

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Taylan Kurt und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 6. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. März 2024)

zum Thema:

Mit Vollgas zurück – Tempo 50 auf der Turmstraße

und **Antwort** vom 22. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. März 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Taylan Kurt (Bündnis 90/Die Grünen) und
Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grüne)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18511
vom 6. März 2024
über Mit Vollgas zurück – Tempo 50 auf der Turmstraße

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Der Senat plant auf der Turmstraße, genau wie auf zahlreichen weiteren Straßen, die Tempo-30-Anordnung im Zuge der Fortschreibung des Luftreinhalteplans wieder aufzuheben - sofern eine entsprechende Prüfung keine anderen Gründe für eine Fortsetzung Geschwindigkeitsbegrenzung feststellt. (vergl. Drs. 19/18128). Begründet wird die Erhöhung der Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 auf Tempo 50 mit der Verbesserung der Luftqualität. Statt also anzuerkennen, dass hier ein wirkungsvolles Mittel beizubehalten, dass zu einer signifikanten Verbesserung von Luftqualität, Lärmreduktion und Verbesserung der Verkehrssicherheit, wird die Einführung der Tempo 30 Regelung aus dem Jahr 2019 zurückgenommen.

Frage 1:

Nach welchen Faktoren prüft der Senat, ob die Höchstgeschwindigkeit auf den öffentlich benannten Berliner Straßen von Tempo 30 auf Tempo 50 erhöht werden soll? (Prüfkriterien bitte einzeln auflisten) Welche Ergebnisse der Prüfkriterien sind ausschlaggebend dafür, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 beibehalten wird?

Antwort zu 1:

Es erfolgt stets eine Prüfung der tatbestandlichen Voraussetzungen der einschlägigen Vorschriften. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen richtet sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Gemäß § 45 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs

dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Lediglich zur Sicherung der unmittelbaren Eingangsbereiche vor sensiblen Einrichtungen wie z. B. Schulen, hat der Verordnungsgeber die Anordnungsmöglichkeiten von Tempo 30 erleichtert. Entfallen die Gründe für eine Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, muss diese Anordnung aus rechtlichen Gründen aufgehoben werden.

Auf der Grundlage des im Jahr 2019 beschlossenen Luftreinhalteplans erfolgte gemäß § 45 Abs. 1 und Abs. 9 Satz 6 StVO i. V. m. § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in einer Reihe von Straßen eine ganztägige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wegen Überschreitung gesetzlicher Schadstoffwerte. Mit der Anpassung des Luftreinhalteplans entfällt in Zukunft aufgrund der verbesserten Luftqualität dieses Erfordernis für einige Strecken, so auch für die Turmstraße, und in der Folge damit auch der rechtliche Grund für die Geschwindigkeitsbegrenzung.

Vor der Aufhebung dieser Beschränkung wird jedoch geprüft, ob andere Gründe für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zum Lärmschutz vorliegen, die somit weiterhin die Anordnung von Tempo 30 (ggf. auch zeitlich befristet) erfordern würden. Hierbei handelt es sich um Einzelfallprüfungen der örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten in Abwägung aller verkehrlichen Belange. Diese Prüfung erstreckt sich auch auf die Turmstraße. Eine automatische Tempo 30 – Regelung ist nicht möglich.

Frage 2:

Wann soll die Prüfung der betroffenen Straßen stattfinden und wann ist mit der Entscheidung für oder gegen die Erhöhung zu rechnen?

Antwort zu 2:

Die Prüfverfahren wurden eingeleitet. Bis zum Inkrafttreten der Fortschreibung des Luftreinhalteplans werden die Ergebnisse vorliegen.

Frage 3:

Die Turmstraße ist eine der Straßen, die von der Tempoerhöhung betroffen wäre und die wichtigste Geschäftsstraße zur Nahversorgung in einem mit über 20.000 Einwohnern pro Quadratkilometer außerordentlich dicht besiedelten Gebiet. Das Aufkommen an Fußverkehr und in zunehmendem Maße auch an Radverkehr ist entsprechend hoch. Der Querungsbedarf zwischen den Geschäften, dem Markt, der Gastronomie sowie den an und in der Turmstraße vorhandenen öffentlichen Einrichtungen ist ebenfalls sehr stark ausgeprägt. Welche Gefahr sieht der Senat für Zufußgehende, sollte die Erhöhung auf Tempo 50 durchgeführt werden?

Frage 4:

Häufige Blockaden der Radangebotstreifen durch Lieferverkehr oder Falschparker führen zu entsprechend häufigem Einfädeln der Radelnden in den fließenden Verkehr und insgesamt zu einem zögerlichen, aber gleichmäßigen Verkehrsfluss, für den Tempo 30 gerade angemessen erscheint und der die Kraftfahrzeugführenden von gefährlichen Überholmanövern mit starken Beschleunigungen abhält. Wie schätzt der Senat die Unfall- und Verletzungsgefahr ein, wenn die Erhöhung der Regelgeschwindigkeit auf der Turmstraße angeordnet werden würde? Was unternimmt der Senat im Falle der Erhöhung, um Radfahrende zusätzlich zu schützen?

Frage 5:

An der Turmstraße befinden sich viele soziale Einrichtungen (z.B. Bürgeramt im Rathaus Tiergarten, bezirkliche Bildungs- und Kulturzentren mit einem Standort der Volkshochschule Mitte, der Musikschule sowie der Galerie Nord im Brüder-Grimm-Haus in der Turmstraße 75, Turmstraße 34 mit betreutem Wohnen und Notdienst für Suchtmittelgefährdete und -abhängige Berlin e.V., Turmstraße 63 mit betreuten Wohngemeinschaften, Turmstraße 67 mit Therapeutisch betreutes Einzelwohnen, Jürgen Schlieter Haus der AWO in der Turmstraße 71 mit Betreutem Wohnen für Menschen mit Behinderungen, Kindertagesstätte, Seniorenbegegnungsstätte) und Brüder-Grimm-Haus in der Turmstraße 75. Welche Maßnahmen plant der Senat, sollte die Höchstgeschwindigkeit wie vorgesehen erhöht werden, um vulnerable Gruppen vor überhöhtem Verkehr zu schützen? Sofern keine weiteren Maßnahmen geplant sind, warum nicht?

Antwort zu 3 bis 5:

Es wird auf das noch laufende Prüfverfahren entsprechend der Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 6:

Im Zuge der Reduzierung der Regelgeschwindigkeit auf 30km/h im Jahr 2019 sind die Unfallzahlen in der Turmstraße (Abschnitt Strom- und Beusselstraße) bei Radfahrenden (2018: 15, 2021: 8), Zufußgehenden (2018: 7, 2020: 2) sowie Unfälle mit Personenschaden (2019: 21, 2022: 10) deutlich gesunken. Wie schätzt der Senat die Auswirkungen im Falle der Erhöhung der Regelgeschwindigkeit auf die Unfallstatistik ein? Welche Maßnahmen würde der Senat ergreifen, damit die Unfallzahlen in der Turmstraße nicht wieder steigen?

Antwort zu 6:

Die Anzahl der in den Jahren 2018 bis 2023 in der Turmstraße zwischen Strom- und Beusselstraße polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) mit Beteiligung des Rad- und Fußverkehrs sowie mit Personenschäden sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	Jahr / Anzahl der VU					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
VU mit Beteiligung von Radfahrenden	5	11	6	7	7	9
VU mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden	6	1	2	4	0	5
VU mit Personenschaden	13	21	11	13	9	10

Stand: 31. Januar 2024

Eine belastbare Aussage zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens in der Turmstraße ist nicht möglich. Die Polizei Berlin richtet im Rahmen ihrer vielfältigen Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention stadtweit einen besonderen Fokus auf die Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten. Die Turmstraße wird dabei weiterhin in die Verkehrsüberwachung mit einbezogen.

Frage 7:

Ein Vergleich der Strategischen Lärmkarten durch den Straßenverkehr zwischen 2017 und 2022 zeigt sowohl bei den dauerhaften Lärmbelastungen L-DEN (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) als auch bei der nächtlichen Lärmbelastung LN (Nacht-Lärmindex 22 bis 6 Uhr) vor allem auch in den nahegelegenen Häuserblocks in den Nebenstraßen der Turmstraße eine deutliche Reduktion der gemessenen Schallpegel. Wie schätzt der Senat die Auswirkungen bei einer Erhöhung der Regelgeschwindigkeit auf die Lärmbelastung der Anwohnenden ein? Welche Maßnahmen würde der Senat ergreifen, damit die Erhöhung der Regelgeschwindigkeit keine Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Anwohnenden hätte?

Antwort zu 7:

Welche konkreten Auswirkungen die Erhöhung der Regelgeschwindigkeit auf der Turmstraße in den benachbarten Nebenstraßen haben wird und welche Maßnahmen dort ggf. zu ergreifen sind, lässt sich zum derzeitigen Zeitpunkt pauschal nicht beurteilen.

Berlin, den 22.03.2024

In Vertretung
Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt