Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 23 492
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Jürn Jakob Schultze-Berndt (CDU)

vom 15. Mai 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Mai 2020)

zum Thema:
Tempo 30 auf der Frohnauer Straße

und **Antwort** vom 05. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Jun. 2020)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Jürn Jakob Schultze-Berndt (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23492
vom 15.05.2020
über Tempo 30 auf der Frohnauer Straße

Der Senat ist sich des Stellenwerts des Fragerechts der Abgeordneten bewusst und die Beantwortung Schriftlicher Anfragen der Mitglieder des Abgeordnetenhauses nach Artikel 45 Absatz 1 der Verfassung von Berlin hat eine sehr hohe Priorität. Gegenwärtig konzentriert der Senat seine Arbeit und seinen Ressourceneinsatz aber auf die Bekämpfung der infektionsschutzrechtlichen Gefährdungslage für die Berliner Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage im Namen des Senats von Berlin wie folgt:

Frage 1:

Welche Gründe führten zur Einrichtung von Tempo 30 auf der Frohnauer Straße zwischen Alemannenstraße und Welfenallee?

Antwort zu 1:

In diesem Straßenabschnitt wurde Tempo 30 zur Erleichterung der Fahrbahnüberquerung durch zu Fuß Gehende und folglich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angeordnet, da aufgrund des kurvigen Verlaufs der Frohnauer Straße nur eingeschränkte Sichtverhältnisse vorhanden sind.

Frage 2:

Welchen Anlass gab es zur Prüfung der Situation?

Antwort zu 2:

Anlass war die Beschwerde eines Anwohnenden.

Frage 3:

Welche Alternativen wurden geprüft?

Antwort zu 3:

Es wurde die Einrichtung einer baulichen Mittelinsel sowie eines Fußgängerüberweges (sogenannter Zebrastreifen) geprüft, aber aufgrund des erheblichen baulichen Aufwandes infolge des kurvigen Straßenverlaufs und der am Fahrbahnrand stehenden Bäume verworfen.

Frage 4:

Wie hoch ist die Verkehrsfrequenz? (Bitte getrennt nach Kfz/Lkw, Fahrrädern, Fußgängern und Tages- und Nachtzeiten.)

Antwort zu 4:

Eine aktuelle Verkehrserhebung in der Frohnauer Straße wurde im August 2019 Höhe Karmeliterweg in der Zeit von 7.00 bis 19.00 Uhr durchgeführt. Zum Nachtzeitraum können daher keine Angaben gemacht werden. Es wurden folgende Zahlen ermittelt:
Gesamtfahrzeugbelastung: 3.508
Anteil Pkw bis 3,5 t: 3.277
Anteil Lkw > 3,5 t: 43
Anteil Busse/Kräder: 188
Rad Fahrende: 239
Querende zu Fußgehende: 103

Frage 5:

Handelt es sich hier um einen Unfallschwerpunkt?

Antwort zu 5:

Ein Unfallschwerpunkt liegt vor, wenn sich innerhalb von einem Jahr fünf Verkehrsunfälle gleichen Unfalltyps oder innerhalb von drei Jahren fünf Verkehrsunfälle mit Personenschaden ereigneten an einer Örtlichkeit ereignen. Vor diesem Hintergrund ist nach Auswertung der Verkehrsunfallanalyse die Frohnauer Straße kein Unfallschwerpunkt.

Frage 6:

Liegen der Polizei Informationen über besondere Gefährdungen im Zusammenhang mit dem Verkehr auf dieser Strecke vor?

Antwort zu 6:

Der Polizei Berlin liegen hierzu keine Informationen vor.

Frage 7:

Wann wurde die nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen Askaloner Weg und Forstweg angeordnet?

Antwort zu 7:

Diese Anordnung erfolgte am 21.02.2011.

Frage 8:

Hat der Senat die Aufhebung der nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung in Höhe Askaloner Weg und Forstweg geprüft, nachdem die Frohnauer Straße saniert und mit lärmminderndem Asphalt versehen wurde?

Antwort zu 8:

Ja. In der Frohnauer Straße wurde 2012 zwischen Alemannenstraße und Falkentaler Steig der Fahrbahnbelag mit einem speziellen lärmoptimierten Asphalt erneuert. Untersuchungen ergaben, dass dieser Belag eine Lärmminderung von 3.1 dB(A) gegenüber herkömmlichen Asphalte bewirkt. Allerdings berücksichtigt der Gesetzgeber diese Lärmminderungspotenziale bisher noch nicht in den vorgegebenen Berechnungsvorgaben zur Ermittlung der Lärmbelastung, infolgedessen können diese nur bedingt in der Abwägungsentscheidung berücksichtigt werden.
Für die 2011 angeordnete nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem kurzen Abschnitt zwischen Forstweg und Askaloner Weg konnte im Ergebnis keine andere Entscheidung getroffen werden.

Frage 9:

Welche Gründe haben Sen UVK dazu bewogen, nunmehr eine Tempo 30-Regelung für die Frohnauer Straße von der Alemannenstraße bis zur Kneippstraße vorzusehen?

Antwort zu 9:

Die Verlängerung der unbefristeten Tempo 30-Regelung über die Welfenallee hinaus bis zur Kneippstraße befindet sich aktuell noch im Anhörungsverfahren. Auslöser waren Anträge von Anwohnenden, die vorhandenen unterschiedlichen Tempo 30-Abschnitte in der Frohnauer Straße zu vereinheitlichen und durchgängig sowie zeitlich unbefristet Tempo 30 auszuschildern.

Frage 10:

Wie viele Wünsche an die Polizei gibt es regelmäßig in der Frohnauer Straße, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen?

Antwort zu 10:

Bei den örtlich zuständigen Polizeidienststellen sind diesbezüglich keine Hinweise von Bürgerinnen oder Bürgern bekannt.

Frage 11:

Wie viele Geschwindigkeitskontrollen gab es in 2019 und 2020, mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 11:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. März 2020 wurden in der Frohnauer Straße zehn gezielte Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Hierbei wurden keine signifikanten Geschwindigkeitsüberschreitungen registriert. Die festgestellte Überschreitensquote von 5,8 Prozent liegt unter dem stadtweiten Durchschnitt vergleichbarer Straßenzüge (9,7 Prozent).

Frage 12:

Wie beurteilt der Senat die Auswirkungen einer Ausweitung von Tempo 30-Regelungen auf Hauptverkehrsstraßen bezüglich der Attraktivität dieser Straßen?

Frage 13:

Wie schätzt der Senat die Gefahr ein, dass bei einer voranschreitenden Ausweitung von Tempo 30 und häufigen Staus im übergeordneten Straßennetz dieses seine Attraktivität gegenüber dem Nebenstraßennetz mit ebenfalls nur Tempo 30 verliert und damit mehr Durchgangsverkehr durch Nebenstraßen fließt und Anwohner belastet?

Antwort zu 12 und 13:

Die Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf ca. 17 Prozent der insgesamt rund 1.550 Kilometer Hauptverkehrsstraßen gilt abschnittsweise aktuell Tempo 30 in unterschiedlicher Art (rund um die Uhr, nachts, temporär). Die Gründe für diese Anordnungen im übergeordneten Straßennetz (vgl. auch § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung [StVO]) sind vielfältig: Verkehrssicherheit, Lärmreduzierung und Luftreinhaltung (oft auch in Kombination).

Bisherige Tempo-30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren im Nebenstraßennetz geführt. Nach jetziger Erkenntnislage haben die bestehenden Tempo-30-Regelungen an Hauptverkehrsstraßen überwiegend positive Wirkungen. Den vorliegenden Begleituntersuchungen zufolge, gibt es in den meisten Fällen Gewinne bei Verkehrssicherheit, Lärm- und Luftschadstoffminderung und bei der Aufenthaltsqualität.

Eine großräumige Reduzierung der Geschwindigkeit setzt voraus, dass diese immer im Netzzusammenhang und gemeinsam mit der Qualität des Verkehrsflusses betrachtet wird, um die Attraktivität der Hauptstraßen für den übergeordneten (Durchgangs-)Verkehr beizubehalten. Dazu sind die Funktionen, Bedeutungen und stadträumlichen Ausprägungen der Hauptverkehrsstraßen zu betrachten. Hauptverkehrsstraßen dienen der Bündelung des durchgehenden Verkehrs und sollen so zu einer Entlastung des untergeordneten (Wohn-)Straßennetzes beitragen. Eine örtliche/räumlich begrenzte Tempo-30-Anordnung stellt diese Funktion nicht grundsätzlich in Frage. Die Verkehrsfunktion der übergeordneten Straße bleibt auch mit (lokal beschränktem) Tempo 30 erhalten. Die Gefahr unerwünschter Verlagerungen besteht vor allem dann, wenn die Nutzung untergeordneter Straßen Reisezeitvorteile gegenüber der Hauptstraße verspricht.

Verkehrsbeschränkungen (z.B. als Mittel zur Lärmbekämpfung) müssen demzufolge dort ausscheiden, wo infolge von erwarteten Verkehrsverlagerungen an anderer Stelle unzumutbare Belastungen auftreten, die zu einer verschlechterten „Gesamtbilanz“ führen. Diese Prüfungen sind Bestandteil in der Luftreinhalte- bzw. Lärmminderungsplanung. Etwaige Lösungsvorschläge müssen den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, wieso und weshalb bestimmte Straßen(züge) entlastet und welche neuen Straßenzüge in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden können und sollen.

Frage 14:

Welche Beobachtungen und Untersuchungen gibt es zu derartigen Schleichverkehren?

Antwort zu 14:

In den letzten Jahren wurde das gesamte Hauptverkehrsstraßen mehrmals systematisch auf die Eignung von Tempo 30 untersucht und evaluiert.
Ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit werden beispielhaft nachfolgende Internetseiten sowie Untersuchungen benannt:

https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luft/luftreinhaltung/luftreinhalteplan_2025/index.shtml

https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2018/index.shtml

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik/tempo/download/ergebnisse_evaluierung_tempo30.pdf

Heinrichs, E.; Horn, B.; Krey, J.: Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen – Neue Erkenntnisse aus Forschung und Praxis. Straßenverkehrstechnik 2/2015, Seite 91–101

Rauterberg-Wulff, A.: „Beobachtungen zur langjährigen Entwicklung der Luftqualität an Berliner Hauptverkehrsstraßen vor und nach Anordnung von Tempo 30“, in: Immissionsschutz 2/2015, Seite 64–70

Heinrichs, E.; Cancik, P.; Leben, J.; Hänisch, A.: TUNE ULR – Technisch-wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie – AP 2 Geschwindigkeiten. Forschungsprojekt im Auftrag des Umweltbundesamtes FKZ 3712 55 101. UBA-Texte 33/2015. Dessau-Roßlau, April 2015

Huwer, U.; Wimmer, R.; Ott, R.; Hinden, S.; Camandona, C.; Renard, A.: „Weder schnell noch langsam – sondern angepasst: Die optimalen Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten“, in: Straßenverkehrstechnik 6/2016, Seite 337–343

Umweltbundesamt, Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr: „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, November 2016

Verwaltungsgericht Berlin: Urteil zu Durchfahrbeschränkungen vom 9.10.2018 (VG 10 K 207.16), Anmerkung: Die Einführung von Tempo 30 auf stark belasteten Strecken wurde vom Gericht als eine effektive Maßnahme anerkannt.

Berlin, den 05.06.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz