26.02.2017

Einschreiben mit Rückschein
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Verkehrslenkung Berlin - Leitung
Flughafengebäude Tempelhof
Tempelhofer Damm 45, Bauteil 6
12101 Berlin

Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen Schönhauser Straße (Pankow-Rosenthal) zw. Kastanienallee und Dietzgenstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit wird die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen für die Schönhauser Straße im Bezirk Pankow-Rosenthal (PLZ 13158 und 13156) für mindestens den Abschnitt zwischen Kastanienallee und Dietzgenstraße beantragt. Die Erfordernisse und nachfolgende Begründung ist jedoch für den gesamten Verlauf der Schönhauser Straße zutreffend und sollten ebenfalls für diesen Bereich geprüft werden.

Es ist kurzfristig zu fordern:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 zu allen Zeiten
- Generelles Nacht- und Wochenendfahrverbot für Schwerlastverkehr
- Generelle Sperrung für Schwerlastverkehr bis zur erfolgten Sanierung der Straßenschäden und Einsatzes von lärmreduzierendem Asphalt
- Verhinderung der Fehlnutzung von Wohngebietsstraßen durch ortsfremden Schwerlast- und Pendlerverkehr in Zusammenwirken mit den Behörden des Bezirks Pankow, welche nicht zum überörtlichen Straßennetz gehören durch:
    - Abbiegeverbote von der Schönhauser Straße (außer für Anlieger)
    - Einbahnstraßen

- Einrichtung von Anliegerstraßen
- Teilung von Straßen durch Pfosten auf der Fahrbahn zur Verhinderung der Durchfahrt in Abstimmung mit den Behörden des Bezirks

Begründung:

1.Hintergrund:

Nach dem Fall der Mauer ist Pankow-Rosenthal mit seiner durch Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser und Gärten charakterisierten Umfeld durch seine Lage zwischen Stadtrand und Autobahnanschluß einerseits und Industriegebieten in Wilhelmsruh und Zugang zum ehemaligen Westteil der Stadt andererseits zu einer zentralen Drehscheibe für Schwerlast-, Durchgangs- und Pendlerverkehr in tangentialer Richtung geworden. Die Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik hat auf diese Situation bislang nicht reagiert mit der Ausnahme, daß Wohngebietsstraßen wie die Kastanienallee und die Schönhauser Straße zu übergeordneten Verbindungsstraßen hochklassifiziert wurden. Es fand jedoch mit Ausnahme des 1. Bauabschnittes der Kastanienallee weder eine verkehrliche Ertüchtigung statt noch wurden bislang wirksame Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung in den Wohngebieten Rosenthals ergriffen.

Täglich fahren durch die Wohngebiete Rosenthals tausende von Pendlern hin und zurück. Täglich fahren 350-450 LKW (Verkehrszählung Senat Berlin 2012) durch Kastanienallee und Schönhauser Straße beginnend ab 3 Uhr morgens ohne jede Regulierung und Steuerung, wobei zudem noch Ausnahmegenehmigungen für Schwerlastverkehr am Sonntag bestehen. Ferner fahren ebenfalls viele Pendler und LKW durch Nebenstraßen der Kastanienallee und Schönhauser Straße (wie z.B. der Mittelstraße) unter Mißachtung der Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30) in Wohngebieten.

Viele Fahrbahnen sind hierdurch bereits weitgehend zerstört und bestehen nur noch aus Bruchstücken (s.u.). Die massive Nutzung durch schnellfahrende LKW, einhergehend mit der Straßennutzung in Wohngebieten als LKW-Abstellplatz nachts und am Wochenende läßt eine sichere Benutzung der Straßen durch die Anwohner – insbesondere für Kinder und für ältere Menschen – nicht mehr zu.

Das Lärm- und Verkehrsumfeld entspricht sogar in reinen Anwohnerstraßen wie z.B. der Mittelstraße längst dem eines Industriegebietes und nicht mehr dem eines Wohngebietes. Der o.g. Abschnitt ist von LKW-bedingtem Lärm in besonderem Maße betroffen, da sich hier die LKW-Verkehrsströme aus der Kastanienallee und der Schönhauser Straße jenseits der Kastanienallee vereinigen (450 LKW / Tag, Verkehrsstärkenkarte Senat Berlin 2012).

Es existiert 27 Jahre nach dem Fall der Mauer bisher kein erkennbares politisches Konzept zur Neuordnung der Verkehrsströme in diesem Raum – die einzige Reaktion der Politik ist bislang, durch geplanten Ausbau von Straßen in Wohngebieten, dem Schwerlast- und Pendlerverkehr noch mehr Raum zu geben. Die Folgen für die Lebensqualität, Sicherheit und Gesundheit der Anwohner sind katastrophal.

2. Lärmschutz und Gesundheitsschutz

Von verkehrsbedingtem Lärm gehen erhebliche Gefahren für die Gesundheit der Anwohner aus. Laut strategischer Lärmkarte des Berliner Senats (2012) werden im o.g. Abschnitt der Schönhauser Straße durchgehend Lärmwerte von 70-75dB(A), sowie punktuell Werte von >75dB(A) verzeichnet.

Die Lärmqualität ist zudem besonders gekennzeichnet von einer hohen Zahl an LKW, welche für die in Wilhelmsruh ansässigen Entsorgungsunternehmen fahren. Diese LKW haben aufgesetzte Container, deren Wände bei der Durchfahrt ein weit über das normale Lärmmaß eines LKW hinausgehendes Geräusch erzeugen – insbesondere dann, wenn diese mit hoher Geschwindigkeit über Straßenschäden und -unebenheiten hinweg fahren. Es wird hierdurch das Geräuschbild eines Gewitterdonners erzeugt. Die Durchfahrten dieser Fahrzeuge beginnen in der Regel um 03 Uhr morgens und dauern bis spät in die Nacht an. Auch für Durchfahrten am Sonntag bestehen Sondergenehmigungen.

Die Folgen für die Anwohner sind:

- Regelmäßige Störung der Nachtruhe und frühzeitiges Aufwachen, insbesondere in den frühen Morgenstunden. Hierdurch entsteht eine verkürzte Schlafdauer, Durchschlafstörungen, chronische Erschöpfung, Tagesmüdigkeit und Leistungsminderung.
- In der warmen Jahreszeit ist ein Schlafen mit geöffnetem Fenster nicht mehr möglich.
- Geräuschkulisse eines Industriegebietes in ihrem Wohngebiet
- Verlust an Lebensqualität und Wohnqualität
- Langfristige lärmbedingte Gesundheitsstörungen (Bluthochdruck, Herzinfarkte, andere chronische Erkrankungen)

Aufgrund der amtlich kartierten sowie der oben geschilderten Lärmbelastung ist ersichtlich, daß die Lärmbelastung der eines Industriegebietes entspricht. Stärke, Zeitdauer am

Tag/Nacht und Charakter des Lärms ist in hohem Maße für ein Wohngebiet und das Umfeld der Schönhauser Straße als ortsunüblich anzusehen. Hinzu kommen besondere Lärmcharakteristika durch Fahrzeuge von Fuhrunternehmen wie oben beschrieben, sowie der schlechte Straßenzustand, welche die Qualität des Lärms beeinflussen und das Problem aggravieren.

Es besteht somit eine erhebliche Gesundheitsgefährdung der ansässigen Bevölkerung bei Werten >70 dB(A) bzw. >75 dB(A). Ab 55dB(A) außerhalb des Hauses ist von Störungen des psychischen Wohlbefindens auszugehen; ab 65dB(A) ist von einem erheblichen Risiko chronischer Erkankungen auszugehen (Umweltbundesamt).

Es konnte im Übrigen jüngst bewiesen werden, daß abnehmender Abstand der Wohnung zu einer Verkehrsstraße mit Durchgangsverkehr das Risiko für Demenz erhöht, wobei Anwohner mit <50m Abstand zur Straße bei Weitem das höchste Demenzrisiko hatten[1]. Eine zweite unabhängige deutsche Untersuchung bestätigte ebenfalls den Zusammenhang zwischen kognitiver Dysfunktion bei Personen zwischen 50 und 80 Jahren mit Lärm (Zunahme des Risikos um 40% für jede 10dB(A) Anstieg)[2].

Aufgrund der geschilderten Verhältnisse ist davon auszugehen, daß das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit der Anwohner gem. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes im genannten Straßenabschnitt somit nicht mehr gewährleistet ist.

3. Straßenzustand

Durch die starke Beanspruchung der Kastanienallee und Schönhauser Straße ibs. durch Schwerlastverkehr sind die Fahrbahnoberflächen bereits an vielen Fällen zerstört bzw. bestehen nur noch aus Bruchstücken. Die hierdurch bedingten Unebenheiten potenzieren Roll- und Fahrgeräusche sowie insbesondere Lärmimmissionen durch vorbeifahrende Fahrzeuge der Entsorgungsunternehmen.

Beispiele für den Fahrbahnzustand im o.g. Straßenabschnitt sind:

---

1 Chen H, Kwong JC et al. Living near major roads and the incidence of dementia, Parkinson´s disease, and multiple sclerosis: a population-based cohort study. Lancet 2017; 389:7118-26.

2 Tzivian L, Dlugaij M et al., Long-Term Air Pollution and Traffic Noise Exposures and Mild Cognitive Impairment in Older Adults: A cCross-Sectional Analysis of the Heinz Nixdorf Recall Study. Environ Health Perspect Vol. 124 (9) 1361-8.

Bild 1: Schönhauser Straße bei Abzweigung Mittelstraße

Bild 2: Schönhauser Straße zw. Mittelstraße und Nordendstraße

Bild 3: Schönhauser Straße zw. Mittelstraße und Nordendstraße

Bild 4: Schönhauser Straße zw. Mittelstraße und Nordendstraße

Die Bruchstücke der Fahrbahn sind bereits bei Überfahrt hörbar gelockert und nicht mehr fest mit dem Untergrund verbunden. Es ist davon auszugehen, daß demnächst die ersten Bruchstücke bei Überfahrt von LKW hochgeschleudert und in Windschutzscheiben von nachfolgenden Fahrzeugen landen oder Fahrradfahrer im Gesicht verletzen. Somit ist eine sichere Straßenbenutzung nicht mehr gegeben.

4. Vibrationen

Die Durchfahrt von 450 LKW / Tag (Verkehrsstärkenkarte Senat Berlin 2014) bei zudem stark sanierungsbedürftigen Straßen verursacht erhebliche Vibrationen. Diese sind nicht nur in den Häusern direkt an der Schönhauser Straße, sondern sogar noch in Häusern der 2. Reihe (z.B. nördlich der Schönhauser Str. in der Mittelstraße) zu spüren. Bei LKW-Durchfahrten kommt es regelmäßig und Tag und Nacht zu Erschütterungen des Hauses (z.B. klirren von Gläsern im Schrank). Die Anwohner werden zudem nicht nur durch Lärm, sondern durch Erschütterungen von schweren LKW morgens ab 3 Uhr in den Betten und klappern von Kleiderschränken geweckt. Tagsüber ist beispielsweise ein konzentriertes Arbeiten am Schreibtisch kaum möglich, da dieser bei LKW-Durchfahrten vibriert. Von

langfristigen Schäden an Fassaden und an der Bausubstanz der anliegenden Häuser ist auszugehen.
Die hier geschilderten Auswirkungen sind für ein Umfeld in einem Wohngebiet in hohem Maße ortsunüblich und müssen von keinem Anwohner dauerhaft hingenommen werden. Sie rechtfertigen eindeutig die kurzfristige Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen.

5. Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit der Straße für Anwohner

Wenn durch Wohngebiete Schwerlastverkehr mit 450 LKW / Tag mit voller und oftmals überhöhter Geschwindigkeit fährt, stellt sich grundsätzlich die Frage einer erheblichen Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit, da die Straßen in Wohngebieten für eine derartige Verkehrsbelastung überhaupt nicht ausgelegt sind. Insbesondere ergeben sich im o.g. Straßenabschnitt folgende Probleme:

- Bei 50km/h können schwere LKW keine adäquaten Bremswege mehr einhalten, wenn z.B. Kinder einen Fehler im Straßenverkehr machen.
- Ein Großteil der LKW und Pendler fährt schneller als 50km/h, da viele LKW nach dem Abbiegen von der Kastanienallee (dort Tempo 30) in die Schönhauser Straße stark beschleunigen.
- Eine Querung der Straße wie typischerweise in einem Wohngebiet (z.B. mit Kindern an der Hand auf dem Weg in die Kita oder mit dem geschobenen Fahrrad) mit dichtem LKW- und Pendlerverkehr ist zu den Stoßzeiten fast unmöglich.
- Fahrradfahrer sind durch die Verkehrs- und Sichtverhältnisse besonders gefährdet und können den Straßenabschnitt ibs. Zu den Stoßzeiten kaum noch sicher benutzen.
- Die Schönhauser Str. im o.g. Abschnitt wird zunehmend als LKW-Abstellplatz benutzt. Hierdurch ergeben sich stark eingeschränkte Sichtverhältnisse, die das Unfallrisiko ibs. für Kinder deutlich erhöhen. Es ergeben sich zudem aufgrund der eingeschränkten Straßenbreite häufig chaotische Verkehrssituationen des durchfließenden Pendler- und LKW-Verkehrs an diesen durch parkende LKW bedingten Engstellen (Bild 3, 5-7).
- Der auf die Schönhauser Straße einbiegende Verkehr hat keine Sicht mehr auf Fahrzeuge, die auf der Schönhauser Straße fahren. Bei hoher Geschwindigkeit ibs. von LKW besteht hier eine hohe Unfallgefahr. Fahrzeuge auf der Schönhauser

Straße können erst erkannt werden, wenn die Kreuzung bereits durch das abbiegende Auto befahren ist.

Bild 5: einbiegen von der Mittelstraße auf die Schönhauser Straße

Bild 6: LKW-Abstellplatz auf der Schönhauser Straße

Bild 7: LKW-Abstellplatz auf der Schönhauser Straße

Ausdruck der o.g. Probleme sind u.a. häufige schwere Unfälle an der Kreuzung Schönhauser Straße/Kastanienallee – oftmals mit Personenschaden. Diese Kreuzung ist seit vielen Jahren ein Unfallschwerpunkt.
Die geschilderte Verkehrssituation, die eine sichere Straßenbenutzung vor allem in den Stoßzeiten durch Fahrradfahrer, Fußgänger und Anwohner – insbesondere für Familien mit Kindern und für ältere Menschen - nicht mehr zuläßt muß daher zur Wahrung der Verkehrssicherheit zur Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen führen.

6. Vergleichbarkeit

Im o.g. Gebiet besteht ein Flickenteppich an unterschiedlichen Verkehrs- und Geschwindigkeitsregelungen. Die Kastanienallee zwischen Friedrich-Engels-Straße und Schönhauser Straße darf nur mit Tempo 30 befahren werden. Die Kastanienallee zwischen Schönhauser Straße und Dietzgenstraße darf tags mit 50km/h, nachts jedoch nur mit 30km/h befahren werden. Die Schönhauser Straße zwischen Alt-Rosenthal und Kastanienallee darf nachts nur mit 30km/h befahren werden, tags jedoch mit 50km/h. Jenseits der Kastanienallee (dort wo sich der Schwerlast- und Pendlerverkehr aus Kastanienallee und Schönhauser Straße vereinen) darf durchgehend mit 50km/h gefahren werden.

Grundsätzlich bestehen bei allen hier genannten Straßenabschnitten identische Verhältnisse:

- Die Fahrbahn ist mäßig bis stark ibs. durch Schwerlastverkehr zerstört
- Es besteht eine Wohngebietsbebauung mit Vorgärten, Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern
- Die Straßenbreiten sind ähnlich
- Die Sichtverhältnisse sind durch parkende Fahrzeuge enge abgehende Seitenstraßen eingeschränkt
- Die Verkehrsdichte durch Pendler- und Schwerlastverkehr ist sehr hoch und für ein Wohngebiet völlig unangemessen

An der Kreuzung Schönhauser Straße / Kastanienallee treffen die vier Straßen mit jeweils völlig unterschiedlichen Temporegelungen innerhalb eines Wohngebiets aufeinander. Dies ist weder sachlich nachvollziehbar, noch dient dies einem geordneten, einheitlichen und ruhigen Verkehrsfluß. Im o.g. Abschnitt, der Schwerlastverkehr sowohl aus der Kastanienallee wie auch dem Verlauf der Schönhauser Straße zusammen aufnimmt und somit die größte Belastung durch Lärm und Durchgangsverkehr hat, besteht jedoch keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Die Folge sind insbesondere stark beschleunigende Fahrzeuge, wenn aus der Kastanienallee in die Schönhauser Straße eingebogen wird oder geradeaus in den Teil der Kastanienallee mit tagsüber nicht bestehender Tempobeschränkung eingefahren wird. In den tempobeschränkten Abschnitten der o.g. Straßen sinkt die Befolgensrate deutlich und die die gewünschten Effekte werden konterkariert.
Ferner ist anzumerken, daß Fahrbahnschäden im o.g. Abschnitt mindestens so stark bzw. noch stärker ausgeprägt sind als in der aus diesem Grund verkehrsberuhigten Kastanienallee. Ferner sind im Innenstadtbereich (z.B. Provinzstraße) zahlreiche Straßen des übergeordneten Straßennetzes zumindest nachts verkehrsberuhigt, wobei hier jedoch kein relevanter Schwerlastverkehr fährt. In der Schönhauser Straße fährt Schwerlastverkehr jedoch nahezu rund um die Uhr.

7. Auswirkungen von Tempo 30 im o.g. Straßenabschnitt

Eine Einführung von einer generellen Beschränkung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 würde folgende Effekte haben:

- Vereinheitlichung von Tempobeschränkungen im Wohngebiet, wo bisher völlig unterschiedliche Regelungen direkt nebeneinander existieren (Tempo 30, Tempo 30 nur nachts, Tempo 50).
- Erhöhung der Befolgensrate von Tempobeschränkungen durch einheitliche Geschwindigkeitsbeschränkung (Kastanienallee bis Schönhauser Straße Tempo 30, Schönhauser Straße und Kastanienallee bis Dietzgenstraße nachts Tempo 30). Hierdurch Vermeidung durch besonderen Lärm beschleunigender Fzg. Nach Verlassen von Tempo 30-Zonen.
- Erhöhung der Befolgensrate in abzweigenden und Parallelstraßen (z.B. Mittelstraße), welche vom Pendler- und Durchgangsverkehr stark betroffen, jedoch nicht dem übergeordneten Straßennetz zugehörig ist.
- Reduktion der Unfallgefahr am Unfallschwerpunkt Schönhauser Straße/Kastanienallee
- Verbesserung der Sicherheit in der Straßenbenutzung durch abbiegende Fahrzeuge
- Verbesserung der Sicherheit in der Straßenbenutzung durch Fahrradfahrer und (querende) Fußgänger
- Reduktion von ortsunüblichem Lärm

Eine Verlängerung der Fahrzeiten im o.g. Abschnitt für Pendler fällt auf diesem Abschnitt kaum ins Gewicht, da die deutlich längere Fahrstrecke für Pendler auf der Kastanienallee ist, wo bereits jetzt Tempo 30 eingerichtet ist. Dasselbe gilt für den Industrieverkehr.
Im o.g. Abschnitt ist eine Bushaltestelle in der Nähe der Dietzgenstraße, wo der durch die Schönhauser Straße fahrende Bus der BVG ohnehin halten muß. Eine Fahrtzeitverlängerung durch Tempo 30 fällt hierdurch kaum ins Gewicht.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß seit dem Fall der Mauer diesen Teil der Stadt kein Verkehrskonzept erarbeitet worden ist. Die vorangetriebene Nachverdichtung wie z.B. der Bau von >100 Wohneinheiten direkt an der Kastanienallee – trifft frontal auf die ungelösten Verkehrsprobleme und den immer weiter steigenden Schwerlast- und Pendlerverkehr ohne daß auch nur Ansätze eine Lösung erkennbar wären. Die einzige Reaktion der Politik ist bislang die Planung des Ausbaus des 2. Bauabschnittes der Kastanienallee, wodurch eine Wohnstraße durch eine Breite Betonpiste analog des 1. Bauabschnittes ersetzt werden soll, um dem Schwerlast- und Pendlerverkehr noch mehr Raum zu geben. Diese Verkehrspolitik

darf jetzt schon als gescheitert bezeichnet werden und verletzt grundlegende Rechte der Anwohner im Hinblick auf Lebensqualität und Gesundheit.

Die Unterzeichner davon aus, daß die o.g. Gründe zu einer umgehenden Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen führen müssen.

Mit freundlichem Gruß