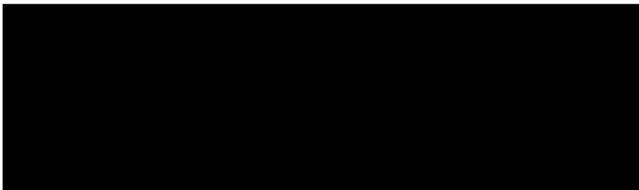




Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher-  
und Klimaschutz, Columbiadamm 10, 12101 Berlin



08. Dezember 2022

Sehr geehrter Herr Büchner,

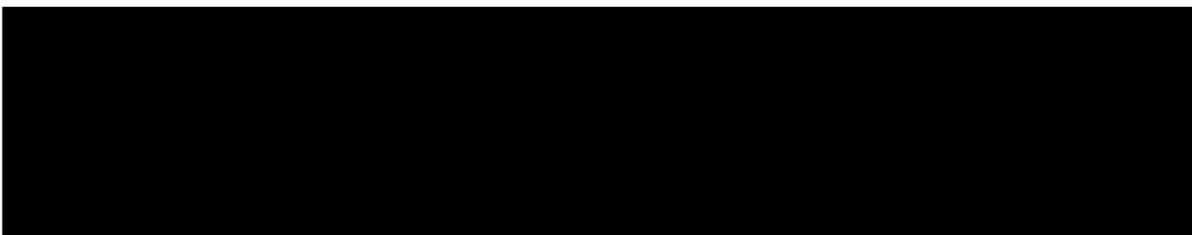
Frau Dr. Meike Niedbal hat mich gebeten, Ihnen auf Ihr erneutes Schreiben vom 9.11.2022 zu antworten. Darin haben Sie wiederholt um Beantwortung der aus Ihrer Sicht offenen Fragen gebeten. Gleichwohl diese bereits wie im letzten Schreiben vom 3.11.2022 dargelegt im übersandten Widerspruchsbescheid behandelt worden sind, werde ich diese nochmals beantworten, in der Hoffnung damit Verständnis für die getroffene Entscheidung erzielen zu können.

Ich möchte ausdrücklich darauf hinweisen, dass sich damit an der getroffenen ablehnenden Entscheidung gegen eine Anordnung von Tempo 30 zur Tageszeit aufgrund der mehrfach dargelegten Gründe nichts ändert.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit werden Ihre Fragen jeweils in Fettdruck zitiert und dann beantwortet.

**1. Warum nutzt die SenUMVK nicht alle rechtlichen Möglichkeiten zur Ausweitung von Tempo 30, wie es im Rot-Rof-Grünen Koalitionsvertrag steht?**

Die Voraussetzung für die Umsetzung von europäischen Regelungen zum Lärmschutz ist die Überleitung dieser in bundesdeutsches Recht. Unter Anwendung der für die Bundesrepublik



Deutschland derzeit geltenden Rechtsvorgaben wurden die rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft und in der Folge Tempo 30 zur Nachtzeit zum Lärmschutz angeordnet.

Diesbezüglich möchte ich auch auf den aktuellen Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023 verweisen, der am 23.06.2020 vom Senat beschlossen wurde. Dieser enthält als zentrales Vorhaben die Ausweitung von Tempo 30 zur Lärminderung, sowohl nachts als auch tagsüber. Um Lärmbelastungen an bewohnten Hauptverkehrsstraßen insbesondere für den Nachtzeitraum zu mindern, wird im ersten Schritt ein neues Tempo-30-Nachtkonzept für das Berliner Hauptstraßennetz erarbeitet. In einem zweiten Schritt wird eine Tempo-30-Konzeption für ganztägige Anordnungen in Form eines an der Lärmbelastung orientierten Stufenplanes entwickelt. Als Grundlage für die Entscheidungen wird eine stadtweite Untersuchung des Hauptstraßennetzes durchgeführt werden, um zu ermitteln, für welche Straßenabschnitte unter Berücksichtigung der verkehrlichen Funktion und auch des Öffentlichen Personennahverkehrs eine Tempo-30-Anordnung geboten ist. Aufgrund dieser konzeptionellen Untersuchungen auf der Grundlage der Lärminderungsplanung können andere Maßstäbe als bei der Prüfung eines Einzelantrages, welcher an die strengen Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung und weitergehenden Richtlinien gebunden ist, angesetzt werden. Auch der Zabel-Krüger-Damm wird diesbezüglich untersucht werden und im Ergebnis dann gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen straßenverkehrsbehördlich angeordnet. Aufgrund des aufwendigen Prüfverfahrens ist leider nicht kurzfristig mit dem Abschluss dieses Verfahrens zu rechnen.

Darüber hinaus wurde Ihnen von der Staatssekretärin Dr. Niedbal in Ihrem letzten Schreiben vom 3.11.2022 dargelegt, dass sich Berlin auch politisch für eine Aufweichung der sehr strengen rechtlichen Kriterien zur Anordnung von Tempo 30 auf Bundesebene einsetzt.

Zusammenfassend zeigen diese Darlegungen, dass der Vorwurf einer nicht ausreichenden Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten nichtzutreffend ist.

**2. Warum lehnt die SenUMVK unseren Antrag ab, obwohl die Lärmbelastung über 65 db und damit über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans liegt, Tempo 30 positive Effekte auf die Leistungsfähigkeit der Straße hat und der ZKD aufgrund seiner geringen Fahrbahnbreite keine Sicherheitsabstände bietet.**

Hierzu wird auf den Widerspruchsbescheid Seite 3 ff., Abschnitt II, lfd. Nr. 1 verwiesen und zitiert: „Gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Eine den fließenden Verkehr beschränkende Anordnung kommt dabei nach § 45 Abs. 9 S. 3 StVO grundsätzlich nur in Betracht, wenn aufgrund der besonderen

örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase erheblich übersteigt. Insoweit muss die Belastung eine erhebliche Beeinträchtigung mit sich bringen... Die hierbei ermittelten Lärmwerte liegen zwischen 65 dB (A) und 69 dB (A) am Tag und somit im Bereich zwischen den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV und denen der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Dementsprechend beruhte die Entscheidung über die Nichtanordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen tagsüber auf dem Ermessen der Behörde.“

Im Gegensatz zur Nachtzeit wurden tagsüber keine Überschreitungen der Lärmrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV festgestellt.

Weiter wird im Widerspruchsbescheid auf Seite 6 ff. ausgeführt: „Auch die Behauptung, die Leistungsfähigkeit des Zabel-Krüger-Damms würde durch Tempo 30 kaum beeinträchtigt werden, kann hier nicht überzeugen. Inwiefern Tempo 30 auf der geringen Distanz des Zabel-Krüger-Damms tatsächlich nur sehr geringe Auswirkungen auf dessen Leistungsfähigkeit hätte, kann dahingestellt bleiben, da hierbei verkannt wird, dass es bei vermehrter Anordnung von Tempo 30 zu einer Summierung der Zeit- und damit resultierenden Leistungseinbußen der jeweiligen Abschnitte kommen würde. Hierdurch käme es in einer Gesamtbetrachtung des Hauptverkehrsnetzes dennoch zu deutlichen Einbußen der Leistungsfähigkeit ... Eine generelle Einführung von Tempo 30 als innerörtliche Höchstgeschwindigkeit in Deutschland ist daher (zumindest nach derzeitiger Rechtslage) nicht möglich.“

Die Anordnung von Tempo 30 durch die Straßenverkehrsbehörde erfordert im Lichte der rechtlichen Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) grundsätzlich ein zwingendes Erfordernis für den konkreten Straßenabschnitt und darüber hinaus bei Anordnungen aus Gründen der Verkehrssicherheit immer eine qualifizierte Gefahrenlage (§ 45 Abs. 9 StVO). Lediglich zur Sicherung der Eingangsbereiche vor sensiblen Einrichtungen wie Schulen und Kitas hat der Gesetzgeber die Anordnungsmöglichkeiten von Tempo 30 erleichtert. Ob eine derartige Gefahrenlage aus der vorhandenen Verkehrssituation abgeleitet werden kann, muss in jedem Einzelfall geprüft werden. Dabei wird auch die aktuelle Unfalllage herangezogen um zu prüfen, ob sich aus der Art der Unfälle eine Rechtfertigung für eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten ableiten lässt. Diese Prüfung hat im Zabel-Krüger-Damm keine entsprechende Rechtfertigung ergeben. Die verbleibende Fahrbahnbreite neben den parkenden Fahrzeugen von knapp 6,00 m ermöglicht im Zusammenhang mit der geraden Straßenführung ein Vorbeifahren von Fahrzeugen im Gegenverkehr. Im Gegenteil

hat diese Fahrbahnbreite den positiven Effekt beim Entgegenkommen von größeren Fahrzeugen seine Fahrgeschwindigkeit entsprechend anzupassen und ggf. zu vermindern. Dieses Verhalten ist sogar als Verpflichtung in § 3 Absatz 1 der StVO enthalten, so dass ein Eingreifen durch die Straßenverkehrsbehörde hier obsolet ist. Im Bereich der Kurve Höhe Am Osrücken sind Haltverbote angeordnet, um hier eine ausreichende Fahrbahnbreite zu gewährleisten.

### **3. Warum weist die von der SenUMVK im August 2020 durchgeführte 24-Stunden-Zählung in Sachen Verkehrsstärke und LKW-Anteil deutliche Unterschiede zur Verkehrsmengenerhebung von 2019 auf?**

Hierzu wird auf den Widerspruchsbescheid Seite 5, 1. Abschnitt verwiesen und zitiert: „Bezüglich der von Ihnen angesprochenen Diskrepanz hinsichtlich dieser Ergebnisse (Zählung vom 11.08.2020) und der Verkehrszählung aus November 2019 lässt sich festhalten, dass sich unterschiedliche Verkehrsmengen in der ganzen Stadt widerspiegeln...“

Da es sich um eine tagesaktuelle Erhebung vor Ort handelt, wird auch die tatsächlich vorhandene Fahrzeugmenge ermittelt. Somit werden darin auch die verkehrlichen Entwicklungen/Änderungen abgebildet, was die unterschiedlichen Ergebnisse der ermittelten Verkehrsmengen erklärt.

### **4. Warum werden unterschiedliche Angaben zum LKW-Anteil gemacht?**

Im Widerspruchsbescheid auf Seite 7 unter lfd. Nr. 2 wird dazu ausgeführt: „Zu den unterschiedlichen Prozentangaben des Lkw-Anteils kann ich Ihnen mitteilen, dass bei der Ermittlung der Verkehrslärmbelastung neben den größeren Lkw auch kleinere Lkw (unter 2,8 t), Busse und Kräder in ihrer Geräuschbelastung betrachtet werden. Dagegen werden bei einem Lkw-Durchfahrtsverbot lediglich die größeren Lkw (ab 2,8 t) betrachtet, da ein solches Verbot auch nur für diese gelten würde. Die Diskrepanz der Prozentangaben ergibt sich daher aus den verschiedenen Prüfungsmaßstäben.“

Diese Unterschiede begründen sich darauf, dass bei der Lärmbelastung auch größere PKW (sogenannte „Kastenwagen“) infolge ihrer höheren Geräuschbelastung bereits als LKW gezählt und berücksichtigt werden, obwohl diese Fahrzeuge zulassungsrechtlich noch als PKW gelten. Bei der Ausweisung eines LKW-Fahrverbotes sind diese vorgenannten

Fahrzeuge aber nicht vom dem Verkehrsverbot erfasst, so dass sich damit auch der Anteil am LKW-Verkehr bei der Betrachtung eines LKW-Fahrverbotes reduziert.

Aus Lärmsicht ist die Berücksichtigung der größeren PKW als LKW aufgrund deren höherer Lärmwirkung als Vorteil für den Anwohnenden zu sehen, da sich dadurch auch die Lärmbelastungen höher darstellen.

#### **5. Warum gibt es keine Transparenz zu den tatsächlich gezählten Fahrzeugen und dem verwendeten Berechnungsverfahren?**

Das verwendete Berechnungsverfahren stellt ein gerichtlich anerkanntes Fachverfahren dar, dass auf computergesteuerten Berechnungen basiert und folglich auch nicht detailliert dargestellt werden kann. Da die Lärmbelastung sich an den Wochentagen und auch stündlich innerhalb des Tages aufgrund verschiedener Verkehrsbedürfnisse darstellt, müssen die gezählten Verkehrsmengen auf eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge umgerechnet werden, auf deren Basis dann die Ermittlung der Lärmbelastung erfolgt.

#### **6. Warum wird argumentiert, dass bei Tempo 30 in den Nebenstraßen ausgewichen wird - ohne konkrete Zahlen zu nennen und in den Nebenstraßen bereits Tempo 30 gilt?**

Die Funktion eines leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes besteht darin, den Verkehr flüssig und sicher abzuwickeln und aus den angrenzenden Wohnstraßen herauszuhalten. Bei einer Anordnung von Tempo 30 in den Hauptverkehrsstraßen erhöhen sich die Fahrzeiten, so dass es für Fahrzeugführende attraktiver werden können, ggf. kürzere Wege durch ebenfalls mit Tempo 30 ausgewiesene Wohnstraßen zu suchen.

#### **7. Warum wird argumentiert, dass die Polizei am ZKD überwiegend nur Unfälle wegen „ungenügendem Sicherheitsabstand“ registriert hat, nicht wegen „Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ obwohl konkrete Zahlen nicht genannt werden und dabei ignoriert wird, dass sich der Reaktions- und Bremsweg bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 um die Hälfte verringert?**

Die Herausgabe von Unfallzahlen liegt allein in der Zuständigkeit der Polizei Berlin. Die Straßenverkehrsbehörde kann daher nur die von der Polizei Berlin die zugearbeiteten Daten auswerten und daraus Rechtfertigungsgründe für die beantragten Maßnahmen ableiten. So ist es auch in Ihrem Fall geschehen. In der Auswertung konnten keine Unfälle ermittelt werden, die im Zusammenhang mit der angeordneten Geschwindigkeit zu sehen wären. Unabhängig davon verweise ich hier auf meine Ausführungen zu Frage 2 und den Pflichten der Fahrzeugführenden, ihre Fahrgeschwindigkeiten den örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

Abschließend möchte ich anmerken, dass bei der Vielzahl der von meiner Verwaltung durchzuführenden Aufgaben und den nur begrenzt zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen es nicht vertretbar ist, in gleicher Angelegenheit mit Ihnen wiederholt Schriftverkehr zu führen. Daher bitte ich um Ihr Verständnis, dass nunmehr letztmalig zu Ihrem Anliegen Stellung genommen worden ist.

Mit freundlichen Grüßen

