

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz
Die Staatssekretärin



Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher-
und Klimaschutz, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

Bürgerinitiative Zabel-Krüger-Damm

mail@izkd.de

Berlin, 3 .11.2022

Offener Brief der Bürgerinitiative Zabel-Krüger-Damm und Changing Cities

Sehr geehrter Herr Büchner,

zu dem „Offenen Brief“ der von Ihnen unterstützten Bürgerinitiative vom 31.08.2022 habe ich mir den Sachverhalt von der zuständigen Abteilung Verkehrsmanagement erläutern lassen.

Sie hatten sich mit Ihrem Anliegen bereits direkt an die Abteilung gewandt. Im Ergebnis wurde aus Lärmschutzgründen im Zabel-Krüger-Damm für die Nachtzeit Tempo 30 angeordnet. Die Beschilderung ist vor Ort auch schon aufgestellt. Für die von Ihnen gewünschte Ausdehnung auf den Tageszeitraum konnten unter Berücksichtigung der derzeitigen rechtlichen Vorgaben kein zwingendes Erfordernis festgestellt werden, u.a. liegen die tageszeitlichen Lärmwerte unter den gesetzlichen Tagesrichtwerten. Aufgrund Ihres daraufhin eingelegten Widerspruchs hatte sich die Widerspruchsstelle mit Ihrem Anliegen befasst und Ihnen mit Bescheid vom 15.06.2022 ausführlich zu Ihren vorgetragenen Argumenten und aus Ihrer Sicht bestehenden Unklarheiten geantwortet. Von der dadurch eröffneten Möglichkeit, gegen diese Entscheidung Klage beim Verwaltungsgericht Berlin einzulegen, haben Sie keinen Gebrauch gemacht.

Da sich zu den den rechtlichen Grundlagen und den Gegebenheiten im Zabel-Krüger-Damm seitdem keine Änderungen ergeben haben und die in dem Offenen Brief vorgetragenen Argumente allesamt im Rahmen der Widerspruchsbeurteilung umfassend geprüft wurden, kann ich Ihnen derzeit keine andere Entscheidung in Aussicht stellen.

Dennoch ist es weiterhin mein erklärtes politisches Ziel, eine Aufweichung der sehr strengen rechtlichen Kriterien zur Anordnung von Tempo 30 zu erwirken. Daher habe ich mich im Senat dafür eingesetzt, dass Berlin die Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr“ unterstützt. Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten und es unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen ist.

Ich bitte um Ihr Verständnis, dass diese rechtlichen Änderungen abgewartet werden müssen, um flächendeckend zu anderen Verkehrsregelungen kommen zu können.

Mit freundlichen Grüßen

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

Berlin, 9. November 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 3. November 2022.

Da Sie leider wieder nicht auf unsere Kritiken und Anmerkungen eingehen und stattdessen uns wieder nur Informationen zum Ablauf des bisherigen Schriftverkehrs mitteilen (der uns natürlich bekannt ist weil wir das ja selbst geschrieben und gelesen haben), haben wir einen Fragenkatalog erstellt.

Bitte beantworten Sie diesen, wenn Ihnen – wie Sie selbst schreiben – Tempo 30 wichtig ist, gerne ausführlich.

1. Warum nutzt die SenUMVK nicht alle rechtlichen Möglichkeiten zur Ausweitung von Tempo 30, wie es im Rot-Rot-Grünen Koalitionsvertrag steht? Sie merken korrekt an, dass Tempo 30 ist in erster Linie Bundesgesetz. Aber: Vor allem die neue europäische Regelung zur Lärmaktionsplanung¹ gibt Ihnen große Handlungsspielräume, um die Bevölkerung vor Lärm zu schützen.

2. Warum lehnt die SenUMVK unseren Antrag ab obwohl die Lärmbelastung über 65 dB und damit über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans liegt,² Tempo 30 positive Effekte auf die Leistungsfähigkeit der Straße hat³ und der ZKD aufgrund seiner geringen Fahrbahnbreite keine Sicherheitsabstände bietet.⁴ Spielen solche Faktoren keine Rolle?

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?

4. Warum werden unterschiedliche Angaben zum LKW-Anteil gemacht? Mal sind es ein, mal sind es 5,7 Prozent. Die Erläuterungen der SenUMVK zu den verschiedenen LKW-Anteilen sind widersprüchlich.

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

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

7. Warum wird argumentiert, dass die Polizei am ZKD überwiegend nur Unfälle wegen „ungenügendem Sicherheitsabstand“ registriert, 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?⁵ Das würde auch die Unfälle mit „ungenügendem Sicherheitsabstand“ reduzieren.

Bitte haben Sie Verständnis, dass uns als Bürgerinitiative die Zeit und das nötige Geld fehlt, vor Gerichte zu gehen. Wir machen das ehrenamtlich neben unseren Jobs.

Wir freuen uns auf eine Antwort.

Mit freundlichen Grüßen

Tobias Büchner
Verena Schwachmeyer
Markus Bielezki
Matthias Eigenbrodt

Bürgerinitiative Zabel-Krüger-Damm
www.izkd.de
mail@izkd.de

Quellen:

- 1) www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung
- 2) www.berlin.de/umweltatlas/verkehr-laerm/laermbelastung/2017/karten/
- 3) www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen
- 4) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 2006, 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.”
- 5) www.vcd-bayern.de/texte/Tempo_30_50_Visualisierung_Anhaltewege_KV_LA.pdf