

Frank Meyer
Koordination der AG Verkehr
innerhalb der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt
4. September 2017

Tempo 30 ganztags in der Pichelsdorfer Straße

Im Rahmen von Veranstaltungen der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt (STV) kam wiederholt der Wunsch der Bürgerinnen und Bürger nach einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30, auch tagsüber, im Sanierungsgebiet Wilhelmstadt und darüber hinaus zum Ausdruck. Bezirksverordnete aus unterschiedlichen politischen Parteien sowie Repräsentanten kleinerer politischer Strömungen schlugen vor, die ganztägige Einführung von Tempo 30 wenigstens in der Pichelsdorfer Straße innerhalb der Spandauer Bezirksverordnetenversammlung zu beantragen.

Nach geduldigem Abwarten formuliert die STV Wilhelmstadt nunmehr eigenständig und ergänzend eine Anfrage an die bezirkliche Verwaltung, ob überhaupt Aussichten bestehen, Tempo 30 in der Pichelsdorfer Straße ganztägig einzuführen. Wir erbitten höflich eine schriftliche Stellungnahme.

Die zeitnahe Umsetzung in der Pichelsdorfer Straße wird von uns als ein erster, wichtiger Baustein zu einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 in der Wilhelmstadt betrachtet. Notwendig ist eine Gesamtkonzeption, wie es bereits in der Lärminderungsplanung für die Wilhelmstadt aus dem Mai 2008 zum Ausdruck kommt.

Tempo 30 ganztags in der Pichelsdorfer Straße

Anfrage der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt mit der Bitte um Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Auftrag der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt (gemäß Beschluss des Plenums vom **04.10.2017**) erbitten wir eine

konkrete Stellungnahme zu den Möglichkeiten der Umsetzung von Tempo 30, ganztägig, für die gesamte Pichelsdorfer Straße von der Wilhelmstraße bis zur Heerstraße, basierend auf den Vorgaben des Straßenverkehrsrechtes. Eine verbindliche Antwort aller Entscheidungsträger in Bezirk, Senat und sonstigen Institutionen ist erwünscht. Wir möchten Auskunft über den Zeitrahmen, der zur endgültigen Anordnung von Tempo 30 erforderlich ist.

Es steht außer Frage, „Tempo 30“ ist die wesentliche Voraussetzung, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Lärmemissionen zu mindern und die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Pichelsdorfer Straße zu verbessern. Praktisch alle vorliegenden Studien, die Niederschriften zur Bürgerbeteiligung im Rahmen des Sanierungsgebietes Wilhelmstadt sowie die Bekundungen der planenden Akteure belegen das. Wir verweisen an dieser Stelle noch einmal eindringlich auf die Lärminderungsplanung für die Wilhelmstadt aus dem Mai 2008. Dies unter dem Vorzeichen einer schnellen Umsetzung, auf die unseres Erachtens die Anwohnerinnen und Anwohner ein Recht haben.

In der Abwägung mit weiteren städtebaulichen Aspekten ist dieser Forderung die höchste Priorität beizumessen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger der Wilhelmstadt stehen hier an erster Stelle.

Die Anordnung von Tempo 30 ganztägig in der Pichelsdorfer Straße wird von der Stadtteilvertretung für das Sanierungsgebiet Wilhelmstadt als ein wichtiger Baustein zu einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 im gesamten Stadtquartier betrachtet. In Anbetracht der Notwendigkeit einer Gesamtkonzeption zur Lärminderung für die Wilhelmstadt ist eine Geschwindigkeitsreduzierung allerdings lediglich ein erster Schritt. Bauliche Maßnahmen sollen später ergänzend durchgeführt werden; entsprechende Vorplanungen liegen bereits vor.

Kurzfristig und relativ preiswert kann mit dem Aufstellen der von der Straßenverkehrsordnung vorgesehenen Verkehrszeichen bereits eine praktische Umsetzung auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechtes erreicht werden.

In der Anlage fügen wir eine umfangreichere Begründung zu unserem Anliegen an und ergänzen diese mit Möglichkeiten des Straßenverkehrsrechtes zur praktischen Umsetzung.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Frank Meyer (Koordination AG Verkehr innerhalb der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt)

Tempo 30 ganztags in der Pichelsdorfer Straße

Analyse - Emissionen - Umsetzung

Analyse

Die Pichelsdorfer Straße hat viele Aufgaben zu erfüllen. Sie ist Durchgangsstraße, Einkaufsstraße, Wohnstraße und Aufenthalts- und Lebensraum.

Die Pichelsdorfer Straße als Durchgangsstraße

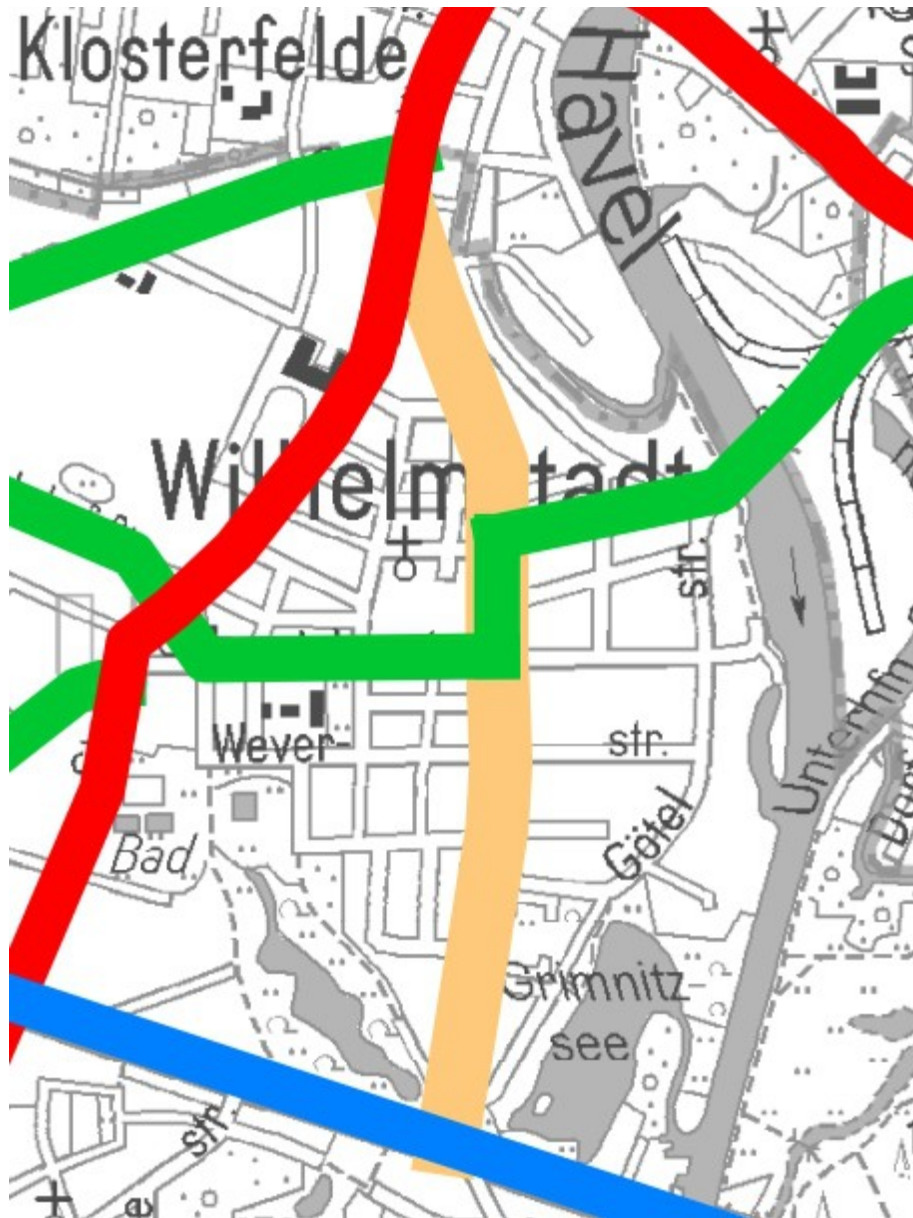
■ **Abbildung 2: Konzeptgebiet Wilhelmstadt – Verkehrsmengen (DTV)**



Quelle: Lärminderungsplanung 2008 - Konzeptgebiet Wilhelmstadt

Rund 40% bilden Quell- und Zielverkehre; mit 60% ist der Anteil des Durchfahrtsverkehrs relativ hoch. Ziel der Planungen ist deshalb eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Bei realistischer Betrachtungsweise wird diese spezielle Verkehrsbelastung jedoch auch künftig relativ groß bleiben. Die übergeordnete Straßenverkehrsplanung Berlins sieht für die weitere Nutzung der Pichelsdorfer Straße jedenfalls keine grundlegende Änderung vor.

Quelle: Website der Senatsverwaltung – Stadtentwicklungsplan (StEP) - Planausschnitt:



**Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2012/
Einstufung 2025**

- Stufe I (großräumige Straßenverbindung)
- Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung)
- besondere örtliche Straßenverbindung (in der Innenstadt)
- Stufe III (örtliche Straßenverbindung)
- Ergänzungsstraßen (weitere Straßen von besonderer Bedeutung)

Die Pichelsdorfer Straße als Geschäftsstraße

Im Bereich zwischen der Wilhelmstraße und der Adamstraße werden auf beiden Seiten praktisch alle Gebäude im Erdgeschoss als Läden genutzt. Diese Hauptnutzung im Erdgeschoss setzt sich auf der westlichen Seite der Pichelsdorfer Straße zwischen Adamstraße und Grimnitzweg fort. Weitere Ladenlokale ergänzen den Einzelhandel der Pichelsdorfer Straße punktuell in den restlichen Bereichen. Es gehört zu den Zielen des Sanierungsprozesses, die Einzelhandelsstruktur der Pichelsdorfer Straße, wie übrigens auch der Adamstraße, der Weißenburger Straße, der Metzger Straße und der Klosterstraße, zu stärken. Leerstände sollen beseitigt werden; eine qualitative Verbesserung ist gewünscht. Ladenlokale, die den "Down-Trading-Effekt" verstärken, beispielsweise Spielhallen, werden möglicherweise auf Grund gesetzlicher Vorgaben reduziert, zumindest ist eine weitere Zunahme nicht zu erwarten. Bereits jetzt greifen in dieser Hinsicht entsprechende Anordnungen, die mit den gesetzlichen Möglichkeiten in einem Sanierungsgebiet durchgesetzt werden konnten. Im südlichen Bereich der Pichelsdorfer Straße bietet sich eine Nutzung durch Büros, Arztpraxen usw. an. Das Geschäftsstraßenmanagement unterstützt diese Konzeption. Tempo 30 kann die durchaus vorhandenen Qualitäten und Potentiale der "Pichelsdorfer" grundsätzlich positiv verstärken. Die Funktion als Durchgangsstraße bleibt erhalten, und die Lebens- und Aufenthaltsqualität wird erheblich verbessert.

Die Pichelsdorfer Straße als Aufenthalts- und Lebensraum

Die Pichelsdorfer Straße stellt neben der Adamstraße und der Weißenburger Straße die Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen sicher. Mehrere Fachgeschäfte und Betriebe sind über den Bereich der Wilhelmstadt hinaus bekannt und beliebt. Abgerundet wird das Angebot durch zahlreiche gastronomische Etablissements in den Außenbereichen und am Metzger Platz. Weitere Möglichkeiten bieten sich im Verlauf der gesamten Pichelsdorfer Straße an. Wir nennen hier beispielsweise den Bereich Pichelsdorfer Straße/Ecke Spandauer Burgwall, dessen Umgestaltung zum „Straßburger Platz“ bereits in Aussicht genommen worden ist.

Eine ausführliche Darstellung weiterer Entwicklungsmöglichkeiten würde den Rahmen dieser Anlagen im Zusammenhang mit der Anordnung von Tempo 30 in der Pichelsdorfer Straße sprengen. Die Reduzierung stadtplanerischer Instrumente für die Pichelsdorfer Straße als Durchgangs-, Geschäfts- und vor allen Dingen Anwohnerstraße auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs sollte auf jeden Fall der Vergangenheit angehören.

Die Pichelsdorfer Straße als Wohnstraße

Im gesamten Bereich ist die Pichelsdorfer Straße als Hauptstraße eines Gründerzeitviertels eine Wohnstraße. Die überwiegend viergeschossige Bauweise der

Häuser und jeder Blick belegen die hohe Nutzung zum Wohnen und Leben. Die Qualität der Wohnstraße "Pichelsdorfer" und ihrer Nebenstraßen zum Wohl der Gesundheit tausender Anwohner und deren Lebensqualität muss erheblich verbessert werden.

Verkehrssicherheit in der Pichelsdorfer Straße

Allein schon der hohe Anteil an Fußgängerverkehr in den Geschäftsbereichen macht bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssicherheit für die Fußgänger erforderlich. Dieser Aspekt einer verbesserten Verkehrssicherheit muss für die Umgestaltung des gesamten Bereiches der Pichelsdorfer Straße von höchster Priorität sein. Besondere Beachtung sollte dabei auch der weiteren Entwicklung des Radfahrverkehrs in der Wilhelmstadt gewidmet werden.

Auf Grund der geringeren Geschwindigkeitsdifferenz bei Tempo 30 zwischen Radfahrern und dem motorisierten Verkehr ist von einer verstärkten Nutzung der Pichelsdorfer Straße für den Quell- wie den Durchgangsverkehr durch Radfahrer auszugehen. Die häufige, regelwidrige und rücksichtslose Nutzung der Fußwege durch Radfahrer wird sich damit hoffentlich reduzieren.

Emissionen

Im gesamten Verlauf der Pichelsdorfer Straße leiden die Anwohner und die Besucher unter gesundheitlich schädlichem Verkehrslärm. Das ist im Rahmen der Berliner Lärminderungsplanung gründlich untersucht bzw. nachgewiesen worden. Ein entsprechendes Lärmgutachten wurde bereits im Jahre 2008 veröffentlicht.

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/download/laermaktionsplan/materialien/bericht_konzeptgebiet_wilhelmstadt.pdf

Unabhängig von den dort konzipierten Maßnahmen baulicher und verkehrslenkender Natur schlägt die STV Wilhelmstadt bereits jetzt eine pragmatische Umsetzung mit den einfachen und preiswerten Mitteln des Straßenverkehrsrechtes vor. Zur freundlichen Kenntnis der Verantwortlichen hier der Link zu einer Senatsbroschüre mit dem Titel "Ruhiger leben in der Großstadt":

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/download/laermaktionsplan/SenGUV_RuhigerLeben.pdf

Die dort allgemein gefassten Sätze lassen sich bestens auf die Pichelsdorfer Straße übertragen.

In bewusster Wiederholung der vorherigen Ausführungen, hier ein Zitat aus Seite 11 der Broschüre:

„Fazit

Das Tempo-30-Limit ist eine kostengünstige und äußerst wirksame Maßnahme, um Straßenverkehrslärm zu mindern. Zugleich erhöht es die Sicherheit und Lebensqualität in der Stadt.“

Zur weiteren Verdeutlichung des bereits Gesagten fügen wir einige Passagen aus den Seiten 10 und 11 der Broschüre an.

Bildschirmfotos aus der Broschüre „Ruhiger leben in der Großstadt“, Seite 11:



Tempo-30-Limit:
Ruhigere Straßen bringen
mehr Lebensqualität.

Fazit

Das Tempo-30-Limit ist eine kostengünstige und äußerst wirksame Maßnahme, um Straßenverkehrslärm zu mindern. Zugleich erhöht es die Sicherheit und Lebensqualität in der Stadt.

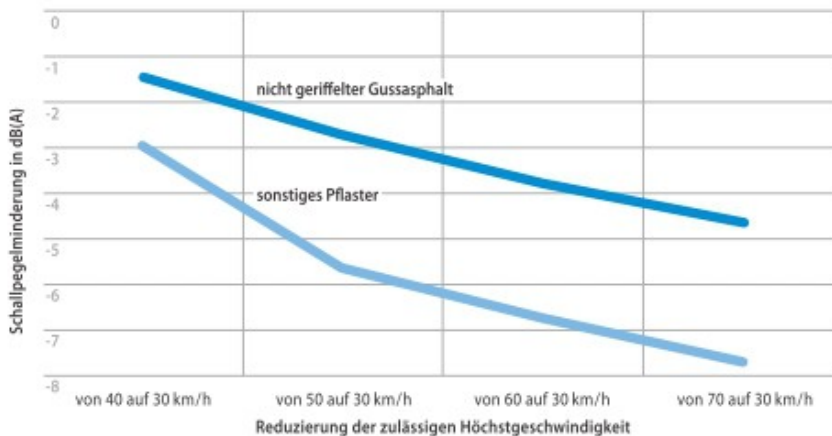
Geschwindigkeit reduzieren

Verringert sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit, sinkt auch die Lärmbelastung. Dies zeigen folgende Beispiele:

- Fällt die Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, reduziert sich der Mittelungspegel um zwei bis drei Dezibel. Der Spitzenpegel schrumpft sogar um bis zu neun Dezibel – und zwar ohne aufwendige, kostenintensive Sanierung des Fahrbahnbelags.
- Besteht der Straßenbelag aus Pflastersteinen, beträgt der Unterschied zwischen Tempo 50 und 30 sogar bis zu sechs Dezibel.

Weiterer Vorteil: Tempo 30 fördert einen gleichmäßigen Verkehrsfluss. Dieser verringert ebenfalls die Lärmbelastung. Auf diese Weise sinkt der Mittelungspegel zusätzlich. Und zwar um bis zu zwei Dezibel. Der Spitzenpegel kann sogar um bis zu vier weitere Dezibel abnehmen.

Minderung des Schallpegels durch Geschwindigkeitsreduzierung und Fahrbahnbelag



Diesen Effekt bestätigen auch Messungen, die 1999/2000 bei einem Modellversuch stattfanden. Sie erfolgten auf 13 Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 30 km/h während der Nachtzeit. Obwohl sich nicht alle daran hielten, sank der Mittelungspegel für die Nacht um 0,7 bis 2,7 Dezibel. Parallel dazu wurden die Anwohner befragt. Das Ergebnis: Sie empfanden bereits eine deutliche Entlastung, wenn der nächtliche Mittelungspegel um ein Dezibel sank.

Vor diesem Hintergrund ordnete Berlin im Jahr 2005 auf 16 Abschnitten des Hauptverkehrsnetzes Tempo 30 an. Hierbei handelt es sich um Strecken, die besonders betroffen sind von Lärm, Luftschadstoffen und Unfällen. Die einzelnen Abschnitte sind zwischen 167 und 880 Meter lang. Insgesamt summieren sie sich auf 5.380 Meter. Auf diese Weise wurden etwa 4.700 Anwohner entlastet.

Zusätzlich gilt in Berlin auf bestimmten Strecken nachts Tempo 30. Bedingung hierfür sind sehr hohe Lärmlasten während der Nachtzeit sowie eine hohe Bewohnerdichte. Weitere Kriterien für die Auswahl der Strecken waren die verkehrlichen Belange sowie vor allem der Einfluss auf den öffentlichen Personennahverkehr.

Im August 2008 schuf die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die Möglichkeit, vor 69 Grund- und Förderschulen, die an Hauptverkehrsstraßen liegen, während der Öffnungszeiten Tempo 30 einzuführen. Zwar dient dies in erster Linie dazu, die Sicherheit für Kinder und Jugendliche zu erhöhen. Jedoch trägt es auch dazu bei, dort den Straßenverkehrslärm zu senken.

Auch aus weiteren Gründen kann Tempo 30 sinnvoll sein: Es wird weniger attraktiv, eine Straße zur Durchfahrt zu nutzen. Wenn Platz fehlt, um einen Radweg einzurichten, kann Tempo 30 ebenfalls hilfreich sein. Zudem liegen an hoch belasteten Strecken oft viele Geschäfte. Tempo 30 macht es leichter, Straßen zu überqueren und reduziert den Verkehrslärm. Dies wiederum erhöht die Attraktivität, sich in diesen Zentren aufzuhalten. Weiterhin kann das Limit den Spitzenlärmpegel senken, der durch Lkw-Verkehr entsteht. Obendrein kann es eine Alternative zu passivem Schallschutz sein.

Umsetzung

Grundsätzlich wäre es durchaus angemessen, die Pichelsdorfer Straße als Tempo-30-Zone auszuweisen. § 45 StVO sieht dies für Wohngebiete mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte und mit hohem Querungsbedarf vor. Da jedoch die Pichelsdorfer Straße im gesamten Verlauf eine Vorfahrtstraße mit Buslinien sowie Feuerwehnetzverkehren ist und außerdem mehrere Kreuzungen durch Lichtsignalanlagen geregelt werden, kann von dieser Möglichkeit kein Gebrauch gemacht werden.

Deshalb sollte alternativ und zeitnah ein Tempo-30-Schild nach jeder Kreuzung aufgestellt werden (Streckengebot). Damit erreichen wir eine ganz tägige lärmsenkende Wirkung. In den nächsten Jahren soll dieser Ansatz mit baulichen Maßnahmen unterstützt und verbessert werden.