

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: Ihr Schreiben vom 12.06.2018**

Sehr geehrte Frau,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 12.06.2018. Wir begrüßen die von Ihnen angekündigte Anordnung von Tempo 30 nachts. In der Gesamtbetrachtung halten wir daher diese Maßnahme jedoch nicht für ausreichend, um einen angemessenen Gesundheitsschutz der Anwohner und die Befriedigung von Wohnbedürfnissen, wie sie in einem reinen bzw. allgemeinen Wohngebiet zu erwarten sind, zu gewährleisten.

Wir legen daher mit diesem Schreiben Widerspruch gegen Ihren Bescheid vom 12.06.2018 ein.

Die Prüfung der nun entstandenen Sach- und Rechtslage sowie der übersandten Gutachten hat folgende Punkte ergeben, welche wir hinsichtlich der Entscheidung der Verkehrslenkungsbehörde im Sinne einer ermessensfehlerfreien Entscheidung in Ihrem Schreiben bemängeln bzw. als Begründung unseres Widerspruchs kommentieren möchten:

Sie merken an (Abs. 3, Satz 1 und 2), dass wir eine generelle Einführung von Tempo 30 als innerörtliche Höchstgeschwindigkeit bzw. im Hauptstraßennetz verlangt hätten. Dies ist nicht der Fall. Unsere Eingabe bezieht sich ausschließlich auf die konkreten und problematischen Verkehrsverhältnisse und davon ausgehende Gefährdungen der

Gesundheit und Verkehrssicherheit in der Schönhauser Straße im Abschnitt zwischen Kastanienallee und Dietzgenstraße.

Sie führen an (Abs. 6 ff.), dass das „Einschreiten zum Schutz vor Verkehrslärm (...) voraussetzt, dass der Lärm solche Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was (...) im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss (...)“. Wie Sie und auch das Bezirksamt Pankow – Stadtentwicklungsamt – mit uns vorliegendem Schreiben vom 06.06.2018 bestätigen, liegt der genannte Straßenabschnitt in einem reinen bzw. allgemeinen Wohngebiet. Die für ein reines bzw. allgemeines Wohngebiet auch an einer Straße des übergeordneten Netzes zu erwartende Verkehrsart ist mäßiger PKW-Verkehr mit einem geringen Anteil LKW-Verkehr. Hierbei sollte der Verkehr weit überwiegend aus örtlichem Verkehr bestehen. Die Schönhauser Straße als Straße der Kategorie IV in wird in diesem Abschnitt allerdings nicht nur von örtlichem Verkehr, sondern mangels Alternativen in hohem Maße von überregionalem Verkehr – insbesondere Pendler und Schwerlastverkehr - genutzt. Beispiele für den überregionalen Schwerlastverkehr sind die Fahrten der Firmen Grunske, Bartscherer und Uhlhorn zur Belieferung des Zementwerks in Rüdersdorf und des Kraftwerks Jänschwalde mit Ersatzbrennstoffen rund um die Uhr. Diese Fahrten finden rund um die Uhr an allen Tagen des Jahres statt (siehe Schreiben der Abgeordneten Mindrup MdB und Hofer MdA zu dieser Thematik<sup>1</sup>). Die Schönhauser Straße ist Teil einer tangentialen Schwerlastverkehrsachse Reinickendorf-Wilhelmsruh-Rosenthal-Frz. Bucholz-A114. Diese Verkehre sind hier ortsunüblich und müssten primär über Straßen der Kategorie I und II abgewickelt werden. Dies Fehlnutzung ist darin begründet, dass es stadt- und verkehrsplanerisch bislang versäumt wurde, Konzepte für tangentialen Wirtschafts- und Pendlerverkehr im Norden zu entwickeln. Das Lärmbild ist daher vorrangig geprägt von anfahrenden, dröhnenden LKW-Motoren sowie von permanent krachenden, scheppernden und donnernden Aufliegern, Anhängern und Ladung. Gerade diese Geräusche mit erheblichen Spitzen werden bekanntermaßen von den Mittelungswerten schlecht erfasst beeinträchtigen jedoch in hohem Maße die Aufenthalts- und Wohnqualität sowie die Gesundheit. Wir verweisen hier nochmals auf das Recht zur Befriedigung von Wohnbedürfnissen in Häusern auch mit geöffneten Fenstern (siehe unser Schreiben vom 09.04.18), welches hier weder tags, geschweige denn nachts gegeben ist. Die beiden letztgenannten Punkte lassen Sie in Ihrem Schreiben leider unberücksichtigt.

---

<sup>1</sup> <https://verkehr-pankow.de/lkw-rosenthal/>

Sie mögen sich selbst ein Bild bzw. einen Geräuscheindruck von an dieser Stelle vorbeifahrenden LKW machen<sup>2</sup>. Bitte stellen Sie sich im Anschluss selbst die Frage, ob Sie angesichts dessen und der Vorbeifahrt mehrerer hundert LKW tags konzentriert arbeiten oder nachts schlafen können. Die Störungen durch Vibrationen, die durch den Schwerlastverkehr ausgelöst werden, sind zusätzlicher Teil des Problems.

Wie dargestellt liegt hiermit zweifelsfrei eine ortsunübliche Lärmbelastung vor, die in einem Wohngebiet unzumutbar ist und nicht hingenommen werden muss. Das Einschreiten der Behörden ist daher in besonderem Maße geboten, und es sind somit hohe Maßstäbe an den Lärmschutz z.B. im Sinne der 16. BImSchV anzulegen. Zudem sind deswegen im Hinblick auf die Ermöglichung der ungestörten und gesetzlich besonders geschützten Nachtruhe mindestens LKW-Fahrverbote nachts und am Wochenende anzuordnen.

Sie führen an (Abs. 15.), dass „die Verkehrsbelastung in der Schönhauser Straße im Vergleich zu anderen Hauptverkehrsstraßen bereits geringer und die daraus resultierende Lärmbelastung tagsüber als ortsüblich und damit zumutbar hinzunehmen ist“. Diesen Vergleich halten wir für nicht statthaft, da es bei der Beurteilung zur Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen auf den konkreten Einzelfall (hier: insbesondere Belastung durch ortsfremden Schwerlastverkehr, s.o.) ankommt. Im Übrigen herrschen auch in anderen übergeordneten Straßen desselben Wohngebiets (Kastanienallee, Friedrich-Engels-Straße, u.a.) Verkehrs- und Lärmverhältnisse, die durchweg als für ein Wohngebiet unangemessen und gesundheitsgefährdend angesehen werden müssen, und das Problem fehlender übergeordneter Verkehrsplanung seit dem Mauerfall illustrieren. Wenn die Verkehrslenkungsbehörde diese Situation als Standard und ausreichendes anzustrebendes Maß für das Berliner Stadtgebiet ansieht wie Sie in Ihrem Brief suggerieren, bitten wir hier um eine eindeutige Stellungnahme.

Wir halten ferner die von Ihnen abgelehnte Einführung von Tempo 30 tagsüber mit dem Verweis auf die Verkehrsfunktion (Abs. 10-16) für unangemessen. Bei einer Anordnung von Tempo 30 im Abschnitt zwischen Dietzgenstraße und Kastanienallee (Strecke von ca. 350m) entstünde ein Reisezeitverlust von rechnerisch 16,8 Sekunden. Hierbei ist zudem zu berücksichtigen, dass in diesem Abschnitt aufgrund der hohen Auslastung des Parkraums und des LKW-Parkens in den verkehrsintensiven Tagesrandzeiten ohnehin Tempo 50 nicht erreicht werden kann, aber zusätzlich mit ständigem Abbremsen und beschleunigen an

---

<sup>2</sup> <https://verkehr-pankow.de/lkw-rosenthal/>

Engstellen einhergeht. Hinsichtlich der Buslinie ist anzumerken, dass sich in diesem Abschnitt eine Haltestelle befindet, sodass auch der Bus nicht mit Tempo 50 vollständig diesen Abschnitt befahren kann. Es ist daher festzustellen, dass der o.g. Reisezeitverlust hierdurch noch weiter gemindert wird und sich bei der Anordnung von Tempo 30 der Verkehrsfluss deutlich verbessern würde. Durch den noch verbleibenden Reisezeitverlust im Bereich weniger Sekunden sind relevante Einschränkungen der Verkehrsfunktion im betreffenden Abschnitt der Schönhauser Straße wie von Ihnen angeführt (Abs. 16) nicht zu erkennen. Demzufolge ist die Anordnung von Tempo 30 keine übermäßige Benachteiligung des durchgehenden Verkehrs, vor allem in Abwägung und im direkten Vergleich zu den wissenschaftlich bewiesenen und erheblichen positiven Aspekten hinsichtlich des Gesundheitsschutzes der Anwohner. Das Gutachten der Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr vom 25.01.2018 weist eine Abnahme des Verkehrslärms von über 3 dB(A) in diesem Abschnitt aus, entsprechend mindestens einer Halbierung des Verkehrslärms. Dementsprechend ist die Anordnung von Tempo 30 als hoch effektive Maßnahme einzustufen. Ihr Vergleich mit anderen Straßen legt nahe, dass hier durch Ihre Behörde lediglich allgemeine Kriterien, nicht jedoch die hier anzuwendenden ortsspezifischen Besonderheiten bei der Beurteilung zugrunde gelegt werden.

In einer weiter gefassten Betrachtung – die hier nicht unmittelbar Gegenstand ist - entstände für die gesamte Länge der Schönhauser Straße (2km) ein Reisezeitverlust von rechnerisch nur 1:36min bei der Anordnung von Tempo 30 tagsüber im Vergleich zu Tempo 50. Auch hier gilt das oben Genannte hinsichtlich der weiteren Reduzierung der Reisezeitdifferenz, der räumlichen Enge und den jedoch überragenden Effekten auf den Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner im Wohngebiet. Im Sinne einer einheitlichen Temporegelung in Wohngebieten und den daraus resultierenden zusätzlichen Effekten hinsichtlich der Befolgensrate<sup>3</sup> erachten wir auch im weiträumigeren Kontext die Anordnung von Tempo 30 in der Gesamtabwägung als vollständig angemessen, da für den Durchgangsverkehr auch hier keine relevanten Nachteile entstünden.

Sie führen an (Abs. 29), dass 8 Verkehrsunfälle pro Jahr an einer Kreuzung in einem allgemeinen Wohngebiet „kein verkehrliches Erfordernis für weitergehende ergänzende verkehrsbehördliche Maßnahmen darstellen“. Diese Auffassung teilen wir ausdrücklich nicht. Über die Angemessenheit dieser Zahl mögen subjektiv stark unterschiedliche Auffassungen

---

<sup>3</sup> Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau, 2016.

bestehen. Hier jedoch kommt es häufig zu schweren Unfällen mit Personenschäden (regelmäßiger Einsatz des RTW, und auch schon des RTH), und nicht allein zu Unfällen mit Blechschäden. Auch das Einfahren von Verkehrsteilnehmern durch Zäune auf Anliegergrundstücke (bereits 6x an dieser Kreuzung auf demselben Eck-Grundstück) und die Gefährdung von dort sich aufhaltenden unbeteiligten Personen illustriert die besondere Schwere des Unfallgeschehens. Im Gegensatz zu Ihrer Auffassung ist es hierbei unerheblich, ob diese Unfälle aufgrund von „Aufmerksamkeitsdefiziten“ oder anderen verkehrlichen Gründen entstehen. Ein gefahrloser Aufenthalt auf dem Gehweg und im Vorgarten muss möglich sein. Wir vertreten daher weiterhin die Auffassung, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung schwere Unfälle mit Personenschäden abmildert bzw. deren Zahl senken wird, sowie die Benutzbarkeit der Straßen für ältere Menschen und Kinder in einem Wohngebiet deutlich erhöht.

Im Übrigen halten wir die von uns genannten Punkte in unseren Schreiben vom 02.04.2017 und vom 09.04.2018 vollumfänglich aufrecht.

Wir bitten daher im Rahmen des Widerspruchsverfahrens erneut um Prüfung der o.g. Punkte und um Anordnung von Tempo 30 zu allen Tageszeiten. Ferner bitten wir um Prüfung von Nachtfahrverboten wegen von LKW ausgehenden Lärmspitzen, die die Nachtruhe erheblich stören.

Wir gehen abschließend davon aus, dass unter den Beteiligten Übereinstimmung dahingehend besteht, dass aufgrund der geschilderten Probleme auf Ebene der Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr, der Verkehrslenkung Berlin und der politischen Ebene nun ohne Zeitverzug ein Prozess begonnen werden muss, der die Lösung dieses absehbaren Dauerkonflikts zwischen intensiv nachverdichteten Wohngebieten in Rosenthal einerseits und den Interessen des Pendler- und Schwerlastverkehrs andererseits durch mittel- und langfristige verkehrsplanerische Maßnahmen zum Ziel hat. Wir weisen darauf hin, dass die geforderten Maßnahmen im Übrigen lediglich die Vorgaben des Koalitionsvertrags zu diesem Thema umsetzen.

Mit freundlichen Grüßen