id-5009.html. Abruf am 2. Juli 2018.

29 Empfehlung des Arbeitskreises I „Halterhaftung in Europa“ des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2010.

4.2. Verkehrsüberwachung intensivieren

Die Verkehrsüberwachung kann hinsichtlich möglicher Optimierungen geprüft werden. Die häufige Forderung nach „mehr Kontrollen“ greift jedoch zu kurz, wenn sie nicht auch die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt.

4.2.1. Allgemeine Verkehrsüberwachung verbessern

Für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Verkehr sind in Berlin laut ZustVO-OWiG³⁰ die Polizei und – für Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr – die Bezirksämter parallel zuständig. Die Polizei und der Außendienst der bezirklichen Ordnungsämter haben aber auch zahlreiche andere Aufgaben zu erfüllen. Bei der Polizei sind dies neben vielen anderen Aufgaben beispielsweise die Kriminalitätsbekämpfung, der Objektschutz und die Begleitung von Staatsbesuchen. Nach Auskunft der Innenverwaltung waren allein im Jahr 2018 rund 5.000 Versammlungen und Veranstaltungen in Berlin zu begleiten. Bei den Ordnungsämtern reicht das Spektrum von der Kontrolle von Hundevorschriften, dem Verhalten in Grünanlagen und Müllablagerungen der Überwachung des Jugendschutzes, des Lärmschutzes, des Umweltschutzes, der Straßenreinigung und des Nichtraucher-schutzes, sowie weitere saisonale Aufgaben (zum Beispiel Abgabe und Lagerung von Pyrotechnik) bis zur Einhaltung der genehmigten Straßensondernutzungen.³¹ Hier werden laufend Prioritäten für die Einsatzbereiche gesetzt – teils formal geregelt, teils im betrieblichen Alltag.

Ein wesentlicher Aspekt der Lärmaktionsplanung ist der Schutz der besonders sensiblen Nachtruhe. Ein stärkerer Überwachungsdruck wäre daher aus Sicht der Lärmaktionsplanung wünschenswert.³²

Vor dem Hintergrund, dass auch das geplante Mobilitätsgesetz wirksame Maßnahmen unter anderem zur „Verhinderung und Beseitigung von verkehrsbehinderndem oder verkehrssicherheitsgefährdendem Halten und Parken“ fordert,³³ könnten SenUVK, SenInnDS, Polizei Berlin und die Bezirke gemeinsam Möglichkeiten für eine umfangreichere Verkehrsüberwachung prüfen. In Frage kommen möglicherweise folgende Aspekte:

- Die Aufgabenerfüllung für eine vertiefte Verkehrsüberwachung und die gleichzeitige Erfüllung der in der Öffentlichkeit bereits vorhandenen Erwartungshaltungen obliegt der Polizei Berlin und den bezirklichen Ordnungsämtern.
- Es wäre unter Umständen hilfreich, wenn Einsatzkräfte einem klar definierten Aufgabengebiet (Verkehrsüberwachung inklusive Fahrzeugumsetzungen, siehe unten) zugeteilt werden könnten. So wäre die Handlungsfähigkeit gesichert und es würden Konkurrenzen zwischen Verkehrsüberwachung und anderen Aufgaben vermieden. Bei Vollzugsbeamten und dem allgemeinen Ordnungsdienst der Bezirke (AOD) ist dies jedoch nicht möglich. Zu diskutieren wäre daher, ob ähnliche Regelungen wie bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs in parkraumbewirtschafteten Gebieten durch die Ordnungsämter geschaffen werden können oder ob zumindest Schwerpunktaufgaben wie bei der Fahrradstaffel der Polizei formuliert werden können. Dies erscheint sinnvoll, weil zusätzliches Personal ansonsten lediglich die vorhandenen Lücken schließen würde und nicht (überwiegend) für eine intensivere Verkehrsüberwachung zur Verfügung stünde.
- Die Berliner Polizei hat „Regelfälle des Umsetzens“³⁴ definiert, die das Abschleppen in vielen Fällen als Regelsanktion vorsieht. Die Fahrzeugumsetzung ist besonders wirksam, weil die behindernde Wirkung des ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugs sofort beseitigt wird, der finanzielle Aufwand mit 100 bis 200 Euro deutlich größer als bei Verwarnungs- und Bußgeldern³⁵ und der Aufwand zur Wiedererlangung des Fahrzeugs hoch ist.³⁶ Hier könnte geprüft werden, wie gerechtfertigte Umsetzungen unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit nach § 11 ASOG Bln³⁷ konsequent und aufwandsarm

30 Verordnung über sachliche Zuständigkeiten für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (ZustVO-OWiG) vom 29. Februar 2000. GVBl. 2000, 249.

31 Bezirksamt Mitte, <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/ordnungsamt/aussendienst/artikel.167888.php>. Abruf am 8. Juni 2018.

32 Vergleiche Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Harald Moritz vom 18. Januar 2019 zum Thema: Wie werden nachts Geschwindigkeitsbegrenzungen kontrolliert? Abgeordnetenhaus Berlin, Drucksache 18 / 17 573.

33 § 22 Abs. 2 Nr. 4. Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 5. Juli 2018. Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin 74. Jahrgang Nr. 18, 17. Juli 2018.

34 Anlage 1 zur GA PPr Stab Nr. 15/2014.

35 Polizei Berlin: <https://www.berlin.de/polizei/aufgaben/bussgeldstelle/kfz-umsetzung/>. Abruf am 6. August 2018.

36 Unfallforschung der Versicherer UDV: Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement, 2011, Seite 22. Hier ist jedoch zu beachten, dass die Fahrzeugumsetzung der Gefahrenabwehr dient und rechtlich kein Sanktionsinstrument ist.

37 Allgemeines Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in Berlin (Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz – ASOG Bln) in der Fassung vom 11. Oktober 2006. GVBl. 2006, 930. Zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 16. März 2018.

veranlasst werden können. Die zuständigen öffentlichen Stellen schaffen durch die Zurverfügungstellung von einer ausreichenden Anzahl von Freiflächen die Voraussetzungen, damit umgesetzte Fahrzeuge in der Nähe des jeweiligen Tatortes rechtssicher von den Abschleppunternehmen abgestellt werden und dadurch die Geschäftsprozesse effizienter gestaltet werden können.

Für eine intensivere Verkehrsüberwachung muss geklärt werden, wie die erforderlichen Rahmenbedingungen für dauerhafte Änderungen geschaffen werden können (Zuständigkeiten, Strukturen, Personal, technische Ausstattung und so weiter). Dabei sind auch Folgewirkungen an anderer Stelle, zum Beispiel bei der Bußgeldstelle, zu beachten.

4.2.2. Tempo 30 zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm kontrollieren

Bei der Priorisierung polizeilicher Überwachungsmaßnahmen stehen derzeit die Verkehrssicherheit und die Unfalllage im Vordergrund.³⁸ Tempolimits aus Lärmschutzgründen werden daher vergleichsweise selten kontrolliert. Der Lärmaktionsplan stellt die Prämisse der Verkehrssicherheit bei der Verkehrsüberwachung nicht in Frage. Eine Ergänzung wäre angesichts der von dauerhaft hohen Lärmbelastungen ausgehenden Gesundheitsgefährdungen aber zu diskutieren. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz könnte hierfür geeignete objektive Daten der Lärmkartierung und gegebenenfalls der Dialogdisplays für die polizeiliche Lagebildorientierung zur Verfügung stellen. Eine entsprechende Weiterentwicklung der Berliner Überwachungsprioritäten wäre wegen der unstrittigen gesundheitlichen Folgen von dauerhaften Lärmbelastungen gut begründbar.³⁹

4.3. Service verbessern

Für die Verkehrsüberwachung in Berlin sind Polizei und die bezirklichen Ordnungsämter (ruhender Verkehr) zuständig, für die Beseitigung von Gefahrenstellen (unter anderem als Lärmquelle) auch die Straßenverkehrsbehörden/Straßenbaulastträger. Der Ordnungsdienst und die bezirklichen Straßenverkehrsbehörden arbeiten nur in den jeweiligen Bezirksgrenzen und in der Regel nicht rund um die Uhr. Die oberste Straßenverkehrsbehörde arbeitet stadtweit, ist jedoch in der Regel auch nur während der Bürodienstzeiten zu erreichen. Die Polizei ist über das Polizei-Bürgertelefon oder über Nummern der Polizeiabschnitte zu erreichen.⁴⁰ Bei Gefahr ist der Notruf zu wählen.⁴¹ Für die Aufgaben der Ordnungsämter gibt es das Portal Ordnungsamt-Online, das jedoch nicht für die Erfassung von Verkehrsverstößen, sondern für andere Zwecke konzipiert wurde.

Für die Bürgerinnen und Bürger ist es also nicht einfach, den richtigen Ansprechpartner zu finden, wenn sie durch einen Verstoß betroffen sind oder diesen melden möchten. Auch wenn die aufnehmende Dienststelle die Meldung an die zuständige Stelle weiterleitet, ist dies häufig mit Zeitverlust und Unzufriedenheit bei den betroffenen Personen verbunden.⁴²

Um den Prozess der Meldung und gezielten Ahndung von Verkehrsverstößen zu optimieren, könnte beispielsweise eine zentrale Anlaufstelle für Bürger/innen telefonisch und/oder online eingerichtet werden, die Meldungen aufnimmt. Sie klärt Zuständigkeitsfragen zwischen Polizei und bezirklichen Ordnungsdiensten intern. Wenn die Meldenden Rückmeldung erhalten, kann dies zur positiven Wahrnehmung der geleisteten Behördenarbeit beitragen. Falls nicht genügend Personal verfügbar ist, um alle Meldungen zeitnah vor Ort abzuarbeiten, könnten eventuell regionale Schwerpunkt-Zeiträume der Verkehrsüberwachung genannt werden. Neben Zuständigkeiten, Kostenträgerschaft und technischen Fragen wäre hier zu klären, für welche Zwecke diese Anlaufstelle geschaffen wird (zum Beispiel nur für Verkehrsverstöße oder für alle Ordnungswidrigkeiten) und welche Reaktionszeiten leistbar sind.

38 Vergleiche Tschisch et. al. (PolPräs): Strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Berlin – Meilenstein 3: Vision und strategische Ausrichtung. 20. November 2016.

39 Beispielsweise kommt die sogenannte NaRoMi-Studie zu dem Schluss, dass Männer in lauten Wohnungen mit einem Tages-Mittelungspegel von über 65 Dezibel außerhalb der Wohnung ein um 20 bis 30 Prozent höheres Risiko hatten, einen Herzinfarkt zu erleiden, als Männer aus ruhigeren Gebieten mit einem Tages-Mittelungspegel bis 60 Dezibel (vergleiche „Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt – Ergebnisse der „NaRoMi“-Studie“, Umweltbundesamt Förderkennzeichen: 297 61 003, und weitere Studien zum Thema unter www.umweltbundesamt.de). Eine Zusammenfassung zum Thema gibt Jens Ortscheid in: Popp et al. (2016): Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung.

40 Polizei Berlin: <https://www.berlin.de/polizei/service/so-erreichen-sie-uns/buergertelefon/>. Abruf am 8. Juni 2018.

41 Polizei Berlin: <https://www.berlin.de/polizei/service/so-erreichen-sie-uns/notruf/>. Abruf am 8. Juni 2018.

42 Derzeit organisieren sich zum Beispiel Bürgerinitiativen und Internet-Communities, um bei blockierten Radfahrstreifen bei der Notrufnummer 110 die richtigen Schlüsselwörter zu sagen, damit sie eine wirksame Maßnahme wie Umsetzen erreichen. Beispiele gibt es zum Beispiel beim ADFC: <https://radzeit.de/zugeparkte-radwege-die-stadt-als-hindernisparcours/> bei einer Stadtteilinitiative, <https://www.autofreies-kreuzberg.de/radwege-frei.html> und einem Fahrrad-Blog: <https://rad-spanner.de/2017/01/18/workshop-radstreifen-freiräumen/>. Abrufe jeweils am 8. Juni 2018.

5. Fazit und Arbeitsaufträge

Die Berliner Lärmaktionsplanung betrachtet neben den im Vordergrund stehenden baulichen und verkehrsorganisatorischen Lärminderungsmaßnahmen auch das Thema „Verhalten im Straßenverkehr“. Anlässe für diese Betrachtung sind die akustisch relevanten Auswirkungen von bestimmten Verhaltensweisen wie Geschwindigkeitsübertretungen, die zahlreichen Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die laufende Beschwerdelage zu diesem Thema. Ein regelkonformes Verkehrsverhalten würde nicht nur zu weniger Verkehrslärm beitragen, sondern auch die Verkehrssicherheit und die Entwicklung zu einer ÖV-, rad- und fußverkehrsfreundlichen Stadt fördern. Die Befolgung der Verkehrsregeln ist daher nicht nur ein Aspekt der Lärmaktionsplanung, sondern ein stadtweites gesellschaftliches Thema.

Vor dem Hintergrund, dass auch das geplante Mobilitätsgesetz wirksame Maßnahmen unter anderem zur „Verhinderung und Beseitigung von verkehrsbehinderndem oder verkehrssicherheitsgefährdendem Halten und Parken“ fordert,⁴³ empfiehlt der Lärmaktionsplan die **Erstellung eines ganzheitlichen Konzeptes unter Federführung von SenUVK (I, IV, Z ÖA) im Dialog mit SenInnDS, PolPräs und Bezirken zur Prüfung der folgenden Handlungsfelder:**

- **Verhalten freiwillig ändern:** Die Vermittlung von Informationen und Anreizen zur freiwilligen Verhaltensänderung kann auf verschiedenen Ebenen erfolgen:
 - Allgemeine Kampagnen zur Wissensvermittlung und Beeinflussung des Verhaltens, hier sind bereits bestehende oder geplante Kampagnen einzubeziehen (vergleiche Seite 5).
 - Möglichkeiten zur gezielten Ansprache von Personen mit bestimmten Fehlverhalten, um Verhaltensänderungen zu bewirken, beispielsweise durch die Bußgeldstelle (vergleiche Seite 6).
 - Stärkerer Einsatz der bereits bewährten Dialogdisplays, gegebenenfalls sind diese hinsichtlich der Lärm Aspekte weiterzuentwickeln (vergleiche Seite 6).
 - Möglichkeiten zur Optimierung des Laden und Lieferns sollen parallel geprüft werden (vergleiche Seite 8).
- **Besondere Zielgruppen ansprechen:** Gezielte Ansprache von Motorradfahrenden und Lkw- beziehungsweise Bus-Führenden als besonders lärmintensive Gruppen (vergleiche Seite 9).
- **Regeleinhaltung verbessern:** Eine konsequente Ahndung von Regelverstößen trägt langfristig zu einer geringeren Lärmbelastung bei. Es bestehen erhebliche Synergien mit anderen Zielfeldern der Verkehrsüberwachung wie der Verkehrssicherheit, aber auch der Leichtigkeit des Verkehrs. Zu prüfen wären beispielsweise die folgenden Handlungsansätze:
 - Das Land Berlin könnte Diskussionen zur Anpassung von Bundesregelungen anstoßen, insbesondere eine Bundesratsinitiative zu höheren Verwarnungs- und Bußgeldern (vergleiche Seite 10).
 - Die betroffenen Fachstellen prüfen, ob und wie die Verkehrsüberwachung optimiert werden kann (vergleiche Seite 11).
 - Das Land prüft eine zentrale und damit bürgerfreundlichere Ansprechstelle, zum Beispiel in Form einer Online-Plattform für Polizei und bezirkliche Ordnungsämter (vergleiche Seite 12).

43 § 22 Abs. 2 Nr. 4. Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 5. Juli 2018. Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin 74. Jahrgang Nr. 18, 17. Juli 2018.

- **Rahmenbedingungen schaffen:** Angesichts der bestehenden Aufgabenvielfalt und der vorhandenen Personalsituation bei der Polizei und den bezirklichen Ordnungsämtern muss die empfohlene Prüfung auch die erforderlichen Voraussetzungen für Optimierungen darstellen (zum Beispiel Personalbestand, Arbeitsstrukturen und so weiter), die entstehenden Kosten abschätzen und damit eine politische Entscheidung mit Abwägung aller Vor- und Nachteile vorbereiten.

Soweit die Handlungsfelder Belange des Wirtschaftsverkehrs betreffen – insbesondere die Themen Laden und Liefern und Ansprache von Zielgruppen (Lkw-Fahrende) werden bei der Konzepterstellung zusätzlich die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe und die Kammern eingebunden.

Um den Verwaltungsablauf bei der Feststellung und Beseitigung von Gefahrenstellen zu verbessern, sollte geprüft werden, bei den Straßenverkehrsbehörden/Straßenbaulastträgern einen 24-Stunden-Bürgerservice einzurichten.

Die Konzepterarbeitung sollte bis Ende 2020 erfolgen, damit gegebenenfalls erforderliche Finanzmittel im Doppelhaushalt 2022/23 angemeldet werden können.

Impressum

Herausgeberin

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Gruppe Beurteilung von verkehrsbezogenen Lärmimmissionen,
Maßnahmenplanung und -umsetzung

in Zusammenarbeit mit

LK Argus GmbH
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin
www.LK-argus.de

Bildnachweise

Titelbild: Philipp Eder
Seite 8: LK Argus GmbH

Berlin, Juni 2020

Hinweis:

Die Erstellung des Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023 wurde kontinuierlich durch verwaltungsbegleitende Abstimmungen in einer Kerngruppe mit Teilnehmenden aus der Abteilung Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, der Verkehrslenkung Berlin (VLB) und des Referats Wohnungsneubau der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen unterstützt.