

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Kristian Ronneburg und Anne Helm (LINKE)**

vom 25. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Mai 2022)

zum Thema:

**Tempo 30 Alt-Moabit**

und **Antwort** vom 13. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juni 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE) und  
Frau Abgeordnete Anne Helm (LINKE)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11980  
vom 25. Mai 2022  
über Tempo 30 Alt Moabit

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Welche Prüfungen hinsichtlich der Anordnung von Tempo 30 auf der Straße Alt-Moabit zwischen Stromstraße und Paulstraße fanden bislang durch wen statt?

Antwort zu 1:

Die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit wegen der besonders schützenswerten Einrichtungen sowie eine möglichst einheitliche Geschwindigkeitsregelung in der Straße Alt-Moabit wurde durch die Abteilung VI der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz geprüft.

Frage 2:

Ist nach Ansicht des Senats eine Anordnung von Tempo 30 aufgrund mehrerer ansässiger Kindertagesstätten, Spielplätze und des Querungsverkehrs zwischen dem Kleinen Tiergarten und dem Spreebogen aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 2:

Die Abteilung VI der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz beabsichtigt, zwischen der Paulstraße und der Beusselstraße eine einheitliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einzuführen.

Frage 3:

Ist nach Ansicht des Senats eine Anordnung von Tempo 30 in dem genannten Abschnitt aus Gründen des Lärmschutzes möglich? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3:

Die Verkehrslärmbelastungen an den straßenseitigen Fassaden der Wohnbebauung der Straße Alt-Moabit im Abschnitt zwischen der Stromstraße und Paulstraße sind hoch. Die strategische Lärmkarte Berlins, welche im Umweltatlas veröffentlicht ist, weist mit LDEN von 70 bis 75 und Lnight von 62 bis 67 dB(A) Belastungen oberhalb der Schwellenwerte des Lärmaktionsplans aus. Der Lärmaktionsplan hat jedoch zur Maßnahmenfestlegung keine eigene Ermächtigung, sondern muss sich Fachgesetzen bedienen. Verkehrsrechtlich wird ein gesondertes Berechnungs- und Abwägungsverfahren verlangt, so dass die oben genannten Lärmbelastungen zur Beurteilung nicht unmittelbar nutzbar sind.

Mit dem Tempo-30-Nachtkonzept des Lärmaktionsplans soll diese Diskrepanz möglichst aufgelöst und eine rechtsichere Anordnungsgrundlage für das Berliner Hauptstraßennetz geschaffen werden. Das Tempo-30-Nachtkonzept ist in Arbeit (siehe Antwort zu Frage 6). Erst nach Abschluss des Konzeptes könnte eine Entscheidung für den genannten Straßenabschnitt getroffen werden. Aufgrund der geplanten Anordnung aus Gründen der Verkehrssicherheit (siehe Antwort zu Frage 2) hat sich eine derartige Betrachtung jedoch erledigt.

Frage 4:

Welche weiteren rechtlichen Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 wären für Alt-Moabit zwischen Stromstraße und Paulstraße gegebenenfalls anwendbar?

Antwort zu 4:

Aufgrund der geplanten Anordnung aus Gründen der Verkehrssicherheit (siehe Antwort zu Frage 2) hat sich eine weitere Befassung mit anderen Möglichkeiten erledigt.

Frage 5:

Warum wurde bislang keine weitere Straßenquerung auf der Höhe des Spreebogens umgesetzt? Liegt eine Genehmigung der VLB inzwischen vor?

Antwort zu 5:

Westlich der Zufahrt zum Spreebogen wurde 2020 eine Querungsmöglichkeit in Form einer Mittelinsel gebaut. Weitere konkrete Planungen zu Querungshilfen sind dem Senat nicht bekannt.

Frage 6:

Wie ist der Stand der Erarbeitung des Tempo-30-Nachkonzepts, zu dem nach Lärmaktionsplan 2019-2023 (siehe S.23) bis Ende 2020 erste Ergebnisse vorliegen sollten? Was sind die bisherigen Ergebnisse?

Antwort zu 6:

Die Datenaufbereitung wurde abgeschlossen. Derzeit wird die Abwägungssystematik erarbeitet. Die eingetretene Verzögerung ergab sich unter anderem aus einer aufwendigeren Datenaufbereitung, welche zur Festigung der Rechtssicherheit des Verfahrens nötig ist.

Frage 7:

Wurde der Prüflaufplan „Tempo 30 nachts“ wie geplant bis Ende 2020 überarbeitet? Wenn ja, welche wesentlichen Änderungen gab es? Wenn nein, wann ist mit der Überarbeitung zu rechnen?

Antwort zu 7:

Ende 2019 wurde der „Prüflaufplan Tempo 30 nachts“ (Stand April 2015) durch ermessenslenkende Hinweise für die Prüfung von Einzelanträgen auf nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen im Hauptverkehrsstraßennetz wegen verkehrsbedingtem Lärm ergänzt. Im verkehrsbehördlichen Abwägungsprozess erfährt der Gesundheitsschutz demnach eine höhere Gewichtung.

Infolgedessen sind bei der Abwägung des Erfordernisses einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen bei gleichzeitiger Überlagerung mit Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) primär die Belange des ÖPNV, d.h. etwaige Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf die betroffene(n) Linie(n) sowie das Anschlussgefüge, zu berücksichtigen. Maßgeblich bei der Abwägung ist weiterhin die Höhe der ermittelten nächtlichen Verkehrslärmbelastung. Bei Erreichen oder Überschreiten der in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung

vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007) festgelegten nächtlichen Richtwerte verdichtet sich das verkehrsbehördliche Ermessen stark und erfordert im Interesse des Gesundheitsschutzes nunmehr in der Regel ein verkehrsbehördliches Einschreiten, sofern hieraus keine anderen gravierenden Nachteile im Hinblick auf die nächtliche Daseinsfürsorge durch den ÖPNV entstehen. Darüber hinaus sind in den Abwägungsprozess stets auch weiterhin mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung, wie Änderungen der Straßenraumgestaltung oder das Auftragen von lärmarmen Asphalt, einzubeziehen.

Über das Erfordernis einer weiteren Überarbeitung des „Prüfleitfadens Tempo 30 nachts“ wird entschieden, sobald die Erarbeitung des im Lärmaktionsplan 2019-2023 vorgesehenen Tempo-30-Nachtkonzepts abgeschlossen ist.

Frage 8:

Welche Weiterentwicklung der ganztägigen Tempo-30-Konzeption gab es seit der Verabschiedung des Lärmaktionsplans?

Antwort zu 8:

Mit der ganztägigen Tempo-30-Konzeption wird nach Abschluss der Konzeption für die Nacht begonnen.

Berlin, den 13.06.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz