



08.03.2022

Beschlussvorlage für die Bezirksverordnetenversammlung Pankow von Berlin und das Abgeordnetenhaus Berlin:

„Regelwidrige Nutzung von Wohngebieten in Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhelmsruh durch überregionalen Schwerlastverkehr beenden“

Der Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V. hat im Rahmen eines Vorschlags für die verkehrliche Entwicklung von Wohngebieten im Pankower Norden (Rosenthal, Niederschönhausen, Wilhelmsruh) ein Konzept für ein „Kiezgebiet“ entwickelt, welches Lösungen für moderne Verkehrspolitik in Berliner Stadtrandlage aufzeigt:

*„Moderne Verkehrsentwicklung in Wohngebieten in Stadtrandlage:
Konzept für ein Kiezgebiet in Wilhelmsruh, Rosenthal und Niederschönhausen“*

Ein Kernelement ist hierbei die Verringerung und Vermeidung von überörtlichem Schwerlastverkehr, welcher weder straßenrechtlich dort vorgesehen ist, noch vereinbar mit der Befriedigung von Wohnbedürfnissen der dort ansässigen Bevölkerung ist. In diesem Konzept werden neben einer übergreifenden Vision konkrete Einzelmaßnahmen und auch Wege zu deren konkreter Umsetzung aufgeführt.

Im Hinblick auf eine mögliche und rechtssichere Umsetzung der Einschränkung des LKW-Verkehrs in diesem Gebiet (siehe Abschnitt 8.2.1. in o.g. Dokument) wird eine straßenrechtliche Teileinziehung als beste und rechtssicher umsetzbare Möglichkeit der Umsetzung vorgeschlagen. Die Teileinziehung kann gemäß des vorliegenden Rechtsgutachtens (s.u.) für alle Straßen der Funktionsstufe III und IV allein durch den Bezirk, für die Friedrich-Engels-Straße als Straße der Funktionsstufe II in Abstimmung mit der SenUMVK erfolgen. In folgender Beschlussvorlage wird das Vorgehen und seine Begründung konkret beschrieben.

Rückfragen und Kontakt:

Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.
Kastanienallee 120a
13158 Berlin

E-Mail: post@verkehr-pankow.de

Regelwidrige Nutzung von Wohngebieten in Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhelmsruh durch überregionalen Schwerlastverkehr beenden

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird ersucht, in dem zusammenhängenden und durchgehend durch Wohnbebauung geprägten Gebiet in den Ortsteilen Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhelmsruh zum Erhalt wohngebietstypischer Verkehrsverhältnisse und Verkehrsarten auf den im Folgenden genannten Straßen eine straßenrechtliche Teileinziehung nach § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG mit dem Zweck vorzunehmen, sie der Nutzung durch gemäß Berliner Straßengesetz hier nicht vorgesehenen ortsfremdem bzw. überregionalem / internationalem schweren Lastverkehr zu entziehen.

Das Gebiet wird umschlossen bzw. verkehrlich erschlossen über die folgenden Straßen des übergeordneten Straßennetzes:

- Schönhauser Straße (Rosenthal)
- Kastanienallee (Rosenthal)
- Mönchmühler Straße (Rosenthal)
- Friedrich-Engels-Straße (Rosenthal)
- Straße vor Schönholz (Niederschönhausen)
- Germanenstraße (Niederschönhausen)
- Herrmann-Hesse Straße (Niederschönhausen)
- Hauptstraße (Wilhelmsruh & Rosenthal)

Hierbei ist zur Gewährleistung der örtlichen Versorgung die Nutzung der Straßen für Fahrzeuge >7,5t zul. Gesamtgewicht zu ermöglichen, sofern der Verkehr seine Quelle oder sein Ziel im Gebiet hat, das durch die o.g. Straßen umgrenzt wird (Zeichen 253 + Zusatzzeichen 1053-33 „7,5t“ und Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“).

Zur Vermeidung von Belastung anderer für o.g. Verkehre ebenfalls nicht geeigneter Straßen sind zusätzlich Nebenstraßen mit Zufahrt zu den o.g. Straßen in diesem Gebiet, sowie die Wollankstraße an der Bezirksgrenze zu Reinickendorf und ggfs. daran angrenzende Straßen in gleicher Weise zu beschränken.

Berlin, den 24.01.2022

Einreicher:

Parteien

Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.

Begründung:

Die o.g. Stadtteile sind fast ausschließlich durch Wohngebiete einschließlich typischer Versorgungs- und Bildungseinrichtungen geprägt und stellen durch ihre Lage einen gemeinsamen Verkehrsraum dar. Durch die Lage der Wohngebiete angrenzend an die Industriegebiete in Reinickendorf im Westen und den Autobahnanschluss zur A114 im Osten werden die vorfahrtberechtigten Straßen in diesen Wohngebieten in hohem Maße durch überregionalen Schwerlastverkehr zum Zwecke der Abkürzung benutzt. Die Verkehrsstärkenkarte des Senats¹ weist Verkehrsstärken von LKW >3,5t zul. Gesamtgewicht zwischen 350 und 1140 LKW pro 24 Stunden auf. Der schwere Lastverkehr setzt sich zum einen Teil aus regelmäßigen Verkehren (z.B. Transport von Ersatzbrennstoffen, Schrott oder Schüttgüter) aus den Industriegebieten in Reinickendorf, und zum anderen Teil aus gemischten Verkehren aus dem gesamten Westteil der Stadt zusammen (z.B. internationale Speditionen), für welche die Route durch den o.g. Verkehrsraum nur eine geringfügige Abkürzung auf dem Weg zur Autobahn darstellt, die aber bereits deshalb auf den Navigationsgeräten der LKW angezeigt wird.

Die durch den ortsfremden LKW-Verkehr hervorgerufenen Probleme werden seit vielen Jahren gegenüber der bezirklichen Verwaltung, der Bezirksverordnetenversammlung von Pankow und gegenüber der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verkehr und Klimaschutz thematisiert, zuletzt

¹ <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> Verkehrsstärke DTWv (LKW) 2019 vom 02.06.2021

in der Drs. VIII-0930 der BVV Pankow² oder der Petition „Für ein modernes Verkehrskonzept im Norden von Pankow und gegen Schwerlastverkehr in Wohngebieten“³, die >3.600 Menschen unterschrieben haben. Dennoch sind bisher keine Lösungsansätze entwickelt oder Maßnahmen zur Minderung der Verkehrsbelastung ergriffen worden.

Für die Nutzung der o.g. Straßen durch überregionalen schweren Lastverkehr besteht keine verkehrsplanerische oder gesetzliche Grundlage. Gemäß § 20 Nr. 1 BerlStrG stehen Straßen I. Ordnung dem Fern- und Regionalverkehr zur Verfügung. Auf Straßen II. Ordnung soll nur überbezirklicher Verkehr erfolgen (§ 20 Nr. 2 BerlStrG). Keine der o.g. Straßen stellen eine Straße I. Ordnung dar. Gemäß den Kategorien der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verkehr und Klimaschutz sind mit Ausnahme der Friedrich-Engels-Straße und eines Teils der Herrmann-Hesse Straße (Stufe II) alle übrigen Straßen der Funktionsstufe III und IV zugeordnet, auf denen ebenfalls überregionaler Schwerlastverkehr nicht vorgesehen ist. Mit der Teileinziehung soll daher eine regelwidrige Fehlnutzung dieser Straßen beendet werden.

Neben der fehlenden gesetzlichen bzw. Verkehrsplanerischen Grundlage führt die Nutzung der o.g. Straßen durch schweren überregionalen Lastverkehr zu offensichtlichen Konflikten mit der Befriedigung von Wohnbedürfnissen der örtlichen Bevölkerung. Zum einen beeinträchtigt die Nutzung der engen und oft beidseitig beparkten Wohngebietsstraßen durch schwere LKW, deren Querschnitte hierfür überhaupt nicht ausgelegt sind, in hohem Maße die Verkehrssicherheit und generell die Nutzbarkeit, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer. Vor allem die Nutzung für Radverkehr oder für Kitakinder-/Schülerverkehr ist auf diesen Straßen faktisch nicht mehr gegeben, und die in Wohngebieten übliche Straßennutzung wird durch den übermäßigen LKW-Verkehr bei häufig ebenfalls hohem ortsfremden Pendlerverkehr weitgehend verdrängt. Ebenso bestehen erhebliche Einschränkungen des ÖPNV-Busverkehrs, der wegen der Fahrzeugbreiten auf entgegenkommende LKW regelmäßig warten muss, was insgesamt zu chaotischen Verkehrssituationen auf engen Straßen führt.

Die Nutzung durch schweren Lastverkehr verletzt auch regelhaft die Einhaltung der gesetzlich geschützten Nachtruhe, da diese Verkehre in der Regel ab 03 Uhr morgens beginnen und bis Mitternacht anhalten. Selbst für für Anwohnende in Häuser mit Abstand zu den o.g. Straßen ist Schlafen mit geöffneten Fenstern hierdurch nicht mehr möglich. Dauerhafte Störungen der Nachtruhe und eine Lärmbelastung, die lt. amtlicher Lärmkarte bis über 75 dB(A) beträgt, bedrohen die Gesundheit der Anwohnenden in erheblichem Maße. An mehreren Orten bestehen – auch aufgrund der für diese Verkehre ungeeigneten Fahrbahnbeschaffenheiten – gutachterlich nachgewiesene Vibrationsbelastungen in Häusern bis zum 8-fachen der zulässigen Norm; die Auswirkungen des Verkehrs dringen somit dauerhaft und in alle Lebensbereiche der Anwohnenden ein.

Die Vermeidung der Nutzung der o.g. Wohngebiete durch schweren Lastverkehr ist aus den o.g. Gründen ohne Alternative, wenn diese Gebiete aus städtebaulicher Perspektive als Wohngebiet erhalten und weiterentwickelt werden sollen, ferner entspricht dies ebenfalls dem Ziel der Schaffung eines stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs, und ist auch zur Wahrung grundrechtlicher Schutzpflichten des Staates gegenüber den Anwohnenden geboten.⁴

Für die Nutzung durch schweren Lastverkehr aus den Industriegebieten in Reinickendorf stehen in unmittelbarer Nähe vierspurig ausgebaute Straßenverbindungen der Kategorien I nach Berliner Straßengesetz bzw. der Funktionsstufe I nach der Kategorisierung der Senatsverwaltung zum Autobahnanschluss A114 oder zu anderen Autobahnen (z.B. Tegel) zur Verfügung, ohne dass der Wirtschaftsverkehr hierdurch wesentlich beeinträchtigt werden würde, namentlich z.B. die Roedernallee, Residenzstraße, Osloer Straße, Prenzlauer Allee nach Osten bzw. die Lindauer Allee, Holzhauser Straße, Nordgraben nach Westen. Übrige LKW-Verkehre, z.B. internationaler Expeditionen, die aus der Mitte bzw. aus dem Westteil der Stadt kommen und zum Autobahnanschluss A114 im Nordosten Berlins fahren, würden durch Änderung der Anzeige in den Navigationssystemen diese Wohngebiete weiträumig auf dafür ausgerichteten und geeigneten Straßen und ohne nennenswerte Beeinträchtigungen des Wirtschaftsverkehrs oder der Anwohner umfahren.

² Schwerer Lastverkehr und Lärm in Wohngebieten in Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhelmsruh verringern und vermeiden, Drs. VIII-0930, Bezirksverordnetenversammlung Pankow von Berlin

³ <https://www.openpetition.de/verkehrpankow>

⁴ Zuletzt im Klimaurteil betonte das Bundesverfassungsgericht: „Der Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schließt den Schutz vor Beeinträchtigungen und insbesondere vor Schädigungen grundrechtlicher Schutzgüter durch Umweltbelastungen ein, gleich von wem und durch welche Umstände sie drohen.“ (BVerfG, Beschl. v. 24.5.2021 - 1 BvR 2656/18 u.a. -, Rn. 147).

Die rechtssichere Umsetzbarkeit der Maßnahme wurde durch ein Rechtsgutachten einer Kanzlei für Verwaltungsrecht⁵ geprüft und bestätigt; bei Straßen der Funktionsstufen III und IV (entsprechend der Kategorisierung der Senatsverwaltung) kann die Teileinziehung allein durch den Bezirk vorgenommen werden. Bei Straßen der Funktionsstufe II ist die Mitwirkung des Senats empfohlen. Auch Rechtsprechung⁶ und Wissenschaft⁷ bestätigen die Möglichkeit der Verkehrslenkung und -beruhigung durch eine Teileinziehung, wobei dem BerlStrG hier sogar ein Regelungsauftrag zur Nutzung dieses Instruments entnommen wird.⁸

⁵ „Rechtliche Handlungsmöglichkeiten zur Unterbindung des Schwerlastverkehrs in den Pankower Ortsteilen“ – Kanzlei Thorsten Deppner, Grolmannstr. 39, 10623 Berlin

⁶ Vgl. z.B. VG Sigmaringen, Urt. v. 14.6.2013 – 4 K 4268/11 –, juris, Rn. 45 (Tonnagebegrenzung für LKW).

⁷ Vgl. die Einschätzung von Prof. Udo Steiner (ehemaliger Richter des BVerfG) in Steiner, Instrumentierungsfragen der innerstädtischen Mobilität, NVwZ 2021, 356 (357): „Teilweise wird für diesen Zweck die Möglichkeit einer Teileinziehung erleichtert. So soll nach § 4 I 3 BerlStrG von der Möglichkeit der Teileinziehung insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen. Dies geschieht zulasten des Kraftfahrzeugverkehrs, einschließlich des Parkverkehrs.“

⁸ Unter Verweis auf den neu eingefügten § 4 Abs. 1 Satz 4 BerlStrG Ringwald, Der rechtliche Handlungsspielraum für Kommunen bei der Förderung nachhaltiger Mobilität im öffentlichen Raum, ZUR 2020