

ERGÄNZEND ZUR PRAESENTATION

WORKSHOP 7 «Tempo 30 auf Berlins Hauptstrassen»

REFERENT/EN: Eckhart Heinrichs, Berater und Verkehrsplaner,
Geschäftsführer LK Argus GmbH

Die wichtigsten Diskussionspunkte aus dem Workshop, Fragen und Antworten, hier summarisch zusammengestellt. Kein Anspruch auf Vollständigkeit. Es wird eine Tonaufnahme des Workshops geben. Alles wird in den nächsten Tagen auf der Website der Lärmliga sein. Wir werden Sie darüber informieren.

Herr Heinrichs sieht die Schweiz als Vorbild, da es in Deutschland keine Sanierungspflicht gibt. Er war überrascht, dass der allgemeine Tenor in die Richtung geht, dass hier nichts gemacht wird. Berlin ist jedoch ein Vorreiter mit Tempo 30 Reduktionen.

Viele halten sich nicht an Tempo 30. Die Reduktion bringt trotzdem etwas, da sich die Autofahrer auch nicht an Tempo 50 gehalten haben.

Erkenntnis: jede Strasse ist anders, Autofahrer brauchen lange um sich an Regelungen zu gewöhnen. Es sind noch keine Zusammenhänge ersichtlich, wo es funktioniert und wo nicht. Bei 4 von 5 Temporeduktionen sind die Effekte jedoch spürbar.

Sie haben erwähnt, dass Anwohner befragt wurden. Wurden auch Befragungen von Automobilisten durchgeführt?

Nein leider nicht. Es gibt für die Zukunft Überlegen zu fragen wie dies eingeschätzt wird. Beteiligungen von Lärmbetroffenen sind jedoch öfters als Beteiligungen der Automobilisten.

In Könitz hat man festgestellt, dass auch Automobilisten eine Verbesserung wahrnahmen. Schätzen Aspekte der Automobilisten ebenfalls als Wichtig ein.

Wie haben sie das gemacht?

Fragebogen an Automobilisten abgegeben.

Es wurden auch Messungen und Messfahrten gemacht. Die Reisezeit wurde trotz 30 kürzer, da weniger stop and go.

Haben sie auch Erhebungen mit Radarkontrollen gemacht?

Nein, wir konnten nur Dialogdisplays einsetzen.

Es ist erstaunlich, dass ohne jegliche baulichen Massnahmen, nur Temporeduktion solche Erfolge erzielt werden. Erfahrungen bei uns zeigen, dass wenn es nicht von baulichen Massnahmen flankiert wird, sich keine Erfolge zeigen.

Dies wurde aus der Not geboren. Wir senkten die Geschwindigkeit an vielen Strassen bauen nicht um. Dies hat auch den Vorteil, dass es schnell rückgängig gemacht werden kann.

Haben sie Messungen gemacht ob der Lärm wirklich weniger geworden ist und ob die Messwerte wirklich gesunken sind?

Ich habe zwei verschiedene Studien zusammengefasst. Diese zeigen Rückgänge zwischen 1 und 3 Dezibel. Tendenziell sind die Messergebnisse leicht unterhalb den Berechnungen.

Ist die Temporeduktion nur Tag oder Tag und Nacht? Wie wird dies entschieden?

Die meisten sind Tagsüber aus Verkehrssicherheitsgründen. (z.B. zu Schulzeiten) Bei 5% der Hauptstrassen, 80km, aus Lärmschutzgründen. Es wurde geschaut die höchsten Belastungen sind. Nicht nur der Lärmpegel, auch Menschen, wie wichtig die Strassen für den öffentlichen Verkehr sind, (um Verkehrsbetriebe nicht als Gegner zu haben) und ob sie grüne Wellen kompatibel sind.

Bei Stickoxiden besteht eine grosse Diskussion ob 30 auch helfen kann.

Kann Tempo 30 helfen? -> Ja werden bei Dauermessstellen gemessen.

Ändert sich bei Tempo 30 etwas an den Vortrittsrechten?

Nein wir hätten gerne wie in der Schweiz Begegnungszonen, haben wir aber leider nicht. Es gibt Diskussionen, Fussverkehrsverbände aber im Moment ohne grosse Aussicht auf Erfolg. Der äussere Blick auf die Schweiz ist sehr positiv.

Fussgängerampeln blinkend? Nein diese bleiben bestehen oder ohne Ampeln. Auf den Hauptverkehrsstrassen bleiben die Ampeln.

Signalisation genügt? Bei 4 von 5 Strassen genügt es. Es ist weitgehend politisch akzeptiert Tempo 30 an Hauptstrassen.

Sind Ausweichrouten auf 50er Strecken ein Problem?

Dies muss vorher geprüft werden. Wenn die Gefahr besteht, muss ebenfalls bei den Ausweichrouten Tempo 30 eingeführt werden oder es wird kein Tempo 30 eingeführt.

Wohnquartiere Tempo 30? Sind fast immer Tempo 30 in Deutschland.

Also müssten wir da anfangen!

Wir haben ein grosses Problem. Tempo 50 wird durch Polizei kontrolliert. Wenn die Tempo 30 Zone nicht funktioniert, wird diese nicht durch die Polizei kontrolliert. Und wenn sie nicht eingehalten wird, muss es wieder aufgehoben werden.

2010 Gerichtsfall. Seid da ist klar, dass Hauptstrassen in Tempo 30 integriert werden können ohne re vor li.

Erkenntnis. Braucht nicht zwingend teure Umgestaltung der Strasse ,aber es braucht sehr lange Zeit bis das Umdenken funktioniert.

Was wäre Ihr Wunschziel für Berlin? Strassenräume anders aufteilen. Letztes Jahr gab es eine Initiative. Mobilitätsgesetz. Jede Hauptstrasse Radverkehrsanlage. Wünsche mir dass somit eine Umgestaltung möglich ist.

Münsingen 20000 Fahrzeuge am Tag. Alle müssen da durch. Strassen Lobby ist sehr stark. Sie sehen das als Schikane und dass es der Wirtschaft schadet. Stadt/Land Konflikt. Wird sehr kontrovers Diskutiert.

Haben sie bezüglich Verkehrssicherheit auch eine Folie? (In der Schweiz Akzeptanz viel höher)

Ja. Man erkennt einen Rückgang. Aber Unfallzahlen im gesamten Hauptstrassennetz haben nur eine leicht negative Tendenz. Würde nicht wagen zu sagen, dass dies nur an Tempo 30 liegt. Kenne keine empirisch belastbaren Untersuchungen.

Was wurde mit den Lichtsignalanlagen gemacht? Wurde in jedem Einzelfall geprüft und ggf. angepasst. Es gab nie Beschwerden zu diesem Thema.

Käme für sie Tempo 30 Flächendeckend in Frage? Bin ich mir nicht sicher. Viele Strassen mit Ausweichverkehren, Achsen mit Bus und Strassenbahn. Wenn wir den Verkehrsfluss zerstören ist es in Dezibel wieder ein Nullsummenspiel. Deshalb bin ich skeptisch. Es gibt viele Strassen wo es gut ist, kann dies aber nicht pauschal sagen.

Frage: lärmarme Beläge ein Thema in Berlin? Ja, aber es ist schwierige eine einheitliche Linie reinzubringen mit den 12 Bezirken. Modellversuche mit Messungen akustischer Haltbarkeit wurden schon gemacht.

Gibt es Kombinationen Tempo30 und lärmarme Belage? Bin mir nicht sicher ob dies schon untersucht wurde.

Lärm-Aktionsplan? Massnahmenprogramm. Keine Umsetzungspflicht? Gibt nur Planungspflicht keine Umsetzungspflicht. Gibt Städte die Chance ergreifen und versuchen dies umzusetzen. Wird von EU kontrolliert.

Gibt es Ideen für die Fortsetzung dieser Richtlinie? Alle 5 Jahre. Aber keine Umsetzungspflicht.

Lichtenstein hat Lärmrichtlinien. Stehen aber noch ganz am Anfang. Schweiz Sanierungspflicht.

Lärmarme Beläge kosten nicht wirklich mehr. Sollten einfach da eingesetzt werden wo es auch wirken kann. Stark lärmbelastete Strassen reicht es aber nicht als Massnahme.



Lärmmodel. Berechnungen besser als Messungen? Berechnungen anpassen?

Die Unterschiede sind nicht gross. Vorher wurde langsamer gefahren als 50 nachher schneller als 30.

Die Autobahnen lässt man ausser Acht? Da geht man vor allem auf lärmarme Beläge.