



## Antrag

Fraktion der SPD

Ursprung:

Antrag, Fraktion der SPD

Mitzeichnungen:

Beratungsfolge:

04.05.2022 BVV

BVV/006/IX

**Betreff: Raus aus den Wohngebieten – Schleichwege für LKWs endlich konsequent unterbinden**

### Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird ersucht, in dem zusammenhängenden und durchgehend durch Wohnbebauung geprägten Gebiet in den Ortsteilen Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhelmsruh zum Erhalt wohngebietstypischer Verkehrsverhältnisse und Verkehrsarten, in den im Folgenden genannten Straßen Durchfahrtsverbote für Lkw (Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und für Zugmaschinen) gemäß § 45 StVO anordnen, um die Nutzung durch gemäß Berliner Straßengesetz hier nicht vorgesehenen ortsfremdem bzw. überregionalem / internationalem schweren Lastverkehr zu verhindern. Das Gebiet wird umschlossen bzw. verkehrlich erschlossen über die folgenden Straßen des übergeordneten Straßennetzes:

- Schönhauser Straße (Rosenthal);
- Kastanienallee (Rosenthal);
- Mönchmühler Straße (Rosenthal);
- Friedrich-Engels-Straße (Rosenthal);
- Straße vor Schönholz (Niederschönhausen);
- Germanenstraße (Niederschönhausen);
- Herrmann-Hesse Straße (Niederschönhausen);
- Hauptstraße (Wilhelmsruh & Rosenthal).

Hierbei ist zur Gewährleistung der örtlichen Versorgung die Nutzung der Straßen für Fahrzeuge >7,5t zul. Gesamtgewicht zu ermöglichen, sofern die dafür erforderlichen Verkehre ihre Quelle oder ihr Ziel im Gebiet hat, das durch die o.g. Straßen umgrenzt wird (Zeichen 253 + Zusatzzeichen 1053-33 „7,5t“ und Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“).

Zur Vermeidung von Belastung anderer für o.g. Verkehre ebenfalls nicht geeigneter Straßen sind zusätzlich Nebenstraßen mit Zufahrt zu den o.g. Straßen in diesem Gebiet, sowie die Wollankstraße an der Bezirksgrenze zu Reinickendorf und ggfs. daran angrenzende Straßen in gleicher Weise zu beschränken.

Berlin, den 26.04.2022

Einreicher: Fraktion der SPD,  
Katja Ahrens, Mike Szidat, Marc Lenkeit, Roland Schröder

Begründung siehe Rückseite

---

**Abstimmungsergebnis:**

\_\_\_\_\_ beschlossen  
\_\_\_\_\_ beschlossen mit Änderung  
\_\_\_\_\_ abgelehnt  
\_\_\_\_\_ zurückgezogen

**Abstimmungsverhalten:**

|       |              |
|-------|--------------|
| _____ | einstimmig   |
| _____ | mehrheitlich |
| _____ | Ja-Stimmen   |
| _____ | Gegenstimmen |
| _____ | Enthaltungen |

\_\_\_\_\_ überwiesen in den Ausschuss für  
\_\_\_\_\_ mitberatend in den Ausschuss für  
\_\_\_\_\_ sowie in den Ausschuss für

federführend

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## **Begründung:**

Die o.g. Ortsteile sind fast ausschließlich durch Wohngebiete einschließlich typischer Versorgungs- und Bildungseinrichtungen geprägt und stellen durch ihre Lage einen gemeinsamen Verkehrsraum dar. Durch die Lage der Wohngebiete angrenzend an die Industriegebiete in Reinickendorf im Westen und den Autobahnanschluss zur A114 im Osten werden die vorfahrtberechtigten Straßen in diesen Wohngebieten in hohem Maße durch überregionalen Schwerlastverkehr zum Zwecke der Abkürzung benutzt.

Die Verkehrsstärkenkarte des Berliner Senats weist Verkehrsstärken von LKW >3,5t zul. Gesamtgewicht zwischen 350 und 1140 LKW pro 24 Stunden auf. Der schwere Lastverkehr setzt sich zum einen Teil aus regelmäßigen Verkehren (z.B. Transport von Ersatzbrennstoffen, Schrott oder Schüttgüter) aus den Industriegebieten in Reinickendorf, und zum anderen Teil aus gemischten Verkehren aus dem gesamten Westteil der Stadt zusammen (z.B. internationale Expeditionen), für welche die Route durch den o.g. Verkehrsraum nur eine geringfügige Abkürzung auf dem Weg zur Autobahn darstellt, die aber bereits deshalb auf den Navigationsgeräten der LKW angezeigt wird.

Die durch den ortsfremden LKW-Verkehr hervorgerufenen Probleme werden seit vielen Jahren gegenüber der bezirklichen Verwaltung, der Bezirksverordnetenversammlung von Pankow und gegenüber der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verkehr und Klimaschutz thematisiert, zuletzt in der Drs. VIII-0930 der BVV Pankow<sup>2</sup> oder der Petition „Für ein modernes Verkehrskonzept im Norden von Pankow und gegen Schwerlastverkehr in Wohngebieten“<sup>3</sup>, die >3.600 Menschen unterschrieben haben. Dennoch sind bisher keine Lösungsansätze entwickelt oder Maßnahmen zur Minderung der Verkehrsbelastung ergriffen worden.

Für die Nutzung der o.g. Straßen durch überregionalen schweren Lastverkehr besteht keine verkehrsplanerische oder gesetzliche Grundlage. Gemäß § 20 Nr. 1 BerlStrG stehen Straßen I. Ordnung dem Fern- und Regionalverkehr zur Verfügung. Auf Straßen II. Ordnung soll nur überbezirklicher Verkehr erfolgen (§ 20 Nr. 2 BerlStrG). Keine der o.g. Straßen stellen eine Straße I. Ordnung dar. Gemäß den Kategorien der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verkehr und Klimaschutz sind mit Ausnahme der Friedrich-Engels-Straße und eines Teils der Herrmann-Hesse Straße (Stufe II) alle übrigen Straßen der Funktionsstufe III und IV zugeordnet, auf denen ebenfalls überregionaler Schwerlastverkehr nicht vorgesehen ist. Mit dem Durchfahrtsverbot soll daher eine regelwidrige Fehlnutzung dieser Straßen beendet werden.

Neben der fehlenden gesetzlichen bzw. Verkehrsplanerischen Grundlage führt die Nutzung der o.g. Straßen durch schweren überregionalen Lastverkehr zu offensichtlichen Konflikten mit den Wohnbedürfnissen der örtlichen Bevölkerung. Zum einen beeinträchtigt die Nutzung der engen Wohngebietsstraßen durch schwere LKW in hohem Maße die Verkehrssicherheit und die Nutzbarkeit, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer. Vor allem die Nutzung für Radverkehr oder für Kitakinder-/Schülerverkehr ist auf diesen Straßen faktisch nicht mehr gegeben, und die in Wohngebieten übliche Straßennutzung wird durch den übermäßigen LKW-Verkehr bei häufig ebenfalls hohem ortsfremden Pendlerverkehr weitgehend verdrängt. Ebenso bestehen erhebliche Einschränkungen des ÖPNV-Busverkehrs, der wegen der Fahrzeugbreiten auf entgegenkommende LKW regelmäßig warten muss, was insgesamt zu chaotischen Verkehrssituationen auf engen Straßen führt.

Die Nutzung durch schweren Lastverkehr verletzt auch regelhaft die Einhaltung der gesetzlich geschützten Nachtruhe, da diese Verkehre in der Regel ab 03 Uhr morgens beginnen und bis Mitternacht anhalten. Selbst für Anwohnende in Häusern mit Abstand zu den o.g. Straßen ist Schlafen mit geöffneten Fenstern hierdurch nicht mehr möglich. Dauerhafte Störungen der Nachtruhe und eine Lärmbelastung, die lt. amtlicher Lärmkarte bis über 75 dB(A) beträgt, bedrohen die Gesundheit der Anwohnenden in erheblichem Maße.

An mehreren Orten bestehen – auch aufgrund der für diese Verkehre ungeeigneten Fahrbahnbeschaffenheiten – gutachterlich nachgewiesene Vibrationsbelastungen in Häusern bis zum

8-fachen der zulässigen Norm; die Auswirkungen des Verkehrs dringen somit dauerhaft und in alle Lebensbereiche der Anwohnenden ein.

Die Vermeidung der Nutzung der o.g. Wohngebiete durch schweren Lastverkehr ist aus den o.g. Gründen ohne Alternative, wenn diese Gebiete aus städtebaulicher Perspektive als Wohngebiet erhalten und weiterentwickelt werden sollen, ferner entspricht dies ebenfalls dem Ziel der Schaffung eines stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs, und ist auch zur Wahrung grundrechtlicher Schutzpflichten des Staates gegenüber den Anwohnenden geboten.<sup>4</sup>

Für die Nutzung durch schweren Lastverkehr aus den Industriegebieten in Reinickendorf stehen in unmittelbarer Nähe vierspurig ausgebaute Straßenverbindungen der Kategorien I nach Berliner Straßengesetz bzw. der Funktionsstufe I nach der Kategorisierung der Senatsverwaltung zum Autobahnanschluss A114 oder zu anderen Autobahnen (z.B. Tegel) zur Verfügung, ohne dass der Wirtschaftsverkehr hierdurch wesentlich beeinträchtigt werden würde, namentlich z.B. die Roedernallee, Residenzstraße, Osloer Straße, Prenzlauer Allee nach Osten bzw. die Lindauer Allee, Holzhauser Straße, Nordgraben nach Westen.