

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

Bezug: unser Schreiben vom 26.02.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

kürzlich wiederholte schwere Unfälle in der Schönhauser Straße möchten wir zum Anlass nehmen, Sie erneut zur Durchführung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in der Schönhauser Straße in Pankow-Rosenthal aufzufordern.

Wir müssen feststellen, dass nach mittlerweile über einem Jahr seit dem Eingang unseres Schreibens vom 26.02.2017 keinerlei Handlungen Ihrer Behörde feststellbar sind, welche einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Gesundheitsschutzes der Anwohner dienen könnten. Ferner möchten wir zum Ausdruck bringen, dass die Einrichtung einer in Ihrem Schreiben vom 19.10.2017 erwähnten nur nächtlichen möglichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h in diesem Abschnitt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Gesundheitsschutzes aus offensichtlichen Gründen völlig unzureichend ist.

Wir sehen uns daher aus aktuellem Anlass gezwungen, wesentliche Aspekte betreffend die Verkehrssituation und den Gesundheitsschutz der Anwohner in einigen zentralen Punkten daher erneut darzustellen. Im Übrigen verweisen wir auf die Inhalte unseres o.g. Schreibens vom Februar 2017.

1. Verkehrssicherheit

Am Donnerstag, den 05. April 2018 kam es zu einem schweren Unfall an der Kreuzung Schönhauser Straße / Kastanienallee mit seitlichem Aufprall eines Autos kommend aus der Schönhauser Straße. Grund hierfür ist unter anderem die hohe Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der Schönhauser Straße, mit welcher die Verkehrsteilnehmer – aus einer wohngebietstypischen Tempo 30-Straße kommend – nicht rechnen und immer wieder unterschätzen. Hier zeigt sich erneut, dass ein Flickenteppich an Tempo-Regelungen (an dieser Kreuzung gibt es 3 verschiedene Tempo-Regelungen) nicht nur jedem aktuellen Standard von Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit in Wohngebieten widerspricht, sondern tatsächlich äußerst gefährlich ist. Das Unfallfahrzeug raste in den Vorgarten einer Anwohnerin an der Ecke, wo zeitgleich Bauarbeiten am Zaun stattfanden. Nur durch glücklichen Zufall kam es nicht zu weiteren Personenschäden bei unbeteiligten Arbeitern einer Zaunfirma, die unmittelbar neben der Stelle arbeiteten, an welcher der Zaun durch das Auto durchbrochen wurde. Nach Auskunft der Grundstücksbesitzerin ist dies mittlerweile der sechste Unfall dieser Art, in bei welchem Fahrzeuge in den Zaun ihres Grundstücks gefahren sind.



Abb. 1 und 2.

Unfallfahrzeug mit eingedrückter Fahrertüre. Kreuzungsbereich Schönhauser Str./Kastanienallee. Nach Überfahren des Schilds und des Zauns kam das Fzg. neben dem Baum vor dem abgebildeten Haus zu stehen.

Ein weiterer schwerer Motorradunfall mit Personenschaden aus ähnlichem Grund ereignete sich am 24.02.2018 an dieser Stelle.

Ferner stellen wir fest, dass auch die von Ihnen erwähnten Parkverbote und Verhinderung des LKW-Parkens in der Schönhauser Straße bislang nicht umgesetzt worden sind.

Grundsätzlich ist die Verkehrssituation in der Schönhauser Straße abs. Im Abschnitt zwischen Kastanienallee und Dietzgenstraße von einer hohen Auslastung des Parkraums durch Anwohner auch aus angrenzenden Straßen wie der Mittelstraße, der Nordendstraße und der Kastanienallee geprägt. Besonders problematisch hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist jedoch die Benutzung dieses Abschnittes der Schönhauser Straße als LKW-Betriebshof. Zu den verkehrsintensiven Tagesrandzeiten, nachts sowie am Wochenende ist das Straßenbild durch beidseitig am Straßenrand abgestellte LKW verschiedener Fuhr- und Entsorgungsunternehmen – teilweise auch durch lose abgestellte Anhänger – geprägt. Es ist mehr als offensichtlich, dass das Ordnungsamt bzw. die Polizei aufgrund des in Berlin allgemein herrschenden Vollzugsdefizits keine wirksame Handhabe hiergegen hat. Dies hat zum einen zur Folge, dass z.B. für aus der Mittelstraße oder der Nordendstraße abbiegende Fzg. eine Sicht auf herannahende Fahrzeuge erst möglich ist, wenn das eigene Fzg. bereits mit der Front in der Mitte der Schönhauser Straße steht. Die Kreuzungsbereiche an der Nordendstraße sind regelmäßig zugeparkt. Ferner bedeutet das LKW-Parken, dass die Schönhauser Straße in diesem Abschnitt häufig nur einspurig zu befahren ist. Bei einer Passage von >500 schweren LKW am Tag zusätzlich zur Buslinie führt das dazu, dass LKW und Lastzüge ständig anhalten, auf LKW- und PKW-Gegenverkehr warten müssen, und dann wieder anfahren müssen. Dies zieht u.a. eine erhebliche zusätzliche Lärmbelastung nach sich (s.u.).



Abb. 3 und 4

Einspurige Befahrbarkeit für PKW- und Schwerlastverkehr durch parkende LKW und PKW in der Schönhauser Str. Der LKW auf Abb 4. parkt am Straßenrand.

Wir möchten hiermit klarstellen, dass die hier geschilderten Verkehrsverhältnisse hinsichtlich Verkehrssicherheit, Lärm- und Abgasbelastung in keinsten Weise für ein

Wohngebiet hinnehmbar sind. Wir möchten darauf hinweisen, dass in diesem Verkehrsraum eines Wohngebiets die Benutzung der Straße durch Fahrradfahrer, ältere Menschen und vor allem auch Schulkinder mit akzeptablem Risiko und ausreichenden Sichtbeziehungen möglich sein muss. Insbesondere Letzteres scheint aktuell völlig undenkbar, da insbesondere Kinder zwischen Parkenden LKW und mit 50km/h herannahenden Lastzügen keine Überlebenschance haben, wenn sie einen kleineren Fahrfehler begehen. Ausweichmanöver sind nicht mehr möglich. Auch eine normale Benutzung als Radfahrer entlang der Straße ist für Kinder oder andere Personen mit Einschränkungen bei den aktuell herrschenden Verkehrsverhältnissen unvorstellbar. Konzepte für sichere Schulwege unter diesen Bedingungen existieren nicht. In Wohngebieten müssen jedoch grundsätzlich auch o.g. Personengruppen die Verkehrswege mit einem allgemeinen Verkehrsrisiko noch benutzen können. Diese Personengruppen werden durch die geschilderte Verkehrslage völlig an den Rand gedrängt, und müssen grundsätzlich begleitet und unter Nutzung von Umgehungswegen die täglichen Wege bestreiten.

Die Verkehrsverhältnisse sind in keinsten Weise für ein Wohngebiet ortsüblich. Es besteht hier eindeutig eine Gefahrenlage, welche über das allgemein anzutreffende Verkehrsrisiko hinausgeht und Maßnahmen nach §45 Abs. 9 StVO erfordert.

2. Gesundheitsgefahr durch Verkehrslärm

Anwohnerinnen und Anwohner in der Schönhauser Straße sind insbesondere im Abschnitt zwischen Dietzgenstraße und Kastanienallee außergewöhnlich hoher Belastung durch LKW-Verkehr durch Wohngebiet ausgesetzt. Es ist und bleibt ein verkehrspolitisches und verkehrsplanerisches Versagen, den Industrieverkehr aus Reinickendorf unreguliert rund um die Uhr einschließlich des Wochenendes durch intensiv nachverdichtete Wohngebiete in Wilhelmsruh, Rosenthal und Frz.-Buchholz zur Autobahn A114 zu leiten.

In o.g. Straßenabschnitt vereinigen sich die LKW-Verkehre (>500/Tag) aus der Schönhauser Straße mit den Verkehren, die durch Sperrung der Kastanienallee in östlicher Richtung in die Schönhauser Straße abbiegen, und dann hier kommend aus einer Tempo 30-Straße noch auf Tempo 50 beschleunigen.

Die Regel ist, dass die Anwohner morgens ab 03:30 zum ersten mal durch durchfahrende Müll transportierende LKW durch krachenden Lärm und Erschütterungen im Bett geweckt werden. Dies setzt sich dann am frühen Morgen wiederholt fort, bis sich ab 05:30 ein Höhepunkt an LKW-Verkehr, Lärm und Erschütterungen entwickelt. Am frühen Vormittag ist

eine normale Unterhaltung auf der Straße wegen des LKW-Verkehrs kaum möglich. Dasselbe wiederholt sich im Laufe des Nachmittags. Beim Einschlafen abends wiederholt sich diese Situation, sodass die Anwohner mit donnerndem und schepperndem Lärm sowie vibrierenden Hauswänden und Betten einschlafen müssen. Die Anwohner können ganzjährig weder in der Kastanienallee, der Schönhauser Straße und noch nicht einmal in den Nebenstraßen mit geöffneten Fenstern schlafen, was insbesondere im Sommer unzumutbar ist. Am Wochenende ist das Lärmbild in Rosenthal zusätzlich durch zahlreiche das Wohngebiet durquerende Motorradfahrer geprägt.

Das Umfeld des o.g. Straßenabschnitts erfüllt die Definition des §4 der BauNVO als reines bzw. allgemeines Wohngebiet. Lt. aktuellen Verkehrs- und Lärmdaten (Strategische Lärmkarte Berlin, Tag-Abend-Nacht-Lärmindex, aktualisiert 2017) werden an den Fassaden der Kastanienallee und der Schönhauser Straße 65-70 dB(A) ausgewiesen. Einige Häuser in der Schönhauser befinden sich teilweise oder angrenzend an Bereiche mit Lärmbelastungen von 70-75 dB(A). Auch nach punktuellen Ausbesserungsarbeiten an der Schönhauser Straße kommt es aufgrund nur oberflächlicher Maßnahmen unverändert zu extremen Geräuscheignissen vorbeifahrender LKW, vor allem bei Lastzügen, Sattelschleppern und Müllcontainerfahrzeugen; letztgenannte Fahrzeuge werden für den Transport von Ersatzbrennstoffen (MPS Reinickendorf \leftrightarrow Rüdersdorf) rund um die Uhr tags/nachts einschließlich der Wochenenden auf dieser Strecke eingesetzt. Bekanntermaßen werden diese Lärmspitzen, die insbesondere für Schlafstörungen mit wiederum höchstem Potential für Gesundheitsschäden verantwortlich sind, von den nur rechnerisch ermittelten Lärmbelastungen nicht ausreichend erfasst und abgebildet.

Das Bundesverwaltungsgericht hat bereits festgestellt¹, dass eine „angemessene Befriedigung von Wohnbedürfnissen“ voraussetzt, dass „innerhalb der Gebäude eine durch Außengeräusche nicht beeinträchtigte Entfaltung des Lebens der Bewohner“ möglich sein muss. Hierzu gehört „...die Möglichkeit des störungsfreien Schlafens. Dabei ist für diese Anforderung nicht abzustellen auf die Nutzung der Gebäude nur bei geschlossenen Fenstern und Türen. Zu den schützenswerten Wohnbedürfnissen (...) gehört vielmehr das übliche Wohnverhalten und damit die Möglichkeit des Wohnens und Schlafens auch bei geöffneten Fenstern“. Angesichts der durch Schwerlastverkehr verursachten Geräuschbelästigung Tags und insbesondere auch nachts wird dieser Grundsatz hier

1 BVerwG, Urteil v. 21.04.1976, - IV C80/4;Juris

regelhaft verletzt. Wie oben ausgeführt, kann in weiten Teilen des gesamten Wohngebiets nicht grundsätzlich nachts nicht mehr mit offenem Fenster geschlafen werden. Ebenso müssen auch tagsüber die meisten Fenster geschlossen gehalten werden, um z.B. konzentriertes Arbeiten am Schreibtisch zu ermöglichen, ganz abgesehen von den Vibrationen des Schreibtischs während der Arbeit bei der Durchfahrt von Schwerlastverkehr.

Die dargestellten errechneten Lärmbelastungen, die Verkehrsarten und die daraus resultierende Lärmintensität und -qualität sind eindeutig und grundsätzlich nicht als ortsüblich in einem Wohngebiet anzunehmen. Bei dauerhaften Lärm-Einwirkungen ab 65 db(A) können Gesundheitsschäden nicht mehr ausgeschlossen werden. Es ergibt sich hier – wie auch schon bei darunter liegenden Lärmbelastungen eine behördliche Prüfungspflicht. Aus den amtlichen Lärmkarten und der o.a. Darstellung lässt sich daher zwanglos das Vorhandensein einer Gefahrenlage erkennen, die Maßnahmen nach §45 Abs. 1 Nr. 3 StVO erfordert.

Auch wenn die Grenzwerte der 16 BImSchV nicht für bestehende Straßen unmittelbar gelten, setzen Sie den Rechtsrahmen für Prüf- und Handlungspflichten der zuständigen Behörden. Gemäß eines Urteils des VG Berlin vom 10.04.2003 (Az VG 11 A 835.02) ist das Einschreiten der Behörden gemäß §45 Abs 1 Nr. 3 StVO bereits bei Beeinträchtigungen, die jenseits dessen liegen, was als ortsüblich angenommen werden muss, erforderlich. Insbesondere sind die Grenzwerte der 16. BImSchV als Orientierungswerte auch hierbei heranzuziehen. Die 16. BImSchV sieht als Grenzwerte einen Pegel von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts vor. Es ist offensichtlich, dass in diesem konkreten Fall diese Werte massiv überschritten und damit die Anwohner einem deutlichen Gesundheitsrisiko ausgesetzt werden.

Der Lärmaktionsplan des Landes Berlin 2013-2018 weist darauf hin, dass insbesondere in diesen Situationen die Reduzierung des Tempos von Tempo 50 auf Tempo 30 „positive Synergieeffekte mit der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität und der Luftqualität aufweist“. Da in diesem Abschnitt der Schönhauser Straße zu den verkehrsintensiven Tagesrandzeiten und nachts durch beidseitiges Parken und insbesondere des LKW-Parkens meistens nur ein einspuriger Verkehr möglich ist, würde die Anordnung von Tempo 30 erheblich dazu beitragen, den Verkehrsfluss zu verstetigen. Insbesondere würde das lärmintensive Beschleunigen von LKW nach Abbiegen aus der Kastanienallee, mit dem anschließenden Bremsen vor den Engstellen entlang dieses Abschnittes der Schönhauser

Straße reduziert. Unter dieser Verkehrssituation ist grundsätzlich eine Änderung der Reisezeit durch Anordnung von Tempo 30 nicht zu erwarten. Der Lärmaktionsplan bestätigt dies: es „...zeigen bisherige Untersuchungen zu Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin i.d.R. nur geringe bis mittlerer Reisezeitverluste von 0 bis 2 Sekunden je 100m Abschnittslänge“. Angesichts der geschilderten Situation kann hier somit kein Reisezeitverlust und grundsätzlich kein negativer Effekt auf den Verkehrsfluss durch die Anordnung von Tempo 30 erwartet werden, und es bestehen keine nachvollziehbaren Argumente, die im Gegenteil eine zwingende Beibehaltung von Tempo 50 rechtfertigen würden.

Zusammenfassend sehen wir die durchgehende Anordnung von Tempo 30 zu allen Zeiten als Mindestmaßnahme zur Vereinheitlichung des Verkehrsflusses, zur Senkung verkehrsbedingter Risiken, zur Reduktion von Emissionen und zur Vermeidung lärmbedingter Gesundheitsschäden der Bevölkerung in diesem Wohngebiet an. Ferner müssen wirksame Maßnahmen zur Vermeidung des LKW-Parkens in diesem Wohngebiet ergriffen werden. Pauschale Verweise auf die Zuständigkeit des Ordnungsamtes bzw. die Polizei sind nicht zielführend, da sie wirkungslos sind.

Grundsätzlich ist die Durchfahrt von >500 LKW am Tag mit den beschriebenen Auswirkungen für ein Wohngebiet völlig inakzeptabel; dies erfordert darüber hinaus weitergehende kurz-, mittel- und langfristige verkehrsregulierende und verkehrsplanerische Maßnahmen in Zusammenwirken mit der Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr. Die weitere Untätigkeit diesbezüglich bedeutet ein massives Versagen von Politik und Verwaltung und die Provozierung eines Dauerkonflikts.

Sollte das Handeln Ihrer Behörde auch weiterhin von Untätigkeit und Ablehnung geprägt sein, werden wir uns nicht zuletzt bei erneuten direkt verkehrsbedingten Personenschäden zu weiteren juristischen Schritten einerseits, aber auch zu klaren Aussagen in der Öffentlichkeit über die hier Verantwortung tragenden Personen und Behörden andererseits gezwungen sehen. Keinesfalls sind wir bereit – auch im Interesse unserer Kinder und Nachbarn in diesem Wohngebiet - eine weitere behördliche Untätigkeit und Gefahren für die unsere Gesundheit diesbezüglich hinzunehmen.

Wir bitten Sie daher erneut um die schnellstmögliche Einleitung verkehrsbeschränkender Maßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen