Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrem offenen Brief haben Sie verschiedene Anliegen vorgetragen, zu denen ich Ihnen Folgendes mitteilen möchte:

Die Verkehrslenkung Berlin ist eine operative Behörde, die entgegen Ihrer Vermutungen weder Verkehrspolitik betreibt noch Verkehrskonzepte erarbeitet. Hierfür ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zuständig, die Verkehrslenkung Berlin ist eine nachgeordnete Behörde. Sie haben bereits Schriftverkehr mit Herrn Staatssekretär Kirchner zu der Verkehrssituation in Rosenthal geführt, ich verweise insofern auf sein Antwortschreiben vom März diesen Jahres.

Ergänzend möchte ich auf die Belange eingehen, für die meine Behörde zuständig ist und welche noch nicht in dem Antwortschreiben von Herrn Kirchner beantwortet worden sind.
In Ihrem Brief wünschen Sie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Schönhauser Str.. Nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts auf Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich 50 km/h. Die Schönhauser Str. ist nach dem Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr, welcher von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV A betreut und fortgeschrieben wird, dem Hauptverkehrsstraßennetz zugehörig.
Die von Ihnen gewünschte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre aus verschiedenen Gründen möglich bzw. erforderlich:

1. Existenz einer besonderen Gefahrenlage

Nach Prüfung der örtlichen Gegebenheiten und Verkehrsverhältnisse ist keine besondere Gefahrenlage in der Schönhauser Str. gegeben, welche zwingend eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erfordert. Die rund 9 m breite Fahrbahn der Schönhauser Str. verläuft geradlinig und übersichtlich. Die Schönhauser Straße ist als Vorfahrtsstraße ausgewiesen und stellt vom Grundsatz her keine besonderen Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer.

Auffällig ist der zunehmende Parkdruck in der Schönhauser Straße zwischen Kastanienallee und Dietzgenstraße. Dieser führt dazu, dass eine Begegnung zweier Kfz- insbesondere dann, wenn größere Kfz am rechten Fahrbahnrand parken - nur eingeschränkt möglich ist. Zudem ist auch ein leistungsfähiger Verkehrsablauf an der Lichtzeichenanlage (LZA) Dietzgenstraße/ Schönhauser Straße gefährdet, wenn bei hohem Parkdruck auch die Haltestellen der BVG zum Fahrgastwechsel bedient werden.
Aus den angeführten Gründen sollen die vorhandenen Haltverbote in der Schönhauser Strasse, welche den Stau- und Abflussraum der LZA frei halten, verlängert werden. Ein weiteres Haltverbot wird nordwestlich der Nordendstr. eingerichtet, welches dann bei Bedarf als Aufstell- und Ausweichfläche genutzt werden kann. Gleichermaßen dient es dazu, die Sichtbeziehungen für den aus der Nordendstr. kommenden Verkehr zu verbessern.
Darüber hinaus gehende straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen sind auch nach Auswertung der polizeilichen Unfallstatistik zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gerechtfertigt.

Ungeachtet dessen ist das von Ihnen beanstandete regelmäßige Parken von Lkw nach § 12 Abs. 3 a StVO in der Zeit von 22.00 – 06.00 Uhr in reinen und allgemeinen Wohngebieten, zu denen auch die Schönhauser Str. gehört, untersagt. Wie Ihnen die Polizei bereits mitgeteilt hat, wird sie im Rahmen der personellen Möglichkeiten das Einhalten dieser Bestimmung überwachen.
Im Zeitraum 1.01.2015 – 28.02.2017 hat die Polizei in der Schönhauser Straße zwischen Kastanienallee und Dietzgenstraße insgesamt 3 Radareinsätze durchgeführt. Dabei wurden 1250 Fahrzeuge gemessen, von denen 5 die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten. Alle 5 Verstöße wurden auch geahndet. Weitere Einsätze zur Geschwindigkeitsüberwachung sind seitens der Berliner Polizei beabsichtigt.

2. Schutz vor verkehrsbedingtem Lärm

In der Schönhauser Straße existiert zwischen Hauptstraße und Kastanienallee bereits eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Diese wurde zum Schutz der dortigen Bewohner vor verkehrsbedingtem Lärm angeordnet.
Um die Notwendigkeit von Verkehrsmaßnahmen zum Schutz der Bewohner des Abschnitts Kastanienallee – Dietzgenstraße vor verkehrsbedingtem Lärm prüfen zu können, benötige ich eine Stellungnahme der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC zur Lärmbelastung auf diesem Abschnitt der Schönhauser Straße. Ich habe daher um Ermittlung der Lärmbelastung sowie um Erstellung einer entsprechenden Stellungnahme gebeten.
Diese wird auf der Grundlage einer aktuellen Verkehrserhebung, welche auch die Lkw-Verkehre gesondert erfasst, gefertigt. Entsprechende Zuschläge für die Fahrbahnbeschaffenheit und für den durch Lkw verursachten Lärm werden berücksichtigt.
Ich bitte um Verständnis, dass aufgrund des aufwendigen Verfahrens die Bearbeitung dieses Anliegens einige Monate beanspruchen wird.

3. Verkehrsbeschränkungen wegen der Fahrbahnbeschaffenheit

Nach § 45 Abs. 2 StVO obliegt dem zuständigem Straßenbaulastträger, dem Straßen- und Grünflächenamt (SGA) Pankow, die Möglichkeit, Verkehrsbeschränkungen anzuordnen. Voraussetzung ist, dass der bauliche Zustand der Straße diese Maßnahme erfordert, um außerordentliche Schäden an der Straße zu verhindern.

Bei einer gemeinsamen Ortsbesichtigung am 12. Mai 2017 teilte mir der zuständige Bezirksingenieur des SGA Pankow mit, dass der aktuelle Fahrbahnzustand keine Verkehrsbeschränkungen nach § 45 Abs. 2 StVO rechtfertigt. Er beabsichtigt jedoch noch in diesem Jahr punktuell die Fahrbahn auszubessern, u.a. auch im Bereich der Einmündung Schönhauser Straße/ Mittelstraße.

Wenn zu diesem Punkt Ihrerseits noch weiterer Gesprächsbedarf besteht, wenden Sie sich bitte direkt an Herrn Johnke, den Amtsleiter des SGA Pankow (Andreas.Johnke@ba-pankow.berlin.de). Dieser wäre ebenfalls für die Thematik der von Ihnen beschriebenen Erschütterungen, welche von der Fahrbahn auf die Gebäude übertragen werden, sowie auch hinsichtlich des gewünschten künftigen Einsatzes von lärmarmen Asphalt, der richtige Ansprechpartner.

Im Übrigen habe ich dank Ihres Hinweises vor Ort festgestellt, dass in der Kastanienallee in Höhe Erbeskopfweg für beide Fahrtrichtungen die Zusatzzeichen für die zeitliche Befristung sowie der Hinweis auf Lärmschutz der Tempo 30 unberechtigt entfernt wurden. Das SGA Pankow wird schnellstmöglich die fehlenden Zusatzzeichen wieder ergänzen.

Zu Ihrer Forderung zum Erlass eines generellen Nacht- und Wochenendfahrverbot für Schwerlastverkehr möchte ich neben den Ausführungen von Herrn Kirchner ergänzend auf § 30 Abs. 3 StVO verweisen, welcher bereits für Lkw über 7,5 t an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 00.00 – 22 Uhr ein Fahrverbot vorsieht. Die für die Ausführung StVO zuständigen Straßenverkehrsbehörden können bei einem dringenden Erfordernis Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO von dem Sonn- und Feiertagsfahrverbot erteilen. Da jede Straßenverkehrsbehörde innerhalb der Bundesrepublik Deutschland Ausnahmegenehmigungen auch für Bereiche außerhalb ihres örtlichen Zuständigkeitsbereiches genehmigen kann, gestaltet sich eine Prüfung der Rechtmäßigkeit der Ausnahmegenehmigung schwierig.
Insofern wären ergänzende Angaben, z.B. Kennzeichen, hilfreich.

Für Ihre weiteren verkehrlichen Anliegen, welche sich auf die Straßen beziehen, die nicht dem übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetz angehören, ist die Straßenverkehrsbehörde des Bezirksamtes Pankow von Berlin zuständig. Diese hat mich gebeten, Ihnen im Rahmen des offenen Briefes als Antwort Nachstehendes zu übermitteln:

1. Anliegerstraßen:

Die Mittelstraße und die dort angrenzenden Straßen sind dem öffentlichen Verkehr uneingeschränkt gewidmet. Von daher können sie von jedem Verkehrsteilnehmer im Rahmen der widmungs- und verkehrsrechtlichen Bestimmungen befahren werden. Sie sind Bestandteil einer flächendeckenden 30 km/h- Zone, die zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität der Anwohner eingerichtet worden sind.
Die Rechtsgrundlage für die Anordnung verkehrlicher Maßnahmen ergibt sich aus dem § 45 Abs. 1 StVO. Danach dürfen Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken nur aus Gründen der Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr beschränken oder verbieten, wenn also z. B. eine konkrete Gefahrenlage gegeben ist. Dieser Tatbestand ist hier nicht gegeben. Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote sind nur zulässig, wenn die sachlichen Voraussetzungen erfüllt sind und die Maßnahmen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zwingend erforderlich sind.

Das ist nur dann der Fall, wenn erstens aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die zweitens das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung des Lebens und der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie des privaten und öffentlichen Sacheigentums erheblich übersteigt. Eine solche Gefahrenlage ist dann anzunehmen, wenn es ohne verkehrsbehördlichen Eingriff mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu Unfällen oder Schäden kommt.

Verkehrsrechtliche Anordnungen sind unzulässig, wenn Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung der Straße unter Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden selbst abwenden können, wobei auch in schwierigen Verkehrslagen eine gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet werden kann. Da auch Kenntnisse über besondere Verkehrsgefahren (z.B. schlechter Straßenzustand) vorausgesetzt werden können, ist die Anordnung von weiteren Verkehrszeichen im Wohngebiet entbehrlich, weil Kraftfahrer mit der erforderlichen Sorgfalt etwaige Risiken durch vorsichtiges Fahren und ordnungsgemäßen Abstellen ihrer Fahrzeuge selbst abwenden können.

Andere als die aufgeführten Gründe oder außerhalb der straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenabwehr liegende Ziele rechtfertigen eine Anordnung von Verkehrszeichen grundsätzlich nicht, z.B. Gründe des Gemeinwohls oder des Schutzes von Privatinteressen (vgl. OVG Bremen NZV 200, 140, Schurig Kommentar zur StVO 2001).

Die Präambel des § 1 Absatz 1 StVO enthält ein grundsätzliches Bekenntnis zur ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr und sie ist Verpflichtung für alle Verkehrsteilnehmer. Jeder muss sich stets so sicher bewegen, dass Risiken vermieden werden und die Nutzung des Verkehrsraums verträglich und störungsfrei erfolgt. Die Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs. Das Fahrverhalten ist so einzurichten, dass Gefährdungen vermieden werden. Mögliche Behinderungen müssen dabei in Kauf genommen werden, z.B. des nachfolgenden Verkehrs, wenn vor einer Kreuzung aus Sicherheitsgründen abgebremst werden muss. Von daher existiert keine rechtliche Grundlage, den Verkehr in dieser Straße aus den von Ihnen genannten Gründen einzuschränken oder gar zu untersagen. Dementsprechend würden die von Ihnen begehrten Maßnahmen auch keiner verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung standhalten.

2. Einbahnstraßen:

Der von Ihnen gemachte Vorschlag zur Ausweisung einer Einbahnstraße führt dazu, dass der Verkehr dann durch die parallel verlaufenden Straßen verlaufen würde und damit letztlich nur eine Verdrängung des Verkehrs in eine ebenso schützenwerte Straße erfolgen würde. Im Ergebnis wird dadurch zusätzlicher Verkehr, insbesondere im Parksuchverkehr durch die Anwohner und Anlieger generiert und andere Straßen dieses Gebietes würden dann dafür belastet werden. Das kann nicht das Ziel solcher Maßnahmen sein. Die Erfahrung zeigt auch, dass gerade durch die Einrichtung von Einbahnstraßen tendenziell höhere Geschwindigkeiten anzutreffen sind, da mit keinem Gegenverkehr gerechnet werden muss.

Sofern Ihrerseits hierzu noch Fragen bestehen, wenden Sie sich bitte direkt an die Straßenverkehrsbehörde des Bezirksamtes Pankow von Berlin. Ihr Ansprechpartner ist Herr Küchlin (Axel.Kuechlin@ba-pankow.berlin.de).

Weiteren Schriftverkehr zu dem aktuellen Prüfverfahren „Tempo 30 wegen Lärmschutz“ werde ich mit den direkten Bewohnern der Schönhauser Straße führen, da nur diese wegen ihrer unmittelbaren Betroffenheit antragsberechtigt sind.

Ich hoffe, Ihnen die Sach- und Rechtslage zu Ihren verschiedenen Anliegen ausführlich und nachvollziehbar dargelegt zu haben, und verbleibe