

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung VI Verkehrsmanagement
Zentrale Straßenverkehrsbehörde
Columbiadamm 10

12101 Berlin

Ihr Zeichen
VLB B34 VB-00518/2019-78 Str.v.Schön./Pk.

Berlin,
17.08.2020

Widerspruch zum Bescheid Geeignete Maßnahmen für die Straße vor Schönholz/Beginn der Germanenstraße bis Vereinssteg stadtauswärts

Sehr geehrte Frau Strzelczyk,

nach 1,5 Jahren Wartezeit auf den Antrag auf geeignete Maßnahmen für o.g. Straßenzug stellt sich nun heraus, dass scheinbar nur unser Grundstück für die Bemessung betrachtet wurde. Dabei warten tatsächlich insgesamt zehn Anwohner (fünf unterschiedliche Haushalte verteilt an der Straße) zzgl. einer Behinderteneinrichtung auf Auskunft zu den angefragten Verkehrs-/Immissionsdaten. Dies wurde schon mit dem Schreiben zur Anforderung zu Verkehrsmengen, Lärmpegel, Abgase/Feinstaub vom 30.01.2019 klar formuliert und mit Unterschrift bekundet: „... *Wir als Hauptantragssteller aber auch im Namen der nachfolgend genannten Anwohner, möchten mit diesem Schreiben Gutachten zur täglichen Verkehrsmengen, zu Lärmpegel und zu Abgas- und Feinstaubbelastung des genannten Straßenzuges anfordern...*“ und weiter im Schreiben vom 10.03.2019 „...*Mit diesem Schreiben möchten wir den Antrag auf Gutachten vom 30.01.2019 aufrechterhalten und dabei nochmal präzisieren.*

Wir stellen hiermit den Antrag, uns (inkl. aller Antragsteller vom 30.01.2019) Auskunft über die Verkehrsmengen, Lärm- und Schadstoffbelastung, die durch das überhöhte Verkehrsaufkommen verursacht wird, zu geben...“

Uns ist vollkommen schleierhaft, warum diese, in der Anlage genannten Anwohner, keine Auskünfte erhalten? Das sollte schnellstens nachgeholt werden, da alle genannten Haushalte ein Recht auf diese Immissionswerte haben.

Gegen den Bescheid vom 27.07.2020 möchten wir hiermit fristgerecht widersprechen.

Bei Würdigung, ob straßenverkehrliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalles abzustellen (BVerwG VII C46.78 v. 13.12.79). Vor Anordnung straßenverkehrliche Maßnahmen sind die Vor- und Nachteile der Einzelmaßnahmen gegeneinander abzuwägen. In die Abwägungen sind insbesondere:

- der Grad der Beeinträchtigung,
- die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen,
- die Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes und
- eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit,
- auf den Energieverbrauch der Fahrzeuge,
- auf Erschwernisse bei der Versorgung der Bevölkerung und
- die Einschränkung der Freizügigkeit des Verkehr

einzubeziehen.

Gemäß §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden u.a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen und Straßenstrecken beschränken,

verbieten und den Verkehr umleiten. Ferner treffen die Straßenverkehrsbehörden gemäß §45 Abs. 1b Nr. 5 StVO auch die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen Lärmschutzmaßnahmen in Wohngebieten dann in Betracht, wenn die Richtwerte tagsüber von 70 dB(A) und nachts von 60 dB(A) überschritten werden. - Dies ist bei beiden ermittelten Werten tatsächlich der Fall. Sie halten allerdings nur eine nächtliche Tempo 30-Maßnahme für sinnvoll. Die Ablehnungsgründe bzgl. des Lärms tagsüber sind rein pauschal und nicht stichhaltig.

Grad der Beeinträchtigung & (neue) Einflüsse auf die Verkehrssicherheit

Mit dem Vorliegen der aktuellen Verkehrsmengen aus 2019 kann nun festgestellt werden, dass der Straßenzug seit 2014 (in den letzten fünf Jahren) mit knapp 8.000 Kraftfahrzeugen tgl. mehr befahren wird.

Befahren 2014 lt. Angaben der SenUVK tgl. ca. 12.500 Fahrzeuge den Straßenzug, sind es heute tgl. nun über 20.000 Kraftfahrzeuge (davon ca. 1.150 LKW-Anteil >3,5t). - Das entspricht im Zeitraum von 2014 bis 2019 einer Steigerung der Kfz-Mengen um satte **63%**! Dies schlägt sich natürlich auch in den Geräuschpegeln und der zeitliche Lärmbelastung der Anwohner durch verlängerte/durchgängige Rushhour nieder. Der Grad der Beeinträchtigung kann als äußerst hoch eingeschätzt werden.

Sie halten fest, dass der Gesundheitsschutz zur Nachtzeit einer höheren Wertigkeit zugestanden wird und empfehlen die Einführung einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h. Das ist begrüßenswert, hilft aber den Anwohner, die tagsüber hier leben oder arbeiten, äußerst wenig. Wir halten diese Maßnahme jedoch in der Gesamtbetrachtung für nicht ausreichend, um einen angemessenen Gesundheitsschutz der Anwohner, die Befriedung von Wohnbedürfnissen und eine Erholung zu gewährleisten.

Wie Ihnen schon im Schreiben vom 20.03.2019 mitgeteilt wurde, betreiben die Hauptantragsteller eine öffentlich geförderte Kindertagespflege in ihrem Wohnhaus. Die Kinder sind im Alter zwischen 0-3 Jahren. Diese Form der Betreuung ist ein Alternativ-Angebot zu anderen Kindertageseinrichtungen und lt. SGB VIII § 22 ff. & KitaFöG insbes. § 1 und § 17 in dieser Form auch rechtlich Kitas gleichgestellt. Die hier zu betreuenden Kinder können inzwischen vor lauter Dauerkrach auch am Tage keine durchgängige Mittagsruhe halten und sitzen bei jedem lauten Verkehrsgeräusch aufrecht im Bett. Der Spielplatz der Kinder im Garten auf dem Grundstück ist auch nicht mehr nutzbar, da laute Dauerpegel ein ungestörtes Spielen inzwischen unmöglich machen.

Die Betreuer der nahen Behinderten-Einrichtung im Tuchmacherweg, die u.a. auch Einrichtungen in der Germanenstraße betreiben, fahren Ihre Bewohner motorisiert durch die Gegend, weil es fußläufig eine lärmende & beängstigende Zumutung für die beeinträchtigten Menschen darstellt. Inklusion kann aufgrund der aktuellen Verkehrsproblematik absolut nicht gelingen.

Am Beginn der Straße vor Schönholz 20 befindet sich eine Jugendverkehrsschule und stellt somit ein Lernort für die Kleinsten (Kita) aber auch im Rahmen der schulischen Radfahrausbildung dar. Dieses Kompetenzzentren für schulische und außerschulische Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, gilt auch als soziale Einrichtung wird wochentags gruppenweise sehr gut besucht. Hier sollte der Regelfall greifen.

Neu seit 28.04.2020 gilt, dass Kraftfahrzeuge beim Überholen auf der Fahrbahn innerorts künftig einen Mindestabstand von 1,5m zu Radfahrern einhalten müssen. Dies war zuvor gesetzlich nicht eindeutig geregelt. Nun ist es konkret und es sollten Voraussetzungen für eine mögliche Umsetzung geschaffen werden.

Bei einer viel zu schmalen Fahrbahn ohne Radfahrstreifen oder begleitende Radinfrastruktur, wie der Straße vor Schönholz, kann bei dieser Verkehrsmenge von über 20.000 Fahrzeugen (inkl. 5,6% >3,5t) ohne Lücken auf der Gegenspur auch kein Tempo 50 beibehalten werden. Die vorgeschriebenen Überholabstände zu Radfahrenden werden bei diesem Platzmangel ausnahmslos unterschritten. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen tagsüber & bei Verbleib von Tempo 50 werden Radfahrende, trotz klarer Rechtslage, somit durch ganz offizielle Duldung der SenUVK, gefährdet.

Daher kann ein Straßenzug mit begleitendem Radverkehr auf der Fahrbahn nach Empfehlung von Verkehrsplanern **nur mit Tempo 30 gefahrlos auf der Fahrbahn** geführt werden. Er bleibt außerdem ein Schulweg für die Kinder, die das ab 5. Klasse beginnende Bertha-von-Suttner-Gymnasium ansteuern und dazu ohne Radweg auf der Straße vor Schönholz, bei Tempo 50 von Bussen/Schwerlastverkehr mit Anhänger abgedrängt werden.

Hervorgehend aus Ihrem Schreiben, möchten wir noch anmerken, dass offensichtlich der motorisierte Verkehr einzige relevante Planungsgrundlage für eine "leistungsfähige" Straßenverbindung ist. Spätestens seit dem Mobilitätsgesetz jedoch haben **alle Verkehrsarten** entsprechend gleichberechtigten Anspruch auf Teilhabe am Straßenverkehr und damit auch als Faktor in der Planung. Tempo30 wäre insbes. für Radfahrende und Fußgänger hier ein Mindestziel, das demnach umzusetzen wäre, denn ohne das, ist der Straßenzug inkl. der beiden Kreuzung für diese Gruppen kaum sicher nutzbar.

Schutzwürdigkeit der betroffenen Gebiete

Wie Sie schon selbst erkannt haben: „... Grundlage hierfür ist die Lage der Straße vor Schönholz gemäß dem Flächennutzungsplan Berlin in einem reinen bzw. allgemeinen Wohngebiet (Wohnbaufläche) und Kleinsiedlungsgebiet...“ Die nun ermittelten 73dB(A) tags sind weder für ein allgemeines Wohngebiet und schon gar nicht für ein reines Erholungsgebiet wie die Kleingartenanlage oder die Schönholzer Heide tragbar. Das sind Werte, die übersteigen ja nicht nur die Werte für neue Straßen (69dB(A) tags & 59dB(A)) nachts sondern auch die Richtwerte für Lärmsanierung bei bestehenden Straßen (72dB(A) tags & 62 dB(A)) nachts und dies in Gewerbegebieten! Die Schutzwürdigkeit kann somit durchaus als hoch eingeschätzt werden.

Im Lärmaktionsplan (LAP 2019-2023) fehlt die Straße vor Schönholz komplett, obwohl sie zu den lautesten Straßen zählt und drei Erholungsgebiete verbindet/beinhaltet (Schönholzer Heide/Grünes Band/Kleingartenanlage). Selbst die Hauptstraße in Wilhelmsruh ist im aktuellen LAP zu finden, obwohl leicht geringere Lärmpegel berechnet wurden. Auszug der Maßnahme: „...Vorrangiges Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Minderung gesundheitsrelevanter Lärmbelastungen durch Reduzierung der Verkehrslärmemissionen. Dies trägt zugleich zu einer besseren Wohnqualität in der Stadt bei und erhöht die Aufenthaltsqualität in den Stadträumen. Gemäß der Lärmwirkungsforschung steigt ab einer Dauerbelastung von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) tags das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen durch chronischen Lärmstress. Deshalb wird die Einhaltung dieser Werte als mittelfristiges Ziel verfolgt. In Berlin ist zugleich wegen der stadtweit an vielen Stellen auftretenden Verkehrslärmbelastungen zunächst eine Konzentration auf die besonderen Problemlagen erforderlich. Bereits in den beiden zurückliegenden Lärmaktionsplänen wurden daher Schwellenwerte für die Dringlichkeit von Maßnahmenprüfungen in zwei Stufen definiert, die auch weiterhin Gültigkeit haben:

1. Stufe: LDEN \geq 70 dB(A) und LN_{Night} \geq 60 dB(A) Bei Überschreitung dieser Werte sollen vorrangig und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden. □
2. Stufe: LDEN \geq 65 dB(A) und LN_{Night} \geq 55 dB(A) Diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen als Zielwerte für die Lärminderungsplanung.

Da neueren Erkenntnissen zufolge bereits bei niedrigeren Dauerbelastungen Gesundheitsgefährdungen auftreten können, sind langfristig geringere Zielwerte anzustreben. Neben der Lärminderung in hochbelasteten Bereichen beschäftigt sich der Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023 auch mit dem Schutz ruhiger Gebiete und mit der Frage, wie eine wachsende und sich verdichtende Metropole weiterhin Erholungsqualitäten für den Alltag der Bevölkerung sicherstellen kann...“

Mit Hinweis auf die Zumutbarkeitsschwelle nach 16. BImSchV werden diese Werte jedoch in Frage gestellt. Danach läge die Eingriffsschwelle zum Beispiel bei Wohngebiete bei **59/49 dB(A)** (BVerwG, Urteil vom 04.06.1986)

Nach dieser Definition stellt das Areal um die Straße vor Schönholz eine besondere Problemlage dar, die gleichzeitig mit verminderter Erholungsqualität verbunden ist und die somit dringend einer Minderung gesundheitsrelevanter Lärmbelastungen durch deutliche Reduzierung der Verkehrslärmemissionen bedarf. Eine alleinige Beschränkung auf Tempo 30 nachts wird der Problemlage demnach nicht ansatzweise gerecht.

Empfehlungen der WHO für die Lärmbelastung durch Straßenverkehr:

- ▶ Durchschnittliche Belastung (Lden)

Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr einen Lden von **53dB(A)** nicht zu überschreiten, weil Straßenverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als **stark** ein.

- ▶ Nächtliche Dauerschallbelastung (LN_{Night})

Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr einen LN_{Night} von **45dB(A)** nicht zu überschreiten, da nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als **stark** ein.

Energieverbrauch der Fahrzeuge, Erschwernisse bei der Versorgung der Bevölkerung und die Einschränkung der Freizügigkeit des Verkehrs

Da Sie danach auch ausführlich auf die Bedeutung und Funktion der Straße eingehen, möchten wir dazu Folgendes anmerken: Das Verkehrsmanagement (VLB) hat erst kürzlich die nahegelegene Hauptstraße in Wilhelmsruh von Kopenhagener Straße bis Schillerstraße mit Tempo 30 belegt.

Das passierte vor allem deshalb, weil die Stückelung von zwei nahen Tempo 30-Straßenabschnitten nun zu einer einheitlichen Regelung überführt werden sollte. Die Hauptstraße besitzt die gleiche Bedeutung für den Pendler- und Industrieverkehr (aus Reinickendorf kommend) wie die Straße vor Schönholz und hat somit ähnliche Verkehrsmengen & Lärmpegel. Selbst die Germanenstraße (ab Sachsenstraße über Schönholzer Weg bis Schillerstraße) verfügt inzwischen nun über durchgängig Tempo 30. Die Straße vor Schönholz ist eine Verbindungstraße nach Wilhelmsruh, Ausweichrouten dorthin sind nicht verfügbar.

Auch das Argument des ÖPNV ist nicht stichhaltig begründet. Die Buslinie 155 von (S Pankow-Wilhelmsruh-S Pankow) durchfährt nachweislich schon jetzt einige übergeordnete Straßenzüge (auch Bundesstraßen) mit Tempo 30 tagsüber, nämlich die:

	Funktionsstufe	Anmerkung	Funktionsstufe	
Berliner Straße	2		<u>Rückweg über:</u>	
Breite Straße	2	(B96a)	Hauptstraße	3
Schönholzer Straße	2	(B96a)	Edelweißstraße	3
Germanenstraße	3		Florastraße	3
Schönholzer Weg	3			

Die Pünktlichkeit der Buslinie wird nicht durch Tempo 30 konterkariert, sondern durch die tgl. Rückstaus von zuviel MIV (bes. im Berufsverkehr) bspw. in der Hermann-Hesse-Straße, Schönholzer Straße/Breite Straße (Rathaus), Mühlenstraße, Flora- & Berliner Straße und durch Fehlen von nennenswerten Busspuren.

Die wenigen Sekunden Reisezeitenverlust einer Buslinie, bei Erweiterung von Tempo 30 im Streckennetz entlang der Straße vor Schönholz wegen einem notwendigen, entlastenden & allgemeinen Lärmschutz, die nach Ihrer Einschätzung als problematisch für die allgemeine Daseinsvorsorge angesehen wird, kann man somit bei einer 800m Länge des Straßenzuges, getrost vernachlässigen. Zumal auch nur je eine Bushaltestelle für die Hin- & Rückfahrt bedient werden muss.

Das UBA schätzt die realen KFZ-Reisezeitenverluste durch Tempo 30 ggü. Tempo 50 tagsüber bei gerademal 2sec. je 100 Meter und beliefen sich bei der Streckenlänge gerade mal auf **16sec**. Tempo 30 steht somit der Nutzung durch die BVG in keiner Weise entgegen.

Der Energieverbrauch (niedriger Kraftstoffverbrauch durch Tempo 30) ist niedriger, die Erschwernisse bei der Versorgung der Bevölkerung sind nicht wirklich erkennbar, die Einschränkung der Freizügigkeit des Verkehrs ist marginal, da der Straßenzug (zumindest der Teil ohne Radinfrastruktur) nicht wirklich lang ist und eine gute Ampeleinrichtung ein flüssiges Fahren ermöglichen kann.

Leichtigkeit der Realisierung der Maßnahmen

Kurzfristige wirksame Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der betroffenen Anwohner. Hierzu zählt:

- ▶ Tempo 30 (dies steht explizit so im Koalitionsvertrag, dieser muss hier umgesetzt werden (Abschnitte: „Lärm mindern“ bzw. „Allen Verkehrsteilnehmern mehr Sicherheit bieten“.
- ▶ alle Ampelschaltungen auf Tempo 30 anpassen
- ▶ intensive Überwachung von Tempo 30, um den meist geradlinigen Straßeneindruck durch fehlende Radstreifen entgegenzuwirken
- ▶ Nachtfahrverbot für LKW >7,5t

Ausgehend von 73 dB(A) am Grundstück im Kreuzungsbereich wird ein alleiniges Tempo 30 auf der Straße vor Schönholz noch nicht mal ausreichen, um die Lärmwerte deutlich unter 70 dB(A) zu senken. Das UBA spricht von einer Verringerung um lediglich max. 3 dB(A) durch Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50. Und ein weiteres Anwachsen der Verkehrsmengen ist dabei noch nicht mal berücksichtigt

Als Anwohner können wir bestätigen, dass der rollende Verkehr selbst gar nicht das große Problem ist. Den störenden Lärm verursachen rappende Lkw's bei Schlaglöcher, hochdrehende Motoren von Autoposern und anfahrende Motorräder an Ampeln. Daher stellt sich besonders für die Anwohner beider Kreuzungsbereiche die Frage, ob sogar eine Tempo 30-Zone in die jeweils abgehende Provinz- & Klemkestraße eingerichtet werden muss, um wirksam & nachhaltig Lärm reduzieren zu können?

Eine Einrichtung von Tempo 30 in der Klemkestraße (Verlängerung Tempo 30 ab Brücke Nordbahn Ri. Straße vor Schönholz Pankow) wurde schon im Jahr 2017 von Ihnen aus Sicherheitsgründen abgelehnt (VLB B 34 VB-01319/2017-30 Str.v. Schön./Pk). Der Lärmschutz wurde dabei nie betrachtet, ist aber aufgrund der unmittelbaren Nähe zwei Kreuzungen kein unwichtiger Faktor bei den derzeitigen Lärmbelastungen.

Mit diesen Maßnahmen, die kurzfristig umgesetzt werden könnten, würde für alle betroffenen Anwohner zumindest etwas Entlastung und eine Atempause geschaffen werden, insbes. was den Schutz der Nachtruhe angeht, die in Berlin ebenfalls gesetzlich geschützt ist. Dies solange bis ein Verkehrskonzept erarbeitet und die Neubauplanung des Straßenzuges dem Mobilitätsgesetz angepasst und umgesetzt ist. Das scheint noch Jahre zu dauern. Somit hoffen wir, dass der Lärmaktionsplan nicht nur blinden Aktionismus vortäuscht und es ernst gemeint ist, was dort nachzulesen ist.

Wir hoffen auf ein Verständnis und danken für eine wohlwollende Entscheidung im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen

- Unterschriften mit Adressen weiterer Antragsteller zu geeignete Maßnahmen
- Verkehrsmengen 2005-2014 in Pankow-Nord
- Verkehrsmengen 2014 (Umweltatlas)