

# Tempo 30 nachts auf Berlins Hauptverkehrsstraßen

Joachim Krey  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

07. Juni 2012

## Themen

1. Anlass und Ziel
2. Untersuchungskriterien
3. Entscheidungsfindung
4. Umsetzung
5. Evaluierung

## Anlass und Ziel

- **Konzeptionelle Grundlagen:**

Der StEP Verkehr (Teilstrategie Gesundheit und Sicherheit, Senatsbeschluss 2003), das neue Verkehrssicherheitsprogramm (Senatsbeschluss 2005) und die Arbeiten zur Lärm- und Luftreinhalteplanung sind die konzeptionellen Grundlagen zur umfangreichen Ausdehnung von Tempo 30 (ganztags und nachts) im Hauptverkehrsstraßennetz

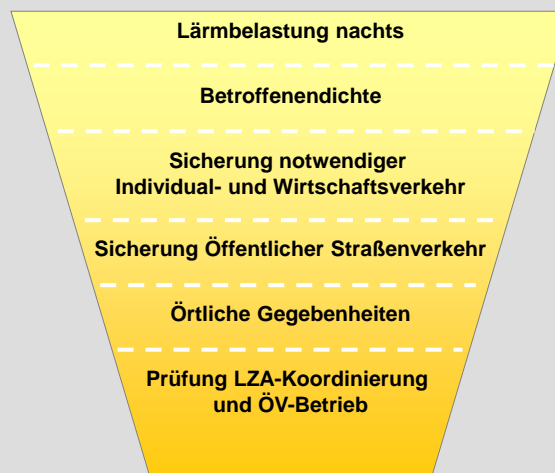
- **Die Praxis bis 2005:**

- Die Anordnungen von Tempo 30 sind meist durch Bürgeranträge und Verwaltungsgerichtsverfahren veranlasst
- Überwiegend punktuell wirkende Einzelentscheidungen. Kein systematisches Auswahl- und Entscheidungsverfahren

- **Lärmbelastung, verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzung:**

- Im Jahr 2005 sind in Berlin ca. 190.000 Menschen einem Lärmpegel von 60 dB(A) und mehr in der Nacht ausgesetzt
- Ziel: Anforderungen des nächtlichen Straßenverkehrs und die Belange des Lärm- und Gesundheitsschutzes gleichwertig betrachten und starke Lärmbelastungen stadtweit mindern

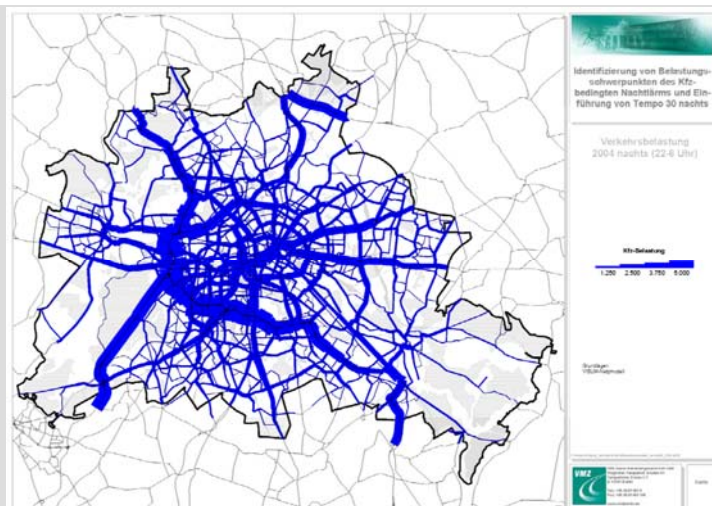
## Kriterien-“Trichter“



## Kriterien

- Lärmbelastung nachts: mehr als 60 db(A) in Wohngebieten, mehr als 65 db(A) in Mischgebieten
- Betroffendichte: mehr als 50 BewohnerInnen / 100 m auf mindestens einer Straßenseite
- Sicherung des notwendigen nächtlichen Mobilität für den Wirtschafts- und motorisierten Individualverkehr: Definition eines „Vorrangnetzes Tempo 50 nachts“:
  - Grenzwert: 65 db(A) in Wohn- und Mischgebieten
- Sicherung der nächtlichen Mobilität für den öffentlichen Straßenverkehr mit Bussen und Straßenbahnen. Entscheidendes Kriterium ist die Anschlussicherung:
  - kein Metro- und kein U-Bahn-Ersatzliniennetz, Anzahl Busse < 100, Anzahl Tram < 50
- Örtliche Gegebenheiten und Betrachtung des umgebenden Straßennetzes: Tempo 30-Bestand berücksichtigen, keine „Insellösungen“. Prüfung von Verlagerungseffekten.

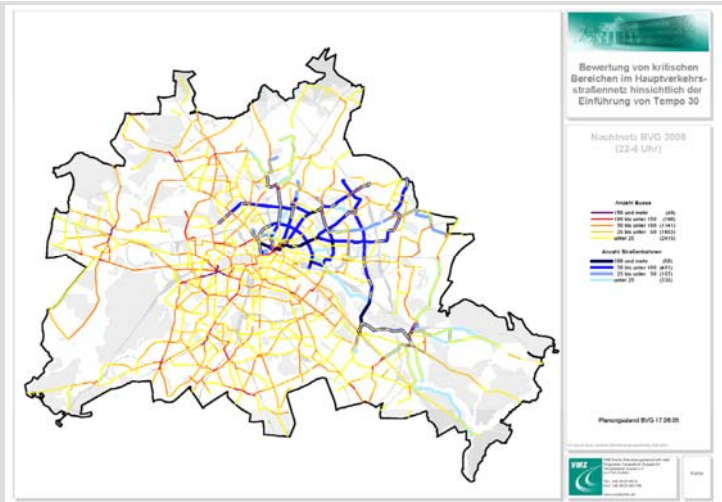
## Verkehrsbelastung nachts (22-6 Uhr)



### Tempo-50-Anforderungsnetz



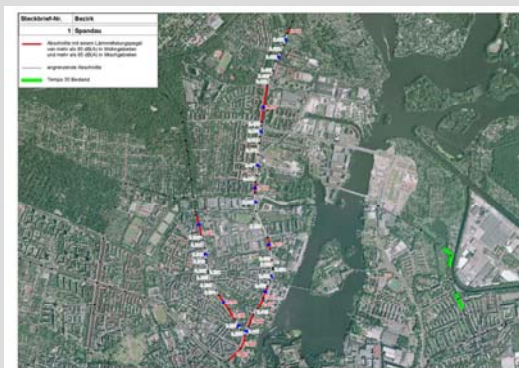
### Nachtnetz BVG (22-6 Uhr)



## Entscheidungsfindung

- Einrichtung einer Projektgruppe: Oberste Straßenverkehrsbehörde, Abteilung Verkehr (Federführung), Abteilung Umwelt, Rechtsreferat, Verkehrslenkung Berlin, Polizei
  - > Diskussion der Belastungssituationen
  - > Votum, ggf. Prüfungsempfehlungen (insbesondere Belange der BVG)
  
- „Steckbriefe“, mit den relevanten Kenngrößen für alle belasteten Abschnitte, sind Grundlage für die Diskussion und Abwägung
  
- Bestehende Tempo-30-Abschnitte werden in die Betrachtung mit einbezogen
  - > Tempowechsel auf einem Straßenzug weitgehend vermeiden
  - > „Lücken“ zwischen Teilabschnitten schließen
  - > Ziel: Zusammenhängende Tempo-30-Abschnitte definieren

## Beispiel „Steckbrief“: Spandau (Neuendorfer Str., Schönwalder Str., Streitstr.)



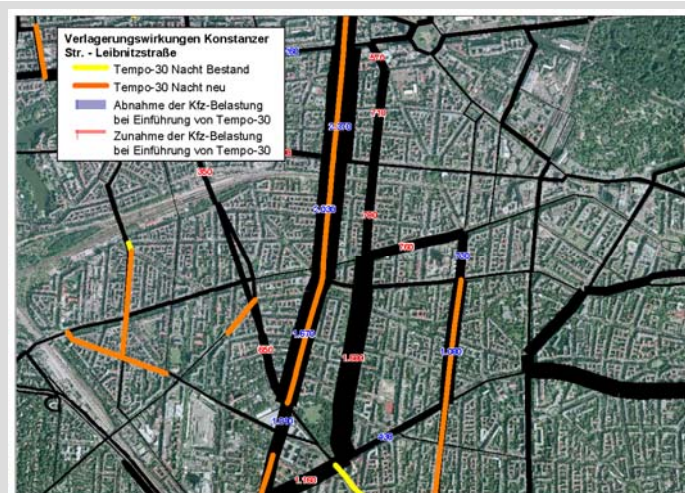
Abschnitte mit einem Lärmschutzwegweis von mehr als 10 dB(A) in Wohngebieten und mehr als 15 dB(A) in Geschäftsbereichen

Abschnitt	Typ	Struktur	Wohn	StW	StW	Wohn	StW	Wohn	StW	Wohn	StW	Wohn	StW
2.402	HC	Neuendorfer Str.	145	36.000	2.783	68,1	89,1	7	0	0	0	0	0
2.403	HC	Neuendorfer Str.	128	31.744	1.842	65,3	85,2	8	0	0	0	0	0
2.404	HC	Neuendorfer Str.	127	31.670	1.835	65,3	85,2	7	0	0	0	0	0
2.405	HC	Neuendorfer Str.	127	31.670	1.835	65,3	85,2	7	0	0	0	0	0
2.406	HC	Schönwalder Str.	201	12.140	479	68,8	88,8	10	0	0	0	0	0
2.407	HC	Schönwalder Str.	190	11.844	464	68,2	88,2	10	0	0	0	0	0
2.408	HC	Schönwalder Str.	178	11.141	439	68,8	88,8	10	0	0	0	0	0
2.409	HC	Streitstr.	111	21.141	2.418	61,1	81,1	1	0	0	0	0	0
2.470	HC	Streitstr.	278	22.980	2.778	68,1	88,1	20	0	0	0	0	0

## Einzelfallprüfung wegen Verlagerungseffekten

- Einzelne Straßenabschnitte werden im Hinblick auf Verlagerungseffekte durch Modellrechnungen geprüft (z.B. sind größere Verlagerungseffekte für den Straßenzug Württembergische Straße – Schlüterstraße bei Einführung von Tempo 30 nachts auf dem Straßenzug Leibnizstraße – Konstanzer Str. zu erwarten)
  - > ggf. Empfehlung, auf die Einführung von Tempo 30 nachts zu verzichten
- Ergebnis der Prüfung in der Projektgruppe:
  - > Die Einführung von Tempo 30 nachts wird auf 68 km empfohlen (104 Abschnitte)

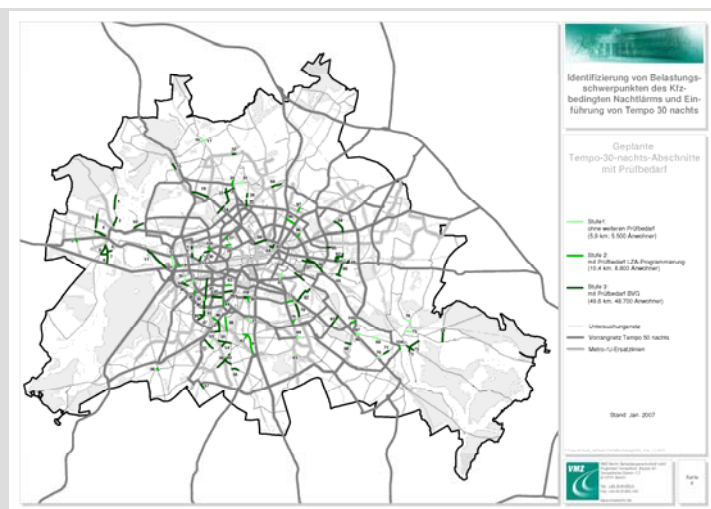
## Verlagerungswirkungen infolge von Tempo 30 auf dem Straßenzug Konstanzer Str. – Leibnizstr.



## Prüfung und Abwägung

- Drei Einführungsstufen werden definiert:
  - Stufe 1: Kein Prüfbedarf seitens der VLB zur LZA-Koordinierung und seitens der BVG.
    - > In diesen Abschnitten werden die Tempo-30-Anordnungen sofort umgesetzt
  - Stufe 2: VLB überprüft die Machbarkeit einer veränderten LZA-Koordinierung. Ergebnis: Stufe 2 wird ohne Einschränkung umgesetzt (ca. 160 Lichtzeichenanlagen, davon ca. 60 Anlagen mit verkehrsabhängiger Steuerung, sind mit einem Kostenaufwand von ca. 240.000 € anzupassen)
  - Stufe 3: BVG prüft die Auswirkungen auf den nächtlichen Busverkehr. Ergebnis: Einige Abschnitte entfallen

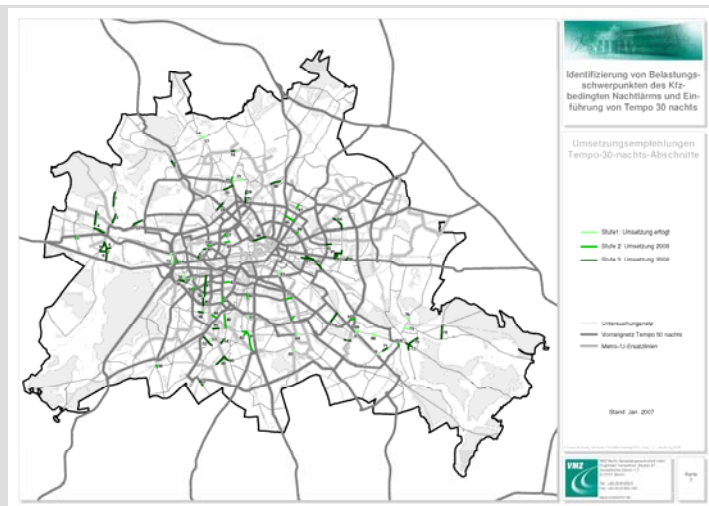
## Plandarstellung: Drei Stufen mit unterschiedlichem Prüfbedarf



## Umsetzung in drei Etappen

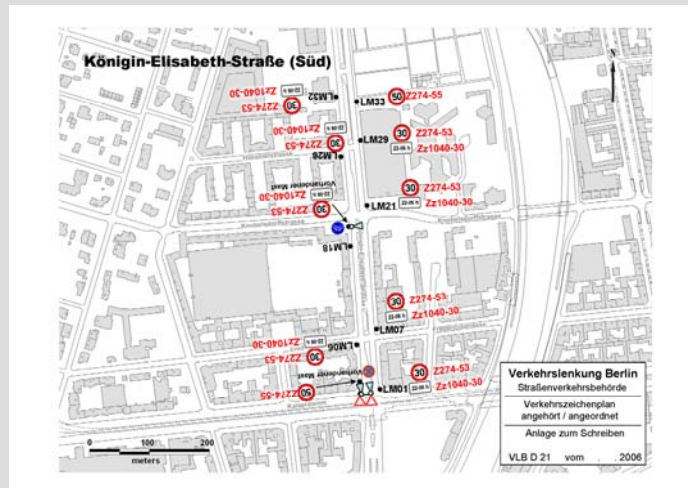
- **Stufe 1:** 19 Abschnitte. 6,8 km. 5.500 Anwohner und Anwohnerinnen werden entlastet (Umsetzung: 2006)
- **Stufe 2:** 22 Abschnitte. 10,2 km. 8.800 Anwohner und Anwohnerinnen werden entlastet (Umsetzung: 2007/2008)
- **Stufe 3:** 44 Abschnitte. 31 km. 32.000 Anwohner und Anwohnerinnen werden entlastet (Umsetzung: 2. Hj. 2008)
- Die Baustadträte der Bezirke werden über den methodischen Ansatz und das Ergebnis informiert. **Pressekonferenz** mit der Senatorin unmittelbar vor dem Beginn der Umsetzung der Stufe 1
- Eine **Kommunikationskampagne** begleitet die Umsetzung der Stufe 2 ab Juli 2007: Stadtweite Verteilung Flyer „Tempo 30 nachts“, Internetauftritt

## Plandarstellung: Umsetzung in drei Etappen





## Anordnungspläne für alle Abschnitte



## Aktuelle Bilanz

- T-30-Abschnitte insgesamt: 230 km
- davon 0-24 Uhr: 130 km
- 22-6 Uhr: 70 km
- sonstige temporäre Beschränkung  
(z.B. vor Schulen): 30 km.
- Die Tempo-30-Abschnitte (nicht zu verwechseln mit den Tempo-30-Zonen im Nebenstraßennetz!) summieren sich auf ca. 230 km, das sind knapp 16 % des Berliner Hauptverkehrsstraßennetzes.

[Berliner Hauptverkehrsstraßennetz (ohne Autobahn) = 1.467 km]

## Wirkungsanalyse für einzelne Abschnitte

- Zur Kommunikation mit der Öffentlichkeit und den Medien werden für einige (wenige) Abschnitte Wirkungsanalysen durchgeführt
- Schnellerstraße, Paulsborner Straße und Königin-Elisabeth-Straße:
  - > keine Verkehrsverlagerung in die umliegenden Gebiete
  - > Absenkung der Geschwindigkeit um 5-10 km/h
- Wirkungen von stationären Überwachungsformen:
  - Hauptstraße (Ostkreuz), mit Dialog-Display
    - > Ergebnis: zusätzliche Geschwindigkeitsrückgänge um 2,5 bis 7,5 km/h
  - Schildhornstraße, permanente Überwachung
    - > Ergebnis: mittleres lokales Geschwindigkeitsniveau von 30 -35 km/h

## Umfassende Evaluierung in 2012

- Arbeitshypothese: Der Befolgungsgrad der Regelung und damit die akustische Wirksamkeit hängt von verschiedenen Parametern ab:
  - Straßentyp: Verbindungsfunktion, Abschnittslänge, Anzahl der Fahrspuren, Fahrstreifenbreite, Verkehrsmenge, LSA-Knotenpunkt Abstand und -koordinierung
  - Straßenraumgestaltung: Bebauungsstruktur und -dichte, Fassadenabstand, Baumbestand oder andere optisch wirksamen Elemente, Wahrnehmbarkeit der Wohnbebauung für den Autofahrer
  - Kontrolle: Polizei, stationäre und mobile Einrichtungen, Dialog-Displays
- Ziel: Ableitung von Schlussfolgerungen für den künftigen Umgang mit Tempo 30 nachts auf Hauptverkehrsstraßen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

