



Protokollauszug

aus der
33. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität
vom 15.12.2022

öffentlich

**Top 4.4 Information zum Beschluss 22/SVV/0430, Punkt 3 - Tempo 30 als Regel-
höchstgeschwindigkeit erproben - für mehr Sicherheit, weniger Lärm und
bessere Luft!**

Die Berichterstattung wurde den Ausschussmitgliedern am am 12.12.2022 übermittelt und wird als Anlage der Niederschrift beigefügt.

Nachfragen erfolgen nicht.

Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität

Sitzung KUM am 15.12.2022

Berichterstattung zum TOP 4.4

BE zu Tempo 30 als Regelhöchstgeschwindigkeit erproben – für mehr Sicherheit, weniger Lärm und bessere Luft! (DS-Nr.: 22/SVV/0430)

Als Prüfstrecke für einen Modellversuch Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit und Regelgeschwindigkeit schlägt die Stadtverwaltung die Pappelallee (Anlage) vor. Dabei sei wiederholt daran erinnert, dass der Modellversuch erst möglich ist, wenn die rechtlichen Voraussetzungen durch den Bundesgesetzgeber geschaffen wurden.

Die Pappelallee mit ihrem umliegenden Stadtgebiet bietet sich aus folgenden Gründen für einen Modellversuch an.

Bedeutung im Straßennetz

Die Pappelallee ist eine Hauptverkehrsstraße und Teil des Lkw-Vorrangnetzes 2025. Sie verbindet die beiden Bundesstraße B 273 (Potsdamer Straße) und B 2 (Am Schragen/Nedlitzer Straße). Als Hauptverkehrsstraße kann sie nicht in eine Tempo-30-Zone integriert werden.

Lärm

Der Abschnitt der Pappelallee zwischen August-Bonness-Straße und Am Schragen ist im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Potsdam des Jahres 2016 als Problembereich erkannt worden. Als Maßnahme im Lärmaktionsplan wird eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h angeregt. Aufgrund gesetzlicher Rahmenbedingungen war eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit jedoch bisher nicht möglich.

Mit dem Modellversuch kann die Wirkung der Geschwindigkeitsreduktion auf die Lärmsituation ermittelt werden.

Verkehrssicherheit

Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit lässt sich anhand einer Unfallauswertung für die Pappelallee und das angrenzende Stadtgebiet (wegen möglicher Verlagerungseffekte) nachweisen. Dabei würden die Daten für mindestens ein Jahr des Modellversuchs mit Daten aus mindestens drei Jahren vor dem Modellversuch verglichen werden. Dies erfolgt quantitativ (Zahl der Unfälle nach Schwere – Durchschnitt aus drei Jahren) und qualitativ (Art der Unfälle).

Luftreinhaltung

Hinsichtlich der Belastung mit Luftschadstoffen durch den Kfz-Verkehr liegen für die Pappelallee keine Daten vor. Da die Pappelallee keine beidseitige Blockrandbebauung oder ähnliches aufweist und die Straße dadurch gut durchlüftet ist, sind grenzwertüberschreitende Belastungen nicht zu erwarten.

Verlagerungseffekte

Tempo 30 im Hauptverkehrsnetz kann zu Verlagerungseffekten im angrenzenden Netz führen, da der Geschwindigkeitsvorteil im Hauptverkehrsnetz gegebenenfalls nicht mehr gegeben ist. Bis auf die Georg-Hermann-Allee und die Bornstedter Straße sind alle angrenzenden Straßen Teil von Tempo-30-Zonen oder Verkehrsberuhigten Bereichen, die besonders schützenswert sind. Dementsprechend sind Verkehrszählungen auch im angrenzenden Stadtgebiet notwendig. Hierzu bieten sich folgende Messstellen an: Bornstedter Straße (B273) (Dauerzählstelle), Erich-Mendelsohn-Allee, August-Bonness-Straße, Georg-Hermann-Allee, Schlegelstraße (Strecke der

Untersuchung Stauausweichverkehre) (siehe Karte 1). Die Entwicklung des Verkehrs in der Pappelallee wird über zwei bestehende Dauerzählstellen ermittelt.

Bus-Verkehr (Einbindung ViP)

Die Pappelallee wird durchgehend durch die Buslinie 692 befahren. Dadurch können die Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduktion auf die Reisezeit der Busse anhand eines praktischen Beispiels ermittelt werden. Mit den Ergebnissen können die Auswirkungen auf den Fahrbetrieb insgesamt abgeschätzt werden.

Lichtsignalanlagen

An der Pappelallee inkl. Schulplatz befinden sich sieben Lichtsignalanlagen. Maßgeblich für eine Reduktion der Lärm- und Abgasemissionen und geringe Reisezeiten – und damit eine Verminderung von Verlagerungseffekten – ist ein stetiger Verkehrsfluss. Es wäre im Vorfeld des Modellversuchs zu prüfen, ob eine Anpassung der Lichtsignalsteuerung notwendig ist, um die Ergebnisse des Modellversuchs zu objektivieren.

Lkw-Verkehr

Die Pappelallee ist Teil des Lkw-Vorrangnetzes 2025 (vgl. Lkw-Führungskonzept). Mit einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind auch hier Verlagerungseffekte von Lkw-Verkehren möglich. Dies beträfe insbesondere die B 273, falls dort eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aufgrund ihrer Bedeutung als Bundesstraße bliebe. Die B 273 ist besonders schützenswert, für Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern gesperrt und daher nicht im Lkw-Vorrangnetz 2025 enthalten.



Thomas Schenke

Karte 1: Pappelallee als Prüfstrecke für einen Modellversuch Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit



-  Pappelallee Prüfstrecke T30 als Regelgeschwindigkeit
-  Messpunkt Verlagerungseffekte
-  Einbezogenes Stadtgebiet

Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten | Lizenz: Open Database License (ODbL)