

Tempo 30 braucht (nicht) lange

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs
LK Argus GmbH

07.06.2018

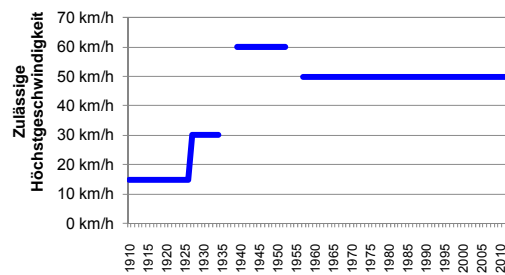
© LK Argus GmbH

www.LK-argus.de

LärmKongress 2018
Tempo 30 braucht (nicht) lange

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerorts

Historische Entwicklung



- **80er:** erste **Tempo-30-Zone** in Buxtehude und **DST fordert Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit** innerorts
- **2002:** EG-Umgebungsärmrichtlinie

Quelle: Umweltbundesamt / LK Argus (Bearb.):
Lärmbilanz 2015 – Umgebungsrichtlinie
Wissenschaftlich-technische Unterstützung bei der
Datenbereinigung zur Lärmaktionsplanung

07.06.2018

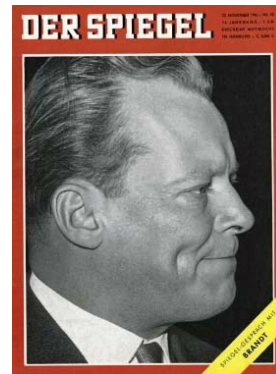
© LK Argus GmbH | Folie 2

www.LK-argus.de

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerorts

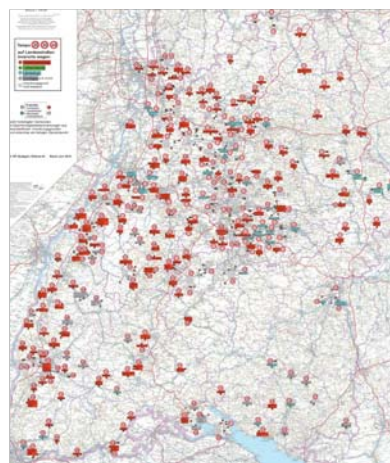
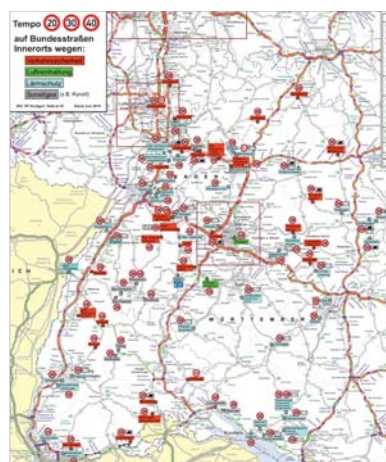
1960: Hamburg führt an ausgewählten Straßen Tempo 60 ein

- Hintergrund: seit 1957 allgemein Tempo 50 innerorts
- „Es ist denkbar, daß unsere Erfahrungen den Anstoß geben, im ganzen Bundesgebiet wieder über Tempo 60 zu reden.“



DER SPIEGEL 48/1960

Tempo 30 an Hauptstraßen



Quelle: MVI Baden-Württemberg, RP Stuttgart, Referat 45
Stand Juni 2015

Studien zum Thema

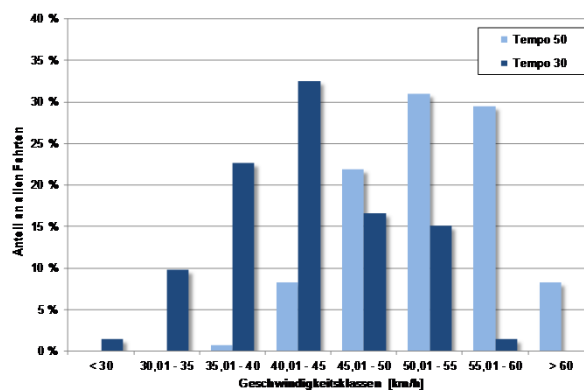
Umweltbundesamt

- **TUNE ULR**
(UBA-Texte 33/2015)
 - Erkenntnisse zu tatsächlichen Auswirkungen
 - Rechtliche Rahmenbedingungen
- **Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30:
Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen**
(UBA-Texte 30/2016 und Broschüre)
 - Hindernisse für Kommunen
 - Empfehlungen für geeignete Änderungen von Regelwerken



Geschwindigkeitsverhalten

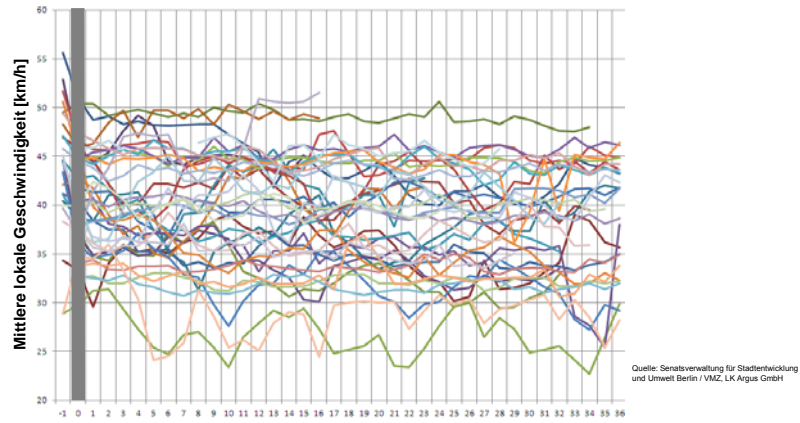
Wirkung ohne Radarkontrollen (nachts 22-6 Uhr)



Wisbyer Straße / Bornholmer Straße / Osloer Straße (Berlin), Tempo 30 nachts, 22-6 Uhr, n = 274
Quelle: Umweltbundesamt / LK Argus
TUNE ULR - Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungskennlinie. Das Vorhaben wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes im Rahmen des Umweltschwerfeldprojektes FKZ 3712 55 101 erstellt und mit Bundesmitteln finanziert.

Geschwindigkeitsverhalten im Zeitverlauf

Ohne Radarkontrollen



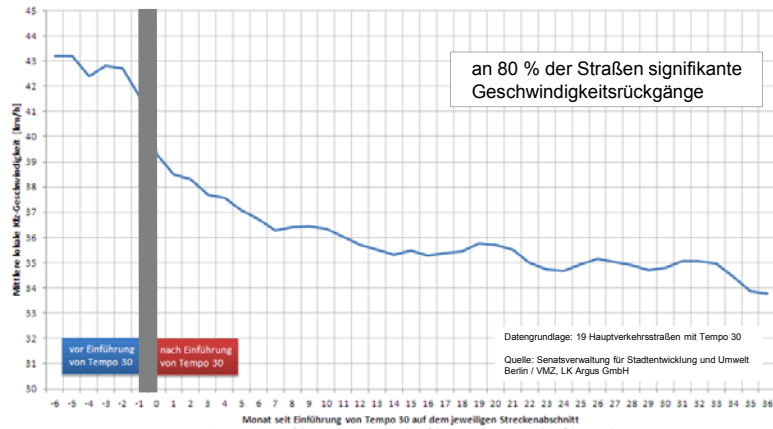
07.06.2018

© LK Argus GmbH | Folie 7

www.LK-argus.de

Geschwindigkeitsverhalten im Zeitverlauf

Ohne Radarkontrollen



07.06.2018

© LK Argus GmbH | Folie 8

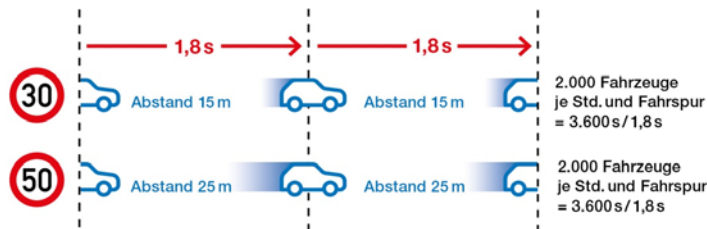
www.LK-argus.de

Leistungsfähigkeit von Hauptverkehrsstraßen

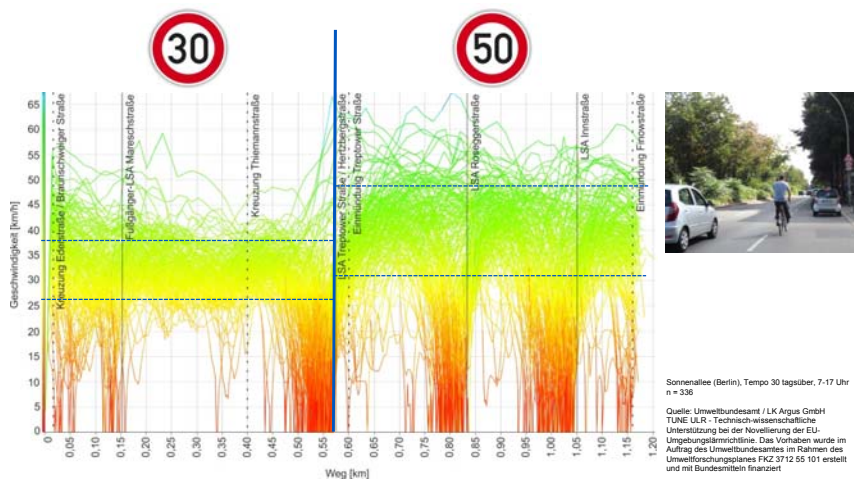
Kapazitätsbestimmend sind innerorts die LSA-Knoten

Maßgebliche Einflüsse:

- Dauer der Grünphase
 - Sättigungsverkehrsstärke
- i.d.R. unveränderte Leistungsfähigkeit!



Verkehrsfluss



Planungsprozess – Erforderliche Abwägung



1) Prüfung von alternativen Maßnahmen (Wirkung, Aufwand)



Quelle: Stadt Hohen Neuendorf, LK Argus

- Handlungsmöglichkeit
- eingeschränkte Handlungsmöglichkeit
- perspektivische Maßnahme

Strasse	Verkehrsverlagerung	konventioneller Asphalt	lärmoptimierter Asphalt	Grüne Welle	Straßenraum	Ortseingangsbereich	Tempo 30 Nachtstunden	Tempo 30 Tagstunden	Tempo 50	Tempo 80 Nachtstunden	aktiver Schallschutz
B 96 Oranienburger Chaussee		■					■	□			
B 96 Berliner Straße			■			■		□			
L 171 Schönfließener Straße			■	■				□			
L 171 Kurt-Tucholsky-Straße							■	□			
G Stolper Straße		■	■		■		■	■			
G Friedrich-Engels-Straße				■				□			

Planungsprozess – Erforderliche Abwägung



1) Prüfung von alternativen Maßnahmen

- Vergleich mit anderen Maßnahmen (Wirkung, Aufwand)

2) Prüfung von möglichen negativen Auswirkungen, z.B.

- Verdrängungseffekte / Schleichverkehre
- Grüne Welle
- ÖPNV-Belange
- Ziel: bessere Gesamtbilanz

Planungsprozess – Der Hamburger Weg



Begleitender Arbeitskreis

- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
- Behörde für Inneres und Sport
- Behörde für Umwelt und Energie
- Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
- Polizei
- Verkehrsbetriebe

Verkehrsplanung

Straßenverkehrsbehörde

Umwelt / LAP

Lichtsignalanlagen

Polizei

ÖPNV

Planungsprozess – Der Hamburger Weg

Beispiel-Steckbrief

Meinung

„Mobilität nimmt schweren Schaden“



weil

Die CDU sieht das komplett anders. Der Senat weiche durch seine Maßnahmen vom Prinzip „Leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen – verkehrsberuhigte Wohnstraßen“ ab und füge der Mobilität in Hamburg dadurch einen schweren Schaden zu. So

Sogar noch T

führe Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 weder tagsüber noch nachts zu einer nennenswerten Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen. Bisherige Erfahrungen würde vielmehr zeigen, dass mit Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen die Lärmbelastung im Durchschnitt um 2,5 dB(A) sinkt und damit unter der Wahrnehmungsgrenze des menschlichen Ohres liegt. Gleichzeitig steige jedoch die Abgasbelastung an. „Mehr mobile Tempokontrollen und mehr „Flüsterasphalt“ wären deutlich wirksamer im Kampf gegen Verkehrslärm als dieses rot-grüne



Stand: 10.01.2012

Der Verkehrsminister hat sich für ein „Tempo 30“ ausgesprochen. Nach dem Lärmaktionsplan der Bundesregierung sollen in den nächsten Jahren alle Hauptverkehrsstraßen in Deutschland auf Tempo 30 umgestellt werden. Das ist ein wichtiger Schritt, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Die Bundesregierung hat sich für ein „Tempo 30“ ausgesprochen. Nach dem Lärmaktionsplan der Bundesregierung sollen in den nächsten Jahren alle Hauptverkehrsstraßen in Deutschland auf Tempo 30 umgestellt werden. Das ist ein wichtiger Schritt, um die Lärmbelastung zu reduzieren.

Placebo. Doch statt den lärmgeplagten Menschen wirklich zu helfen und dafür Geld in die Hand zu nehmen, begnügt sich Rot-Grün lieber mit ein paar

Verkehrsschildern“, sagte Dennis Thering, verkehrspolitischer Sprecher der CDU.

Erst im vergangenen Jahr hatte eine Studie des Gesamtverbandes der Deutschen

Versicherungswirtschaft (GDV) ergeben, dass Hamburg die „Raserhauptstadt“ unter

Deutschlands Großstädten ist und dass die Raser vor allem nachts Gas geben.

Quelle: Die Welt online, 10.01.2018

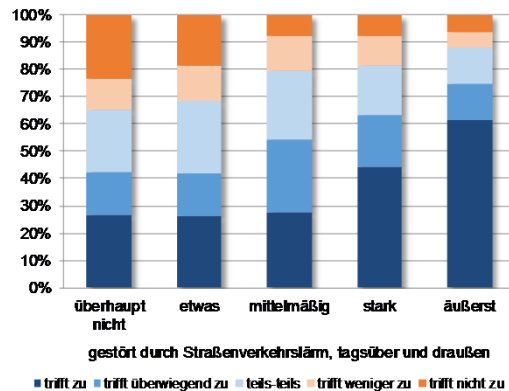
Meinungen

Quelle: Ostsee-Zeitung 08.04.2013

Quelle: Badische Zeitung 03.04.2015

Meinungen der Anwohner

„Mit Tempo 30 ist es leiser“



07.06.2018

© LK Argus GmbH | Folie 17

www.LK-argus.de

Fazit



Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen ...

- ist ein dynamisches Thema!
- kann den Verkehr umweltfreundlicher und sicherer gestalten
- wirkt häufig auch ohne Radarkontrollen
- wird von Anwohnern begrüßt

Aber ...

- Tempo 30 ist kein pauschales Allheilmittel
- Rechtsgrundlagen sind veraltet
- Umdenken erfordert Zeit
- Empirische Erkenntnislage erlaubt noch keine allgemeinen Aussagen

07.06.2018

© LK Argus GmbH | Folie 18

www.LK-argus.de

Fazit



Was können wir tun?

- **Erkenntnisse sammeln**
 - Mindeststandards für Begleituntersuchungen entwickeln
 - Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen evaluieren
- **Rechtliche Rahmenbedingungen klären und anpassen**
 - Gesetze und Verordnungen eindeutiger fassen
 - Fachplaner müssen sich mehr mit Rechtsgrundlagen beschäftigen
- **Breite Diskussion führen**
 - Verhaltensänderungen erfordern eine gesellschaftliche Vereinbarung

Kontakt

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

LK Argus GmbH
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin

heinrichs@LK-argus.de
Tel. 030.322 95 25 30