

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung VI B
Columbiadamm 10
12101 Berlin

Berlin, 3. Februar 2022

Anwohnerantrag auf lärmindernde Maßnahmen am Zabel-Krüger-Damm

Ihr Schreiben vom 10. Januar 2022

Sehr geehrte Damen und Herren des Verkehrsmanagements,

hiermit nehmen wir, die Bürgerinitiative Zabel-Krüger-Damm, Stellung zu Ihrem Schreiben vom 10. Januar 2022 und legen gegen diesen Bescheid teilweise Widerspruch ein.

Zunächst möchten wir uns für Ihre Anordnung für Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr bedanken und begrüßen diese Maßnahme ausdrücklich. Unser Widerspruch richtet sich gegen das Ergebnis der Einzelfallprüfung Tempo 30 tagsüber.

Laut L-RLStV2007 sind die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen gegeneinander abzuwägen. Auf den nächsten Seiten legen wir, zusätzlich zu dem Lärmschutz der Bevölkerung, die verschiedene verkehrstechnischen Vorteile von Tempo 30 am ZKD vor, dem nur einem Reisezeitverlust von unter einer Minute entgegensteht.

Bevor wir zu den positiven Synergien von Tempo 30 in Abschnitt 3 kommen, haben wir Rückfragen zu der Verkehrszählung (Abschnitt 1) und der Lärmberechnung (Abschnitt 2).

1. Verkehrsmengenzählung

Es gibt eine starke Diskrepanz hinsichtlich der gezählten Verkehrsmenge zwischen Ihrer angeordneten Verkehrszählung im August 2020 zwischen Ettenheimer Pfad und Schluchseestraße (siehe Ihre E-Mail vom 2.6.2021) und der letzten regulären Verkehrszählung im November 2019. Während Ihre Zählung an dieser Stelle ein Verkehrsaufkommen von 9.627 Kraftfahrzeugen innerhalb von 24 Stunden aufweist, beträgt das Verkehrsaufkommen laut der regulären Verkehrsmengenzählung von 2019 an dieser Stelle zwischen 13.100 und 17.400 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden ^[1].

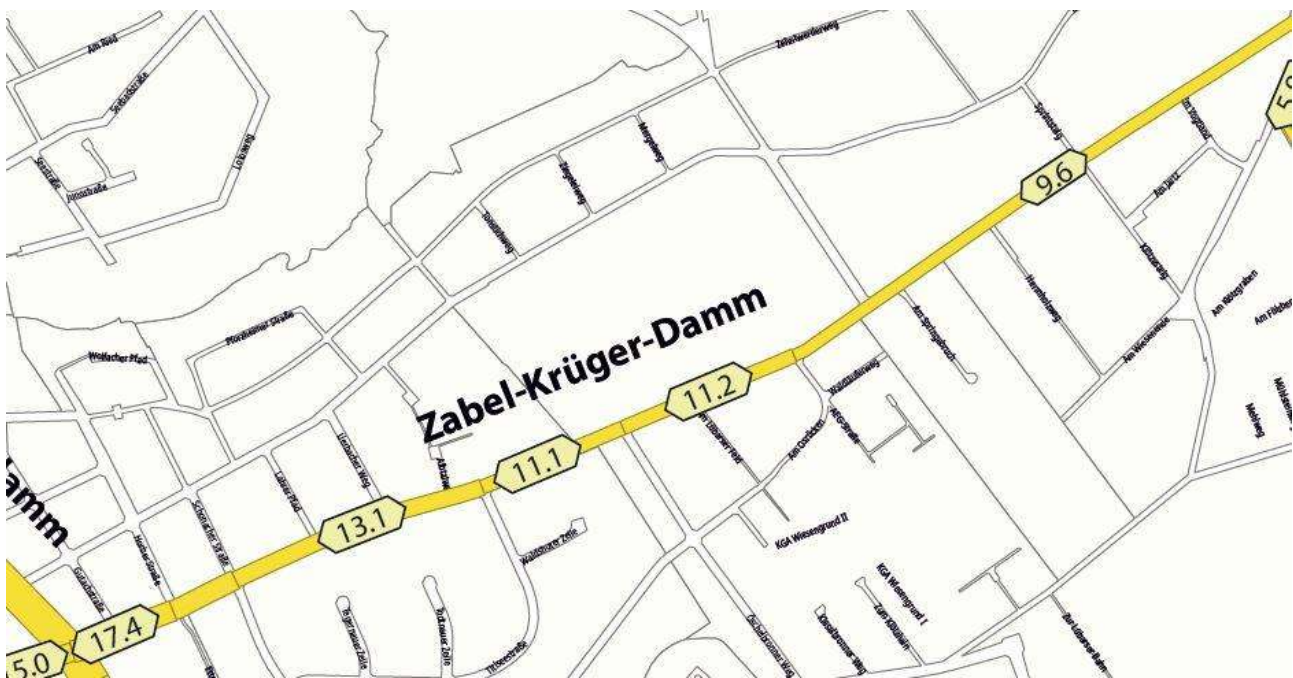


Abbildung 1: Screenshot aus der Verkehrsmengenkarte von 2019 vom Zabel-Krüger-Damm.

Die beiden Zählungen und Berechnungsmethoden ergaben demnach einen Unterschied von rund 3.500-7.800 Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden.

Zum Anteil des LKW-Verkehrs machen Sie in Ihrem Schreiben widersprüchliche Angaben. Auf Seite 3 geben Sie einen Anteil von 1 Prozent an, auf Seite 2 sind es 5,7 Prozent. Laut der regulären Verkehrsmengenzählung vom November 2019 weisen mehrere Punkte am ZKD eine LKW-Aufkommen zwischen 1.900 und 4.800 Fahrzeugen in 24h aus. In der Nähe der Schluchseestraße betrug das LKW-Aufkommen 2.700-2.800 LKW in 24h.

Im Durchschnitt sind das über den gesamten Zabel-Krüger-Damm verteilt 3.300 LKW in 24h. Im Verhältnis zum PKW-Verkehr (durchschnittlich 12.480) entspricht das einem Anteil von 26 Prozent, die im Kontrast stehen zu den von Ihnen genannten 5,7% bzw. 1% LKW-Anteil.

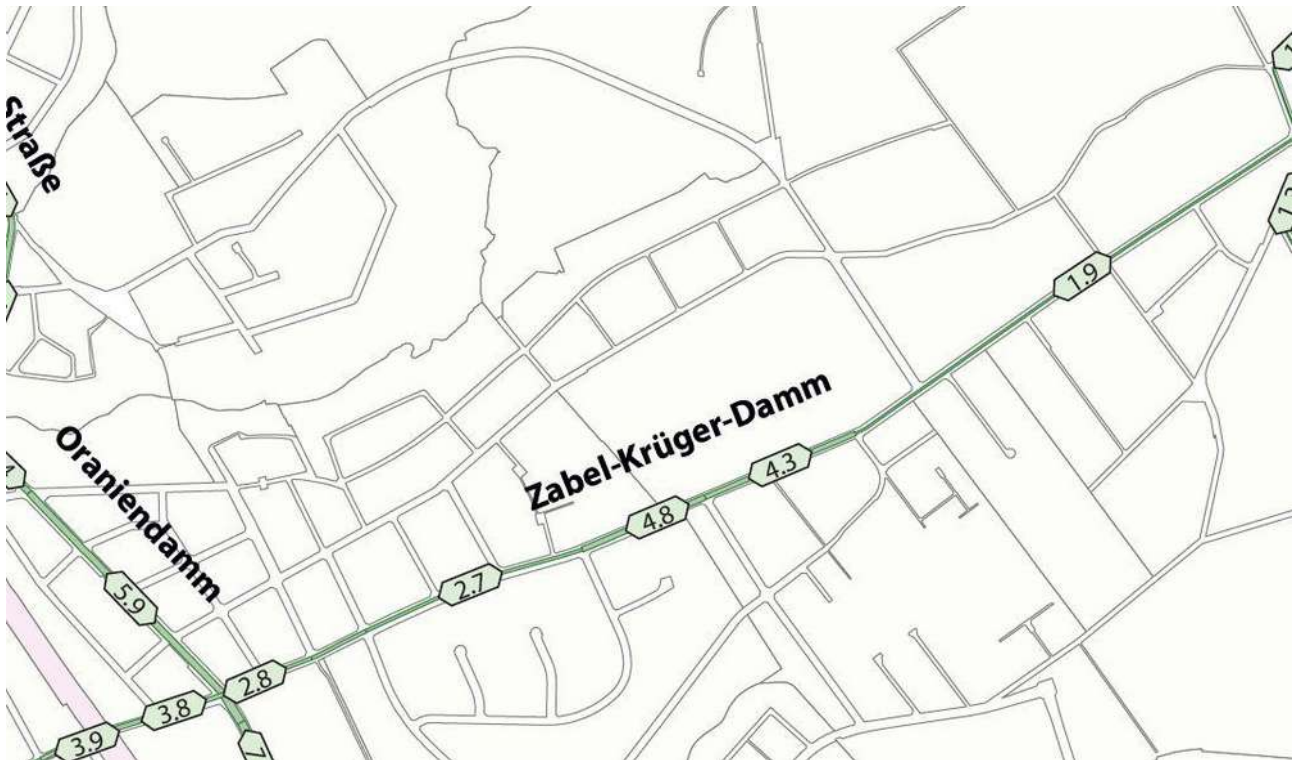


Abbildung 2: Screenshot aus der Verkehrsmengenkarte von 2019 vom Zabel-Krüger-Damm, Anteil LKW.

Um den Einfluss unterschiedlicher Berechnungsmethoden auszuschließen, müssten die Rohdaten Ihrer Messung vom August 2020 zwischen 7 und 19 Uhr mit den Rohdaten der turnusmäßigen Verkehrsmengenzählung vom November 2019 zwischen 7 und 19 Uhr verglichen werden. Nur so lassen sich die Zahlen der tatsächlichen Verkehrsmenge methodisch korrekt validieren. Wenn sich in diesem Rohdaten-Vergleich keine signifikanten Abweichungen der Zahlen ergeben, muss die Differenz des hochgerechneten Verkehrsaufkommens in der Berechnungsmethodik begründet sein. Wenn die rohen Verkehrsmengen vom August 2020 deutlich unter denen vom November 2019 liegen, muss der Einfluss der Pandemie im August 2020 und damit die Repräsentanz der Zahlen von 2020 sehr kritisch bewertet werden. Wir bitten darum, uns diesen Vergleich offenzulegen.

2. Berechnung und Beurteilung der Verkehrslärmbelastung

In Ihrem Schreiben weisen Sie für den Zabel-Krüger-Damm eine Verkehrslärmbelastung zwischen 65 und 69 dB (A) tagsüber und in der Nacht zwischen 55 und 63 dB(A) aus. Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) geben andere Berechnungsmethoden vor als die Umgebungslärmrichtlinie der EU (2002/49/EG). Wir würden gern erfahren, nach welcher Methode Ihre Daten berechnet wurden.

Im § 47 c und d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) wird die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Lärmaktionsplänen nach 2002/49/EG eingefordert. Weiterhin sollen in den Lärmaktionsplänen Auslösewerte bestimmt werden.

Im LAP Berlin sind Auslösewerte von 65 dB(A) für L_{DEN} und 55 dB(A) für L_{NIGHT} definiert (Anlage 1, LAP Berlin, Kapitel 2, Seite 6). Allein aufgrund der Tatsache, dass es in Berlin noch sehr viele stark lärmbelastete Stellen gibt, wird eine Priorisierung der am stärksten betroffenen Straßen in einem zweistufigen Verfahren angeregt. Dennoch kann hier nicht argumentiert werden, dass die errechnete Lärmbelastung am Zabel-Krüger-Damm tagsüber die festgelegten Auslösewerten des LAP nicht überschreitet.

Im Übrigen gelten die im Lärmaktionsplan (LAP) benannten Maßnahmen als verbindlich und sind durchzusetzen (Vgl. Anlage 1 des LAP Berlin 2019-2023, Kapitel 1, Seite 3).

3. Positive Synergieeffekte von Tempo 30

Laut der Lärmschutzrichtlinien-StV 2007 müssen die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen gegeneinander abgewogen werden. In Ihrem Schreiben vom 10.1.2022 gingen Sie zwar auf die Funktion des Zabel-Krüger-Damms als örtliche Straßenverbindung mit Linienbusverkehr ein, haben jedoch weitere wichtige und verkehrsrelevante Aspekte nicht berücksichtigt.

Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h an einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße wird verschiedene positive Effekte mit sich bringen, die wir im folgenden kurz auführen. Wir möchten Sie bitten, diese verkehrsrelevanten Aspekte umfassend zu berücksichtigen.

Verkehrssicherheit aufgrund der Fahrbahnbreite

Die Fahrbahn des Zabel-Krüger-Damms ist mit rund sechs Metern Breite sehr schmal. An den Seitenstreifen parken Fahrzeuge (u.a. Busse und LKW), und auf der verbleibenden Fahrbahn fahren Kraftfahrzeuge zusammen mit Radfahrenden im Mischverkehr.

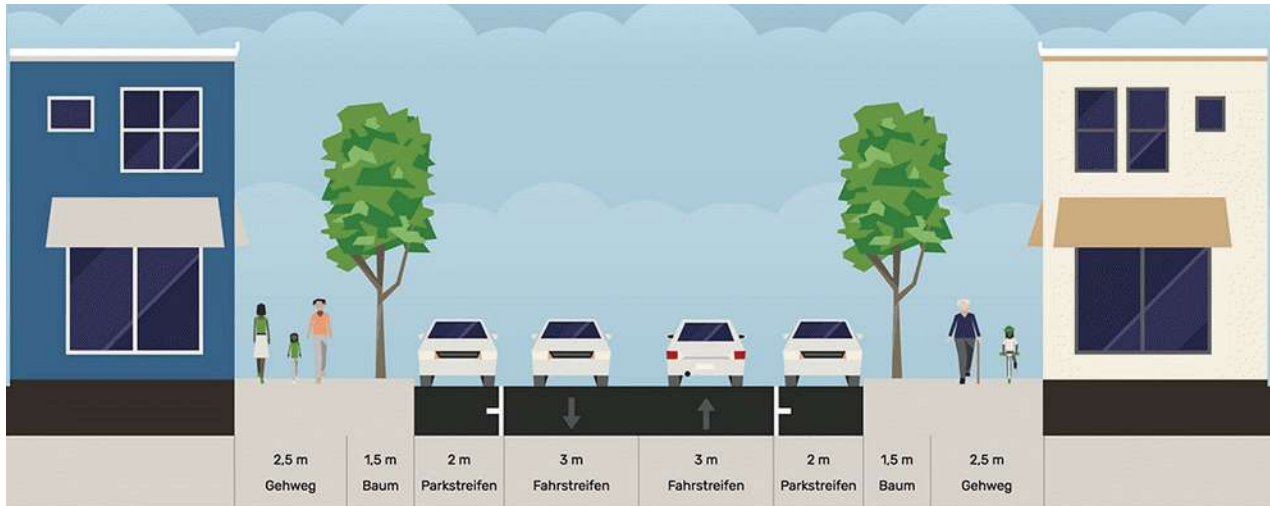


Abbildung 3: schematischer Querschnitt des Zabel-Krüger-Damms mit groben Breitenangaben der einzelnen Fahrbahnabschnitte.

Durch die Enge der Fahrbahn ist kaum bis kein Bewegungsspielraum und damit das Einhalten von Sicherheitsabständen nicht möglich, was besonders für Radfahrende, aber auch für Personen, die z.B. in ihre parkenden Autos einsteigen wollen, gefährlich ist.

Die Sichtfelder für einbiegende Autofahrer*innen sind durch die enge, schwer überschaubare Fahrbahn risikobehaftet. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt sieht unter Punkt "6.3.9.3 Sichtfelder" sind an Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen mit Tempo 50 Haltesichtweiten von 35 Meter und Anfahrtssichtweiten von 70 Meter vorgeschrieben.

Diese Risiken können durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ebenfalls günstig beeinflusst werden: In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) 6.2.3 ist "die Durchsetzung nutzungsverträglicher Geschwindigkeiten in städtischen Hauptverkehrsstraßen [...] vor allem dann erforderlich, wenn Radverkehr im Mischverkehr ermöglicht werden soll, weil die Anlage gesonderter Radverkehrsanlagen (z.B. wegen beengter räumlicher Verhältnisse) nicht möglich ist."

Weiterhin beschreibt die RASt unter Punkt 4.3: "Wenn es die straßenräumliche Situation (insbesondere die Straßenraumbreite) und der Raumbedarf anderer Nutzungsansprüche notwendig machen [...], können eingeschränkte Bewegungsspielräume angesetzt und z.T.

auf die Sicherheitsabstände verzichtet werden. Die Bemessung mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen setzt in der Regel geringe Geschwindigkeiten (≤ 40 km/h) und eine umsichtige Fahrweise voraus, die durch eine geeignete Gestaltung und verkehrsrechtliche Regelungen zu unterstützen sind.”

Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit der Straße

In Ihrem Schreiben weisen Sie darauf hin, dass der Zabel-Krüger-Damm als übergeordnetes Hauptverkehrsstraßennetz “möglichst geringen Beschränkungen unterliegen soll”. Dabei belegen Studien, dass Tempo 30 nicht zu einer Beeinträchtigung des Verkehrs führt: “Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat selbst nur geringen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Straße. [...] Messfahrten in Berlin ergaben tagsüber in den Tempo-30-Abschnitten eine deutlich bessere Homogenität des Verkehrsflusses als in den Tempo-50-Abschnitten. [...] Die Leistungsfähigkeit von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wird maßgeblich von den lichtsignal geregelten Knotenpunkten (Ampelkreuzungen) bestimmt.”^[2]

Der Zeitverlust durch Tempo 30 beträgt an Berliner Straßen etwa zwei Sekunden auf 100 Meter. Auf die Länge des Zabel-Krüger-Damms (2,4 km) hochgerechnet, entspricht dies nur 48 Sekunden.^[10]

Lärminderung

Laut RLS-90 ergeben sinkt der Mittelungspegel vom Tempo 50 auf Tempo 30 um ca. 2 bis 3 dB(A). Dies liegt deutlich im wahrnehmbaren Bereich. Eine Pegelreduzierung um 3 dB(A) entspricht der Halbierung der Verkehrsmenge. “Die Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen nach der Anordnung von Tempo 30 rund 1 bis 4 dB(A) niedrigere Mittelungspegel. Geschwindigkeitssenkungen bewirken aber nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. Einige Studien weisen darauf hin, dass bei Tempo 30 niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50.”^[2]

Unfallrisiko

Am Zabel-Krüger-Damm wurden zwischen 2018 und 2020 42 Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt.^[6] Diese Zahl könnte durch Tempo 30 verringert werden.

Die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin wurde in den letzten Jahrzehnten empirisch unter “normalen Bedingungen” sehr genau evaluiert. Es wurde also nicht auf Modellrechnungen zurückgegriffen. So wurde an 19 untersuchten Straßenabschnitten ein Rückgang von rund zehn Prozent der Unfälle festgestellt.^[8]

In einer Studie die in Hennigsdorf durchgeführt wurde, reduzierte sich die Anzahl der Unfälle im Bereich der Tempo-30-Regelung im Jahresvergleich von neun auf vier. Die Unfälle mit leichtem Personenschaden sanken von vier auf einen.^[9]

Eine Reduzierung der Unfallschwere ergibt sich aufgrund physikalischer Tatsachen zusätzlich zu der Reduzierung der Häufigkeit.

4. Sonstige Anmerkungen zu Ihrem Schreiben

Die von Ihnen erwähnte, geplante Querungshilfe Höhe Friedhof ist uns bekannt, reicht aber bei weitem nicht aus. Am gesamten Zabel-Krüger-Damm gibt es auf 2,4 km nur 4 Querungshilfen - 1 Zebrastreifen, 2 Ampeln, 1 Gehwegvorstreckung Höhe Öschelbronner Weg.

Bei letzterer hat das Bezirksamt zunächst keine und später – nach unserem Hinweis - keine ausreichende Entwässerung berücksichtigt. Dies führt nach Regenfällen zu einer regelmäßigen Überschwemmung der Straße und des Fußweges.



Abbildung 4: Überflutung nach Regen an der Querungshilfe Zabel-Krüger-Damm, /Öschelbronner Weg

Zudem ist eine Gehwegvorstreckung hier nicht nur wenig sinnvoll, da hier wegen der Kreuzung keine Autos parken können, sondern lebensgefährlich: Die aus dem Öschelbronner Weg nach rechts in den Zabel-Krüger-Damm einbiegenden Fahrzeughalter schauen nach links und müssen aufgrund der Verkehrsgeschwindigkeit und Verkehrsdichte stark beschleunigen.

Dabei übersehen sie die querenden Fußgänger, welche dieselbe Lücke im Verkehrsfluss für ihre Querung nutzen müssen. Außerdem produzieren die Beschleunigungsvorgänge wiederum unnötigen Lärm. Laut Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) kommt eine solche Querungshilfe “nur in Frage, wenn der Abstand der Furt zum nächsten Knotenpunkt mindestens 200 m beträgt [...]” Viel hilfreicher und sicherer wäre eine Querungshilfe etwa 150 m weiter westlich auf Höhe des Büchenbronner Steigs gewesen, wo ein Rad- und Fußgängerweg den Zabel-Krüger-Damm kreuzt. Eine weitere Querungshilfe Höhe Titiseestraße wurde von der damaligen Stadträtin Schultze-Berndt für Ende 2020 zugesagt^[3], aber bis heute nicht umgesetzt. Bereits 2018 gab es hier eine Zusage des Bezirksamtes durch Stefanie Rabitsch an die Antragstellerin Susann Froese, Lehrerin an der anliegenden Grundschule.

Bezüglich einem LKW-Durchfahrtsverbot des Schwerlastverkehrs für die Straße Alt-Lübars zwischen Quickborner Straße und Zabel-Krüger-Damm nehmen Sie leider keine Stellung hinsichtlich der Fahrbahnbreite. Sie ist mit 5,50 m Breite nicht breit genug zur Begegnung von Bus und LKW (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006).

Zudem wäre eine Belieferung der Anwohner durch LKWs mit einem Verkehrsschild „Lieferverkehr frei“ weiterhin möglich. Das Versäumnis, eine geeignete Ost-West-Verbindung für den Schwerlastverkehr in diesem Bereich zu schaffen, kann keine Grundlage sein, den Schwerlastverkehr durch Wohngebiete und enge Straßen wie Alt-Lübars zu führen.

Wir bitten Sie daher, unseren Antrag erneut zu prüfen und uns bis zum 10. März 2022 zu antworten. Vielen Dank.

Quellen:

[1]

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/>

[1a] <https://www.berlin.de/umweltatlas/verkehr-laerm/verkehrsmengen/2014/zusammenfassung>

[2] <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

[3] <https://www.morgenpost.de/bezirke/reinickendorf/article228604013/Wir-kommen-nicht-ueber-den-Zabel-Krueger-Damm.html>

[4]

16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), §2: https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_16/___2.html

[5]

VLärmSchR97 - Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, Kapitel 10.2 (1):

<https://www.umwelt-online.de/regelwerk/cgi-bin/suchausgabe.cgi?pfad=/laerm/vlr1.htm&such=vorhanden>

[6]

<https://unfallatlas.statistikportal.de/>

[8]

Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin; SenStadtUm, LK Argus / VMZ, März 2013

[9]

Begleituntersuchung zur 30 km/h-Anordnung auf der OD Nieder Neuendorf; Hennigsdorf, Büro Richter- Richard, Oktober 2010

[10]

Heinrichs, E., Leben, J.; Hänisch, A-S.; Cancik,P. (UBA, Hrsg): TUNE-ULR, Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie; Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen; Dessau-Rosslau 2015;