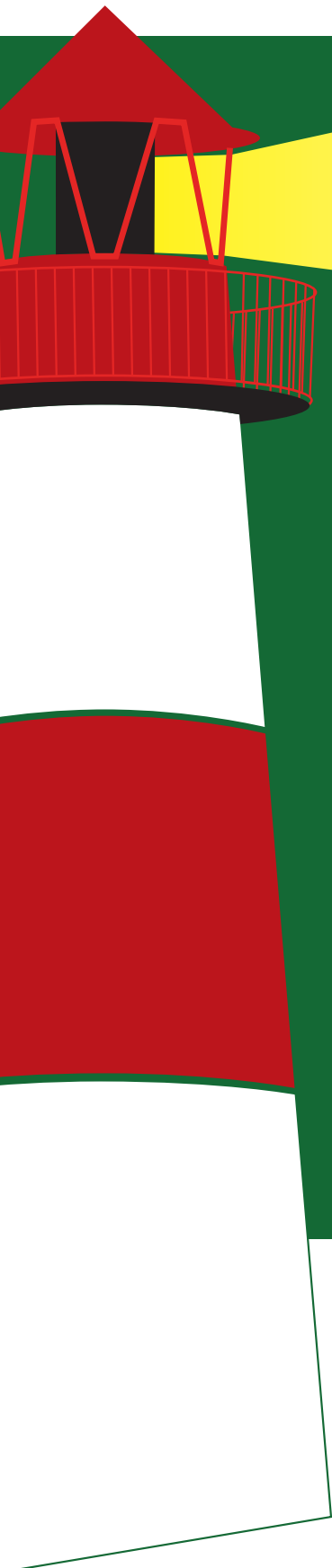


# Leuchttürme der Umgebungslärmrichtlinie

Informationsübersicht zum Leuchtturm Nr.: 04  
Berlin: Geschwindigkeitsbegrenzung im Hauptstraßennetz



Hauptstraße



Nebenstraße

# Schlaglichter

Tempo 30 auf Berlins Hauptstraßen

## Einleitung

Wie in allen großen Städten und Ballungsräumen verursacht auch in Berlin der Kraftfahrzeugverkehr hohe Umweltbelastungen. Neben der Problematik der Luftschadstoffbelastung ist es besonders die hohe Verkehrslärmbelastung, deren Reduzierung zunehmend von den betroffenen Anwohnern, aber auch durch neue Rechtsvorschriften gefordert wird. Zur Minderung der Lärmbelastung ist die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auch auf Hauptverkehrsstraßen ein wesentlicher Beitrag, vorwiegend für den besonders schutzbedürftigen Nachtzeitraum. Hierzu wurde ein Konzept entwickelt, mit dem das gesamte Berliner Hauptverkehrsstraßennetz auf eine mögliche Tempo-30-Anordnung unter bestimmten Kriterien geprüft wurde.

Das hieraus entstandene Tempo-30-Nachtkonzept ist in dieser Größenordnung bisher das einzige in Deutschland.

## Ausgangssituation

Mit dem Fall der Mauer stiegen in der Berliner Innenstadt die Verkehrsbelastungen in kurzer Zeit stark an. In der Folge beantragten mehrere Anwohner von Hauptverkehrsstraßen verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Minderung der hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, die durch den Kraftfahrzeugverkehr verursacht werden. Sie forderten konkrete Maßnahmen wie Verkehrsbeschränkungen, Geschwindigkeitsreduzierungen oder LKW-Fahrverbote auf Grundlage des §45 der Straßenverkehrsordnung ein.

Diese Anträge wurden durch die Straßenverkehrsbehörde mit eher pauschalen Hinweisen abgelehnt. So wurde zum Beispiel auf das Fehlen geeigneter rechtlicher Instrumentarien verwiesen, dass Verkehrsbeschränkungen nur Verlagerungen des Verkehrs seien, die Umweltbelastungen zur Folge hätten, und auf die Ortsüblichkeit der Belastungen.

In einigen Verfahren (zum Beispiel Schildhornstraße, Silbersteinstraße) wurden daraufhin die Verwaltungsgerichte angerufen. Zwischen 1995 und 1998 ergingen mehrere Urteile, die zwar nicht die geforderten Maßnahmen anordneten, den Klägern aber eine ermessenfehlerfreie Abwägungsentscheidung unter Berücksichtigung der lokalen Situation zubilligten.

Daraufhin initiierte die Senatsverwaltung für Verkehr im Jahr 1999 einen Modellversuch, mit dem die Eignung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Minderung der Verkehrsemissionen in der Praxis getestet werden sollte. Dabei wurden für eine Reihe hoch belasteter Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes Geschwindigkeitsreduzierungen

im Nachtzeitraum, LKW-Fahrverbote oder Routenempfehlungen angeordnet. Begleitet wurde dieser Versuch von Vorher- und Nachheruntersuchungen, um die verkehrlichen und umweltseitigen Auswirkungen festzustellen. Im Ergebnis erwies sich die Geschwindigkeitsreduzierung als geeignetes Mittel zur Minderung des nächtlichen Verkehrslärms, während die anderen Maßnahmen nur geringe Wirkung zeigten.

In den Folgejahren führten weitere Beschwerden zu einer Reihe neuer Tempo-30-Anordnungen. Es entstand eine Art Flickenteppich von Einzelanordnungen ohne systematische Grundlage, der weder den Gesundheits- noch den Mobilitätsanforderungen gerecht wurde. Bedingt durch die Zufälligkeiten der Antragstellung wurden Belastungsschwerpunkte nicht berücksichtigt; eine systematische Abwägung der Verkehrsbelange war nicht möglich.

## Zielstellung

Das fehlende Tempo-30-Konzept wurde sowohl von den betroffenen Behörden als auch von der Politik kritisiert. Zudem wurde der Druck auf die Kommunen, Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms einzuleiten, auch durch die Umgebungslärmrichtlinie größer. Daher entschied sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zur Umsetzung eines Abwägungsverfahrens zur Einführung von Tempo 30 nachts. Ziel des Verfahrens war es, die zum Teil konkurrierenden Anforderungen des Verkehrs und des Lärmschutzes in einer systematischen Prüfung gegenüberzustellen und zu einer Entscheidung zu kommen, die beide Interessenslagen berücksichtigt.



Abbildung 1: Straßenabschnitte mit Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie Straßenverkehr für Wohn- und Mischgebiete und mehr als 50 Betroffenen/100 m

## Maßnahmen

Für das gesamte Berliner Hauptverkehrsstraßennetz wurden auf Grundlage der Berliner Verkehrslärmkarte alle Abschnitte mit hohen Lärmbelastungen selektiert. Kriterium waren dabei die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie Straßenverkehr für Wohn- und Mischgebiete, da in der Regel eine Tempo-30-Anordnung allein aus Gründen des Lärmschutzes erst bei Überschreiten dieser Werte in Betracht kommt. Um darüber hinaus die Prüfung auf Straßenabschnitte mit wesentlichem Entlastungspotential zu fokussieren, wurde ein Richtwert für die zu erreichende Betroffendichte (betroffene Anwohner pro 100 m Abschnittslänge) festgelegt.

Bei der Prüfung der Belastungssituation wurden Kriterien zusammengestellt. Die Kriterien werden in Straßenabschnitten mit einer Gesamtlänge von 161 km erreicht (siehe Karte Abbildung 1).

Für jeden dieser Abschnitte wurde die Einführung von Tempo 30 nachts im weiteren Verfahren geprüft.

Aufgrund seiner gesamtstädtischen Bedeutung sollten der Wirtschafts- und Versorgungsverkehr sowie der öffentliche Straßenverkehr (Nachtbusse und Straßenbahnen im Nachtverkehr) vorrangig behandelt werden. Es wurden das »Vorrangnetz Tempo 50 nachts« und das »ÖV-Netz nachts« entwickelt, die für den Wirtschafts- und den öffentlichen Verkehr möglichst weiterhin mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h befahrbar sein sollten. Das »Vorrangnetz Tempo 50 nachts« bildet die Hauptrelationen der nächtlichen Verkehrsnachfrage ab. Im »ÖV-Netz nachts« wurden die von Nachtbussen und Nachttramlinien besonders stark befahrenen Abschnitte zusammengefasst.

Auf den Vorrangnetzen wurden zur verstärkten Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung deshalb deutlich höhere Lärmpegel für die weitere Prüfung von Tempo 30 zugrundegelegt als auf den übrigen Hauptverkehrsstraßenabschnitten. Auf stark frequentierten Abschnitten des ÖV-Netzes sowie auf Abschnitten der Metrobuslinien und des U-Ersatzliniennetzes wurde kein Tempo 30 nachts eingeführt. Auf den Abschnitten der Vorrangnetze mussten die definierten Kriterien erfüllt sein. Für die im Abwägungsverfahren verbliebenen Abschnitte wurde die Einführung von Tempo 30 hinsichtlich der örtlichen Gegebenheiten, möglicher Verlagerungseffekte, der technischen Möglichkeiten einer gegebenenfalls erforderlichen Ampel-Koordinierung und der Auswirkungen auf den Betrieb des nächtlichen öffentlichen Verkehrs geprüft.

Durch Tempo 30 nachts möglicherweise verursachte Verlagerungswirkungen wurden durch Modellrechnungen untersucht. Es wurde unterstellt, dass Tempo 30 nachts nur auf langen Straßenabschnitten zu nennenswerten Reisezeitverlängerungen und damit zu Verlagerungseffekten führt. Die Verkehrsmodellierung zeigt, dass lediglich in einem Fall eine Tempo-

30-Anordnung unerwünschte Verkehrsverlagerung auf Parallelstraßen zur Folge haben könnte. Auf eine Einführung von Tempo 30 wurde in diesem Fall verzichtet.

Die Prüfung der technischen Möglichkeiten der Ampel-Koordinierung und der Auswirkungen der Tempo-30-Anordnungen auf den ÖV-Betrieb wurden von den zuständigen Behörden beziehungsweise den Verkehrsbetrieben durchgeführt.

Im Ergebnis dieses Prüfprozesses wurde die Einführung von Tempo 30 nachts auf 49 km des Berliner Hauptverkehrsstraßennetzes empfohlen (siehe Abbildung 2). Damit werden rund 46.000 Anwohner vom nächtlichen Verkehrslärm entlastet.

Die Tempo-30-nachts-Anordnungen wurden in drei Stufen realisiert:

- Stufe 1 umfasste 19 Abschnitte mit insgesamt 6,0 km Länge und wurde bereits 2006 umgesetzt.
- Stufe 2, umgesetzt Mitte 2008, umfasste 22 Straßenabschnitte mit circa 10 km Länge.
- Stufe 3 mit einer Länge von rund 33 km wurde Ende 2008 bzw. Anfang 2009 angeordnet.



Abbildung 2: Für die Einführung von Tempo 30 nachts empfohlene Straßenabschnitte im Berliner Hauptverkehrsstraßennetz

## Akteure/Vorgehen

Die konzeptionelle Entwicklung des Abwägungsverfahrens erfolgte in Zusammenarbeit der in Berlin für Verkehr und Umwelt zuständigen Senatsverwaltungen mit der Verkehrsmanagementzentrale Berlin Betreibergesellschaft mbH (VMZ). Die Prüfung wurde im Wesentlichen in einem Arbeitskreis durchgeführt, in dem alle weiteren mit der Einführung von Tempo 30 betrauten Verwaltungen vertreten waren.

Die Prüfung wurde in einem dreistufigen Bearbeitungsverfahren mit insgesamt acht Prüfschritten durchgeführt.

## Ergebnisse/Bewertungen

Die Wirkungen der umgesetzten Tempo-30-Anordnung werden mittel- und langfristig beobachtet und ausgewertet werden. Aus dem Jahr 1999 vorliegende, auf Lärmmessungen beruhende Versuchsergebnisse zeigen, dass eine Tempo-30-Anordnung im Nachtzeitraum deutlich wahrnehmbare Reduzierungen der Lärmbelastung um bis zu 2,7 dB (A) im Mittelungspegel erreicht (im Mittel über alle sechs im damaligen Versuch betrachteten Straßen -1,4 dB (A)).

Erste Wirkungsabschätzungen für zwei Abschnitte der ersten Umsetzungsstufe liegen vor, lassen aber aufgrund des kurzen Beobachtungszeitraumes keine abschließende Bewertung zu. Danach gehen die gefahrenen Geschwindigkeiten bei gleich bleibender Verkehrsbelastung zurück. Um die Wirkungspotentiale von Tempo 30 nachts jedoch voll auszuschöpfen, ist es wichtig, den Befolgungsgrad durch Informations- und Überwachungsmaßnahmen weiter zu erhöhen.

Das Beispiel der Hauptstraße in Lichtenberg zeigt die Potentiale einfacher Informationsmaßnahmen. Hier gilt ganztägig Tempo 30. Im Sommer 2007 wurden die Autofahrer durch ein Dialog-Display, darüber informiert, ob sie Tempo 30 einhalten oder schneller fahren. Auswertungen der Detektordaten zu mittleren lokalen Geschwindigkeiten zeigen, dass nach Einsatz der Dialog-Displays die gefahrenen Ge-

schwindigkeiten deutlich zurückgehen und der Lärm um circa 1,2 dB (A) gesenkt wird. Dies wird als leiser und entlastend empfunden.

Das entwickelte Verfahren ist ein systematischer Ansatz zur Prüfung der Einführung von Tempo 30 nachts zur Lärminderung in höchstbelasteten Straßen, der den Anforderungen des Verkehrs und des Gesundheitsschutzes gleichermaßen Rechnung trägt.

Die Tempo-30-nachts-Anordnungen senken den durch den Kraftfahrzeugverkehr verursachten Nachtlärm auf circa 50 km des Berliner Hauptverkehrsstraßennetzes und entlasten rund 46.000 Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt.

Die Wirkungen der Tempo-30-nachts-Anordnungen müssen langfristig weiter beobachtet und analysiert werden. Zur Ausschöpfung des lärmindernden Potentials der Tempo-30-Anordnungen sind gezielte Informations- und Überwachungsmaßnahmen sinnvoll. Die Auswirkungen der Tempo-30-Maßnahmen werden jetzt näher untersucht. Ziel ist es, die Wirksamkeit der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen genauer unter die Lupe zu nehmen und geeignete Rahmenbedingungen für die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen darzustellen. Aus diesen Erkenntnissen sollen Schlussfolgerungen für die weitere Planungspraxis abgeleitet werden.

## Kontakt

Thema	Stelle	Ansprechpartner	Tel. Nummer	E-Mail	Internet / Adresse
Bautechnische Planung	VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH	Claudia Baumgartner		claudia.baumgartner@ vmzberlin.de	
Projektleitung	Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin	Horst Diekmann			
Schalltechnische Beratung	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin	Joachim Krey		Joachim.Krey@ senguv.berlin.de	

## Literatur

Claudia Baumgartner, Horst Diekmann und Joachim Krey, „Tempo 30 nachts auf Berlins Hauptstraßen“ der städtetag 3/2009

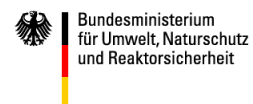
[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/strassen\\_kfz/temp/download/tempo30\\_nachts\\_flyer.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/temp/download/tempo30_nachts_flyer.pdf)

[www.uglr-info.de](http://www.uglr-info.de)

Quelle der Fotos: M. Wiemers

Das Projekt „Leuchttürme der Umgebungslärmrichtlinie“ wird gefördert von:

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den AutorInnen.



**Wir tun was, Mensch!** GRÜNE LIGA e.V. – Netzwerk Ökologischer Bewegungen - Greifswalder Straße 4 - 10405 Berlin  
Telefon: 030/ 204 47 45 - Telefax: 030/ 204 44 68 - E-Mail: [bundesverband@grueneliga.de](mailto:bundesverband@grueneliga.de), [marc.wiemers@grueneliga.de](mailto:marc.wiemers@grueneliga.de)  
V.i.S.d.P.: Klaus Schlüter - Weitere Informationen unter [www.uglr-info.de](http://www.uglr-info.de)