

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Torsten Hofer (SPD)**

vom 25. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juni 2020)

zum Thema:

Verringerung und Vermeidung von schwerem Lastverkehr und Lärm in Wohngebieten in Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhelmsruh

und **Antwort** vom 08. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Juli 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Torsten Hofer (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23848
vom 25. Juni 2020
über Verringerung und Vermeidung von schwerem Lastverkehr und Lärm in
Wohngebieten in Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhelmsruh

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Ist dem Senat der Beschluss der BVV Pankow VIII-0930 („Schwerer Lastverkehr und Lärm in Wohngebieten in Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhelmsruh verringern und vermeiden“) vom 30. Oktober 2019, der einstimmig mit 44 Ja-Stimmen gefasst wurde, bekannt?

Frage 2:

Wie ist der aktuelle Stand?

Antwort zu 1 und 2:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden beide Fragen zusammen beantwortet. Der Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Pankow VIII-0930 lag bis zum Eingang dieser Schriftlichen Anfrage nicht vor. Die Problematik ist jedoch bekannt und es hat deshalb auch schon ein Gespräch zwischen dem für Verkehr zuständigen Berliner Staatssekretär Streese mit den betroffenen Bezirken und Brandenburger Landkreisen stattgefunden, um Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren.

Frage 3:

Welche kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen ergreift das Land, um Schwerlastverkehr mit Lkw in der Kastanienallee, der Friedrich-Engels-Straße, der Schönhauser Straße, der Straße vor Schönholz / Germanenstraße zu verringern bzw. zu vermeiden?

Frage 4:

Inwiefern erstellt das Land ein Verkehrskonzept, dessen Ziel es ist, Industrieverkehr und Schwerlastverkehr mit Lkw aus / nach Reinickendorf in Zusammenarbeit zwischen dem Senat sowie den Bezirken Pankow und Reinickendorf so zu steuern, dass der Verkehr nicht über die Kastanienallee, die Friedrich-Engels-Straße, die Schönhauser Straße, die Straße vor Schönholz / Germanenstraße abgewickelt wird?

Antwort zu 3 und 4:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden beide Fragen zusammen beantwortet. Die angesprochenen vier Straßenzüge gehören zum übergeordneten Straßennetz des Landes Berlin (vgl.

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/download/uebergeordnetes_strassennetz_bestand_2017_h.pdf) und stehen damit grundsätzlich uneingeschränkt allen Verkehrsteilnehmenden, auch dem Lkw-Verkehr, zur Verfügung.

Die durchschnittlich werktägliche Belastung durch Lkw > 3,5t zulässiges Gesamtgewicht/24 Std. stellt sich wie folgt dar (vgl. auch

<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/erhebungen.shtml>):

Straßenzug	Einstufung (12/2017)	SVZ 2005	SVZ 2009	SVZ 2014
		Lkw>3,5t zul	GG /24 Std. [DTVw]	
Kastanienallee	Stufe III	420 - 500	300 - 400	330 - 370
Friedrich-Engel-Straße	Stufe II	230 - 350	200	130 - 180
Schönhauser Straße	Stufe IV	keine Angaben		
Straße vor Schönholz <> Germanenstraße	Stufe II, Stufe III	330 - 730	300 - 800	190 - 580

Anhand dieser Zahlen liegt der prozentuale Anteil der Lkw>3,5t zul GG/24 Std. an der durchschnittlichen werktäglichen Kfz-Querschnittsbelastung auf der Kastanienallee bei etwa 4 %, auf der Friedrich-Engels-Straße bei etwa 3 % und auf der Straße vor Schönholz <> Germanenstraße bei etwa 3 %.

Mit diesem Lkw-Anteil heben sich diese Straßenzüge nicht von der Verkehrszusammensetzung vergleichbarer Stadtstraßen ab und liegen in einer für Berliner Stadtstraßen üblichen Bandbreite.

Die Lage dieser vier Straßenzüge im nördlichen Straßennetz von Berlin in Verbindung mit der Bundesstraße 96a führt dazu, dass sie auch für den Wirtschaftsverkehr zu den Industrie- und Gewerbegebieten in Pankow und Reinickendorf genutzt werden. So wird beispielsweise der gewachsene Großstandort Flottenstraße mit insgesamt 84 Hektar Fläche als bedeutender innerstädtischer Wirtschaftsstandort über diese Achsen angesteuert (notwendige Sicherstellung der Ver- und Entsorgung bzw. der Leistungserbringung der ansässigen Unternehmen). Die Verkehre von und zum thematisierten Standort im Bezirk Reinickendorf verteilen sich auf mehrere Routen.

Die Erarbeitung eines spezifischen Verkehrskonzepts für den LKW-Verkehr im Bereich Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhelmsruh ist vor dem Hintergrund der in der Antwort zu den Fragen 5 bis 8 geschilderten bereits ergriffenen Maßnahmen sowie potenzieller Folgewirkungen weiterer Maßnahmen derzeit von Landesseite nicht geplant, Gleichwohl wurden verschiedene Optionen zur Verbesserung der Situation diskutiert. Hierunter zählen neben der Ausweitung von Tempo 30 auch die Erneuerung des Straßenbelags, die mittel- bis langfristige Reduzierung und Verlagerung des Verkehrs auf ökologischere und lärmärmere Verkehrsmittel oder die Einschränkung des Verkehrs für bestimmte besonders lärmintensive Fahrzeuge.

Frage 5:

Inwiefern beabsichtigt das Land, Tempo 30 in der Kastanienallee, der Friedrich-Engels-Straße, der Schönhauser Straße, der Straße vor Schönholz / Germanenstraße sowie umliegenden Straßen anzuordnen?

Frage 6:

Inwiefern wird das Land die Anordnung von Tempo 30 in den genannten Straßen einheitlich und durchgängig regeln, um die Befolgungsquote und die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Antwort zu 5 und 6:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden beide Fragen zusammen beantwortet. Tempo-30-Anordnungen erfolgen nach der Straßenverkehrsordnung und im Ergebnis eines Abwägungsverfahrens. Dabei sind neben der Lärmbetroffenheit auch verkehrliche Belange, insbesondere die Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und auch den Wirtschaftsverkehr, zu beachten.

Am 23. Juni 2020 wurde der Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023 vom Senat beschlossen. Dieser enthält wegen der stadtweit hohen Verkehrslärmbelastung als zentrales Vorhaben die Ausweitung von Tempo 30 zur Lärminderung, sowohl nachts als auch tagsüber. Die konkreten Straßenabschnitte stehen noch nicht fest. In Berlin allgemein geplante Maßnahmen:

- Tempo 30 nachts:
 - Proaktive Anordnung von nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierungen: Um Lärmbelastungen an bewohnten Hauptverkehrsstraßen insbesondere für den Nachtzeitraum zu mindern, wird ein neues Tempo-30-Nachtkonzept für das Berliner Hauptstraßennetz erarbeitet. Untersucht wird dabei unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange, welche weiteren Straßenabschnitte für eine Tempo-30-Anordnung geeignet sind. Dabei werden die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung einbezogen. Damit wird die Verwaltung proaktiv tätig, um die Lärmsituation zumindest in der besonders sensiblen Nachtzeit zu reduzieren. Erste Ergebnisse des Verfahrens sollen Ende 2020 vorgestellt werden.
 - Prüfung von Anwohneranträgen: Soweit Anwohnende Anträge auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen stellen, erfolgt die Prüfung und Abwägungsentscheidung durch die Abteilung Verkehrsmanagement der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz auf Grundlage eines Prüflleitfadens „Tempo 30 nachts“ der obersten Straßenverkehrsbehörde aus dem Jahr 2015. Dieser wird bis Ende 2020 überarbeitet mit dem Ziel, den Aspekt Gesundheitsschutz stärker zu gewichten.
 - Ganztags Tempo 30: Um die Aufenthaltsqualität in besonders sensiblen Bereichen und somit Stadtqualitäten zu verbessern, kann eine Tempo-30-Anordnung aus Lärmschutzgründen auch im Tageszeitraum erforderlich sein. Deshalb ist vorgesehen, nach Erarbeitung des Tempo-30-Nachtkonzeptes mit einem übergreifenden Verfahren die ganztägige Tempo-30-Konzeption in Form eines an der Lärmbelastung orientierten Stufenplans in Berlin weiter zu entwickeln. Dabei werden auch unabhängig von Anwohneranträgen neben der Lärmbelastung insbesondere Synergien mit der Verkehrssicherheit und der Luftschadstoffbelastung in die Untersuchung einbezogen.

- Der Senat wird darüber hinaus das Erfordernis und Erfolgsaussichten einer Bundesratsinitiative für eine Änderung der StVO mit dem Ziel einer erleichterten Ausweisung von streckenbezogenen Tempo-30-Anordnungen aus Lärmschutzgründen prüfen.

In den genannten Hauptverkehrsstraßen sind bereits umfangreiche Tempo 30 – Anordnungen erfolgt, sofern es die Lärmbelastung oder die Verkehrssicherheit erforderten. Bei einer Überlagerung beider Aspekte ist eine ganztägige Regelung vorgesehen worden. So ist abschnittsweise in der Kastanienallee sowie in gesamten Schönhauer Straße zum Lärmschutz in der Nachtzeit von 22 - 6 h die Geschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt worden. Im Einzugsgebiet einer dortigen Kita wurde auf einem Teilabschnitt der Schönhauer Straße in Höhe Nesselweg ganztägig Tempo 30 angeordnet. Auch in der Friedrich-Engels-Straße sind Anordnungen von Tempo 30 erfolgt. Aufgrund des schlechten Straßenzustandes musste auf dem nördlichen Abschnitt der Friedrich-Engels-Straße zwischen Hauptstraße und Nordendstraße die Geschwindigkeit auf 10 km/h gesenkt werden. Im Straßenzug Germanenstraße – Straße vor Schönholz ist aktuell die Reduzierung auf 30 km/h zwischen dem Waldsteg und der Provinzstraße in der Prüfung. Im weiteren nördlichen Verlauf der Germanenstraße übergehend in den Schönholzer Weg wurde Anfang dieses Jahres die auf dem Abschnitt Sachsendamm bis Heegemühler Weg vorhandene ganztägige Tempo 30–Ausweisung bis zur Schillerstraße aufgrund einer dort vorhandenen Kita verlängert. Auch in der Hauptstraße wurde in diesem Jahr durchgängig von Kopenhagener Straße bis Kastanienallee aus Lärmschutzgründen Tempo 30 angeordnet. Da auf dem Abschnitt Kopenhagener Straße bis Schillerstraße bereits Tempo 30-Regelungen zum Schutz sensibler Einrichtungen vorhanden waren, wurde für diesen Abschnitt ganztägig Tempo 30 angeordnet und nördlich der Schillerstraße bis zur Kastanienallee eine Befristung auf die Nachtzeit von 22 - 6 h vorgesehen. Aufgrund der Überlagerung von vorhandenen sensiblen Einrichtung und einer erhöhten nächtlichen Lärmbelastung ist auch in der gesamten Edelweißstraße in diesem Jahr durchgängig ganztägig Tempo 30 angeordnet worden. Sofern dem Senat entsprechende Informationen oder Anträge vorliegen, wird darüber hinaus anlassbezogen geprüft, ob weitere Tempo 30-Anordnungen erforderlich sind.

Frage 7:

Inwiefern ergreift das Land in Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhelmsruh Maßnahmen zur Verminderung der Lärmbelastung durch eine Tonnagebegrenzung

- a) auf 20 Tonnen auf Straßen des übergeordneten Straßennetzes und
- b) auf 7,5 Tonnen auf Erschließungsstraßen in Wohngebieten mit besonders hoher Lärm- und Verkehrsbelastung sowie
- c) auf 7,5 Tonnen in der Kastanienallee, der Friedrich- Engels-Straße, der Schönhauser Straße, der Straße vor Schönholz / Germanenstraße, der Hauptstraße in Wilhelmsruh und den umliegenden Straßen?

Frage 8:

Inwiefern beabsichtigt das Land zur kurzfristigen Verbesserung (neben Tempo 30) in der Kastanienallee, der Friedrich-Engels-Straße, der Schönhauser Straße, der Straße vor Schönholz / Germanenstraße sowie umliegenden Straßen auch ein Nachtfahrverbot für Lkw (22 bis 6 Uhr) anzuordnen und durchzusetzen, um die gegenwärtig nicht gegebene Nachtruhe und den nicht gegebenen Schutz der Gesundheit der Bevölkerung zu gewährleisten?

Antwort zu 7 und 8:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden beide Fragen zusammen beantwortet. Die zum übergeordneten Netz gehörenden Straßen haben aufgrund der geschilderten Netzzugehörigkeit die verkehrliche Funktion, den überörtlichen Verkehr abzuwickeln und aus den anliegenden als Tempo 30 – Zonen ausgewiesenen Wohngebieten herauszuhalten. Infolgedessen sind diese Hauptverkehrsstraßen auch für die Aufnahme und Abwicklung des LKW-Verkehrs vorgesehen. Der Wunsch, den LKW-Durchgangsverkehr zu beschränken, steht daher grundsätzlich im Widerspruch zur eigentlichen Funktion dieser Straßen. Bei einer tonnagen- oder auch zeitlich beschränkten Sperrung für den LKW-Verkehr müsste der Anliegerverkehr zur Gewährleistung der Ver- und Entsorgung sowie zur Belieferung der anliegenden Wohnhäuser und gewerblichen Einrichtungen auch weiterhin zugelassen werden. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass diese Maßnahmen letztlich das Ausweisen einer geeigneten Umleitungsstrecke in zumutbarer Entfernung und unter Berücksichtigung der Fahrtziele erfordern würden. Aus Lärmschutzgründen wurde bereits 2004 auf einem kurzen Teilabschnitt der Kastanienallee zwischen Schönhauser Straße und Dietzgenstraße in Fahrtrichtung Osten eine Sperrung für den LKW-Durchgangsverkehr angeordnet. Alternative Verkehrsführungen stehen somit nicht mehr zur Verfügung, die auch eine vorübergehende Sperrung in anderen im Umfeld befindlichen Straßen, wie die Schönhauser Straße oder die Friedrich-Engels-Straße, ermöglichen würden.

Es müsste daher eine großräumige Betrachtung erfolgen, um zu prüfen, inwiefern das Unterbinden von Wirtschaftsverkehren im Hauptnetz durch LKW-Fahrverbote unter Berücksichtigung der Verteilung der Ziele des LKW-Verkehrs über das ganze Stadtgebiet eine mögliche Maßnahme darstellt. Hierfür müssten zumutbare und geeignete Ausweichrouten für den LKW-Verkehr vorhanden und eine Verlagerung in andere ebenfalls schützenswerte Gebiete ausgeschlossen sein. Eine aus der Sicht der Lärminderung für die von der Entlastung betroffenen Anwohnenden positive Bündelung des LKW-Verkehrs auf wenige, leistungsfähige Strecken muss hinsichtlich der dann dort entstehenden Zielkonflikte mit der erforderlichen Einhaltung der Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte detailliert betrachtet werden. Eine Bündelung auf einzelne Hauptverkehrsstraßen hat zumeist deutlich längere Fahrwege zur Folge, die ebenfalls an Wohngebäuden vorbeiführen würden und dort zusätzliche Lärm- und Abgasbelastungen zur Folge hätten. Die davon betroffenen Anwohnenden haben aber ebenfalls ein Recht auf Schutz vor verkehrsbedingtem Lärm, sodass schon unter Beachtung des Gleichbehandlungsgrundsatzes eine Verlagerung des LKW-Verkehrs nicht ohne detaillierte Netzbetrachtung erfolgen kann.

Die vorgenannten Ausführungen gelten auch für die zum untergeordneten Straßennetz gehörenden Erschließungs- bzw. Wohnstraßen, die zumeist als Tempo 30 – Zonen ausgewiesen sind. Da bei einer Sperrung für den LKW-Verkehr der Anliegerverkehr zur Gewährleistung der Ver- und Entsorgung sowie zur Belieferung der anliegenden Wohnhäuser und ggf. vorhandenen gewerblichen Einrichtungen auch weiterhin zugelassen werden müsste, was in diesen untergeordneten Straßen in der Regel auch

den aktuell vorhandenen LKW-Verkehr abbildet, würden sich die damit gewünschten Effekte nicht einstellen.

Berlin, den 08.07.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz