

19. Wahlperiode

## **Antrag**

der AfD-Fraktion

### **Tempo 50 auf allen Hauptverkehrsstraßen – Langsamfahrstrecken beseitigen – Verkehr flüssig gestalten!**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, sämtliche Tempo-30-Einzelanordnungen auf den Berliner Hauptverkehrsstraßen, die nicht aus Lärmschutzgründen oder Gründen der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich sind, zurückzunehmen und wieder die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h im Hauptverkehrsstraßennetz zuzulassen.

Parallel hierzu sind die Ampeltaktzeiten auf den Hauptverkehrsstraßen so einzurichten dass ein zügiges Vorankommen ohne Ampelstopp für alle, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit einhalten, gewährleistet ist.

Intelligente Verkehrsleitsysteme sollen so geschaltet werden, dass Verkehre in den Spitzenstunden über möglichst zügig durchfahrbare Routen flexibel geführt, und Staus dadurch weitmöglich vermieden werden.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis 30. Juni 2022 zu berichten.

### ***Begründung***

Zahlreiche Tempo-30-Einzelanordnungen in Berlin auf Hauptverkehrsstraßen sind entweder unbegründet oder deren Begründung ist in den letzten Jahren weggefallen.

Es ist auffällig, dass in den letzten Jahren zahlreiche Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 30 belegt wurden, ohne dass dies wirklich nachweislich erforderlich war.

Zwar argumentierte man seitens des Senats mit Argumenten wie Luftreinhaltung, hat dabei aber verkannt, dass dieses Ziel viel effektiver durch flüssigen, von zahlreichen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen befreiten Verkehr mit Tempo 50 hätte erreicht werden können.

Es ist daher an der Zeit, auch angesichts der jüngsten positiven Berichte zur Sauberkeit der Berliner Luft, hier wieder die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs auf allen

Hauptverkehrsstraßen in den Vordergrund zu stellen, und vom rein ideologisch getriebenen Ziel, Tempo 30 in der gesamten Stadt zu etablieren, abzurücken.

Die Gründungsväter unserer Stadt haben, lange vor Erfindung des Automobils, unsere Stadt bereits mit einem 3-stufig angelegten Straßenverkehrsnetz ausgestattet, mit Straßenraum von 15, 22 und 30 Metern Breite, ausgenommen die kurfürstlichen Reitwege, die aus Repräsentationsgründen teils noch breiter angelegt waren. Damit hat Berlin bis auf die verschiedenen historischen Altstadtkerne von vor 1870 bereits innerhalb des S-Bahnringes aus den Zeiten vor der Gründung Groß-Berlins auskömmlich Verkehrsraum, um „Tempo 50“ auf Hauptverkehrsstraßen sowohl innerhalb als auch außerhalb des S-Bahnringes prinzipiell zu ermöglichen.

Berlin mit seinem leistungsfähigen ÖPNV und einem dichten Netz von Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen und Wohngebieten ohne Durchgangsverkehr ist darauf angewiesen, dass mindestens auf den das Grundgerüst des Stadtverkehrs bildenden Hauptverkehrsstraßen der Verkehr, einschließlich Bussen und LKW, flüssig vorankommt um seiner Zubringerfunktion nachkommen zu können.

Dazu ist die für Städte optimale und deshalb auch in der StVO genormte Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 auf allen dafür geeigneten Strecken auch anzuwenden.

Um den dadurch ermöglichten Zeitvorteil und den Vorteil für Umwelt, Abgasemissionen, Feinstaub und Lärmentwicklung ebenso zu optimieren ist auch die Ampelschaltung und Ampeltaktung so auszurichten dass, dem Modell „Heerstraße“ folgend, alle die sich an die Regelgeschwindigkeit 50 halten flüssig über jeweils grüne Ampeln („grüne Welle“) durch die Stadt geleitet werden.

Das Beispiel Potsdamer Straße/Hauptstraße in Schöneberg mit seiner durchgehenden Tempo-30-Anordnung zeigt, dass es überhaupt keine Umweltentlastung für die ohnehin erheblich belastete Straße bringt, wenn Fahrzeuge einschließlich Busse und LKW auf ihren Sonderfahrstreifen mit Tempo 30 an jeder zweiten oder dritten Ampel anhalten und dann erneut anfahren müssen.

Der theoretisch hier durch Tempo 30 mögliche Lärm- und Emissionsvorteil wird durch die Abbrems- und Anfahrvorgänge an den Kreuzungen entwertet. Ein flüssiges Durchkommen mit Tempo 50 dagegen würde entlasten. Lediglich in den Spitzenstunden ändert sich nichts, denn da ist durch hohes Verkehrsaufkommen und dadurch ausgelöste Staus weder Tempo 30 noch Tempo 50 erreichbar. In solchen Fällen müsste dann die Ampeltaktung entsprechend angepasst werden, überörtlicher Verkehr sollte durch ein intelligentes Leitsystem auf andere Routen wie z.B. die Martin-Luther-Straße verteilt werden.

Die intelligente Führung von Verkehren durch besonders immissionsbelastete Routen wie beispielsweise an der Invalidenstraße mittels automatisch angepasster Ampelsteuerung ist einer starren Tempo-30-Anordnung auf Hauptverkehrsstraßen der Vorzug zu geben.

Eine moderne Millionenmetropole braucht das kluge Zusammenspiel von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, PKW- und Wirtschaftsverkehr auf einem für alle diese Verkehrsarten ausreichend leistungsfähigen Netz, dessen Leistungsfähigkeit auch genutzt werden muss, und nicht einseitig reduziert werden darf.

Eine weitgehend autofreie Innenstadt ist in einer Metropole der Größe Berlins nur punktuell sinnvoll, typischerweise in den Altstadtkernen (z.B. Köpenick, Spandau, Nicolaiviertel) oder in den der Erholung dienenden Parks und Grünanlagen.

Berlin, den 15.02.2022

Dr.Brinker Laatsch Hansel  
und die übrigen Mitglieder der Fraktion