

### 3.3. Was hat Tempo 30 bisher gekostet?

Was hat Tempo 30 bisher gekostet? Diese Frage kann eigentlich nur theoretischer Art sein, denn die vielen Vorteile der Verkehrsberuhigung, die in den vorangegangenen Kapiteln bereits beschrieben sind, lassen sich nicht immer in Geld ausdrücken. Verbesserte Lebensbedingungen durch weniger Lärm, mehr Grün, ein angenehmer Lebensraum sowie mehr Verkehrssicherheit und damit auch geringere Unfallschäden kann man eben nicht in Mark und Pfennig berechnen.

Bei der Umsetzung der geplanten baulichen Maßnahmen verliert das Stadtplanungsamt nicht den Blick auf die schwierige Finanzsituation der Stadt. Dennoch verlangen politischer Wille und zahlreiche Bürgerinitiativen die schnelle Umsetzung der Tempo 30-Zonen. Gemeinsam mit dem Tiefbauamt kann die Stadt bereits auf einen guten Ergebnisstand verweisen. So wurden beispielsweise im Bereich des Neubaugebietes Reform zwei Gebietseingänge umgestaltet und eine Straße im Querschnitt verändert. Außerdem entstanden in diesem Zusammenhang 80 zusätzliche Stellplätze. Die Gesamtkosten für die Tempo 30-Zone Reform belaufen sich einschließlich der geschaffenen Stellplätze auf rund 990.000 DM. Ohne die Stellplätze ergeben sich Kosten in Höhe von 500.000 DM.

Ein weiteres Beispiel ist die Umgestaltung der Kritzmannstraße. Probleme der Schulwegsicherung und der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger besonders in Höhe des Bruseplatzes wurden in zahlreichen Bürgerversammlungen diskutiert. Mit der Verlängerung der Mittagstraße ergab sich neben dem lange geforderten

südlichen Wohngebietsanschluß an das Hauptstraßennetz auch die Gefahr von Schleichverkehren. Eine durchgängig 14 Meter breite Fahrbahn hätte dazu geradezu eingeladen. Aus dieser Problemstellung heraus erfolgte die Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraumes in der Kritzmannstraße unter dem Aspekt von Tempo 30.

Zwischen dem Olvenstedter Graseweg und der Cruzigerstraße ist diese Umgestaltung 1994 vollzogen. Die Neuaufteilung berücksichtigt die Belange der Fußgänger, des ÖPNV, des ruhenden und fließenden Verkehrs. Für diesen Bereich fielen Kosten in Höhe von 450.000 DM an. Bauliche Veränderungen in anderen Gebieten wurden in Verbindung mit Straßenbaumaßnahmen oder im Rahmen von Erschließungsvereinbarungen bzw. öffentlich-rechtlichen Verträgen zwischen Investoren und der Stadt geschaffen. Die Kosten für diese Maßnahmen tauchen daher in der Zusammenstellung nicht auf. Damit ergaben sich für die Stadt in den Jahren von 1992 bis 1994 Aufwendungen für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Höhe von 950.000 DM. Hinzu kommen die Beschilderungskosten für die bereits eingerichteten Zonen.

Vielen werden diese Aufwendungen angesichts der knappen Haushaltsmittel vielleicht zu hoch erscheinen, andere und insbesondere betroffene Bürger, die noch auf die Einrichtung von Tempo 30 warten, werden die Mittel nicht ausreichen. Gemessen an der Bevölkerungszahl im Neubaugebiet Reform hat die Stadt beispielsweise rund 40 Mark je Bürger für mehr Verkehrssicherheit und eine verbesserte Wohnqualität investiert. Und das sollte uns Tempo 30 einfach wert sein.

*Gebietszufahrt Schilfbreite nach der Straßenrekonstruktion*





*Straßenausbau Lärchenstraße ▲*

*Goethepark - Nordwestlich der Halberstädter Chaussee ▼*



#### 4. WELCHE ERSTEN ERFAHRUNGEN LIEGEN VOR?

##### 4.1. Geschwindigkeitsverhalten

In Magdeburg werden seit 1993 in den geplanten Tempo 30-Zonen vor und nach der Einführung von Tempo 30 Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen. Die Auswertung der durch die Polizei regelmäßig durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen gibt über das Geschwindigkeitsniveau in den Tempo 30-Zonen Auskunft.

Bereits im Rahmen der konzeptionellen Arbeit zur Einführung von Tempo 30 Zonen erfolgten durch Planungsbüros Vorhermessungen. Für eine noch bessere Analyse des Geschwindigkeitsverhaltens und der Wirksamkeit von Beschilderungsmaßnahmen, Markierungen und baulichen Beeinflussungen wäre es wichtig, wenn die Stadt eigene Messungen durchführen könnte. Dies bietet auch die Möglichkeit zur Erfassung von Geschwindigkeiten zwischen 30 bis 40 km/h. Um das Geschwindigkeitsverhalten der Fahrzeugführer vor Ort zu beeinflussen, setzt man beispielsweise visuelle Geschwindigkeitsanzeigen ein (Abb. 15). Dem Autofahrer wird die gefahrene Geschwindigkeit sofort angezeigt. Sein Fehlverhalten wird ihm unmittelbar optisch bewußt. Leider stehen im Tiefbauamt zur Zeit noch keine solchen Meßgeräte zur Verfügung. Deshalb muß

sich die Stadt auf die Hilfe der Polizei stützen, um regelmäßig Geschwindigkeitsdaten zu erhalten. Die Polizei entsprach in der Vergangenheit der Bitte der Stadt und dem Wunsch der Bürger, verstärkt Geschwindigkeitsmessungen in den Tempo 30-Zonen durchzuführen.

In den Tempo 30-Zonen wurden 1994 rund 30 Prozent aller im Stadtgebiet durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen. Dabei ergab die Auswertung, daß die Bandbreite der Geschwindigkeitsüberschreitungen zwischen 3 und 30 Prozent liegt.

Im folgenden verdeutlichen Geschwindigkeitsmessungen in den Wohngebieten Birkenweiler, Reform, Lemsdorf und Neustädter See beispielhaft das Verhalten der Verkehrsteilnehmer in bestehenden Tempo 30-Zonen.

##### Birkenweiler (Tempo 30-Zone seit Anfang 1990)

Im Wohngebiet gab es zum Zeitpunkt der Messungen keine baulichen Veränderungen oder Markierungen zur Verkehrsbeeinflussung. Anfang 1994 fuhren hier noch 25 Prozent der Verkehrsteilnehmer mehr als 40 km/h. Seit Mitte 1994 sank diese Zahl auf 12 %. Von den registrierten Fahrzeugen waren 3 % schneller als 49 km/h. Auffallend ist der hohe Anteil wohngebietsfremder Fahrzeuge im ersten Halbjahr.

Abb. 14: Geschwindigkeitsverhalten im Wohngebiet Birkenweiler

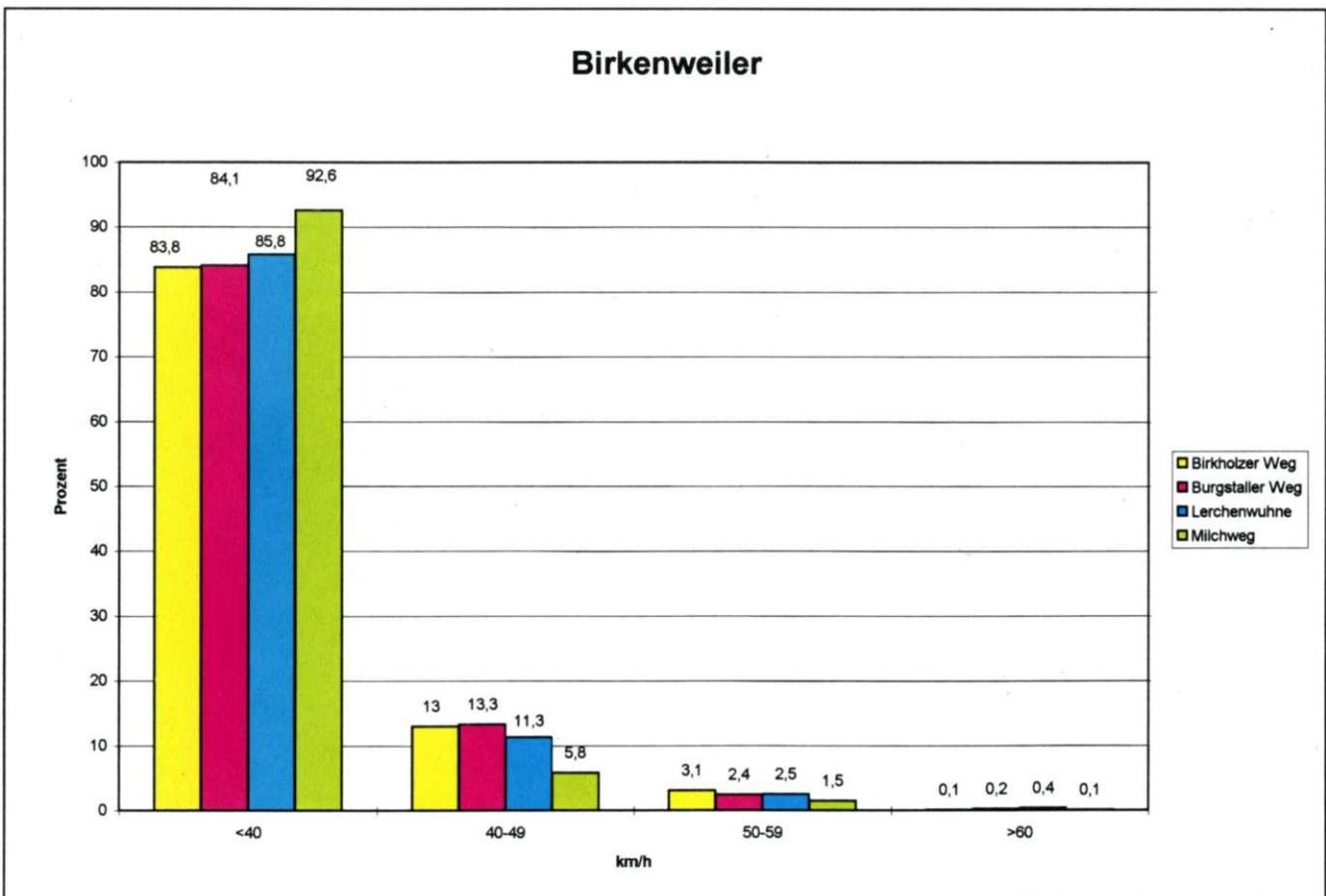


Abb. 15: visuelle Geschwindigkeitsanzeige

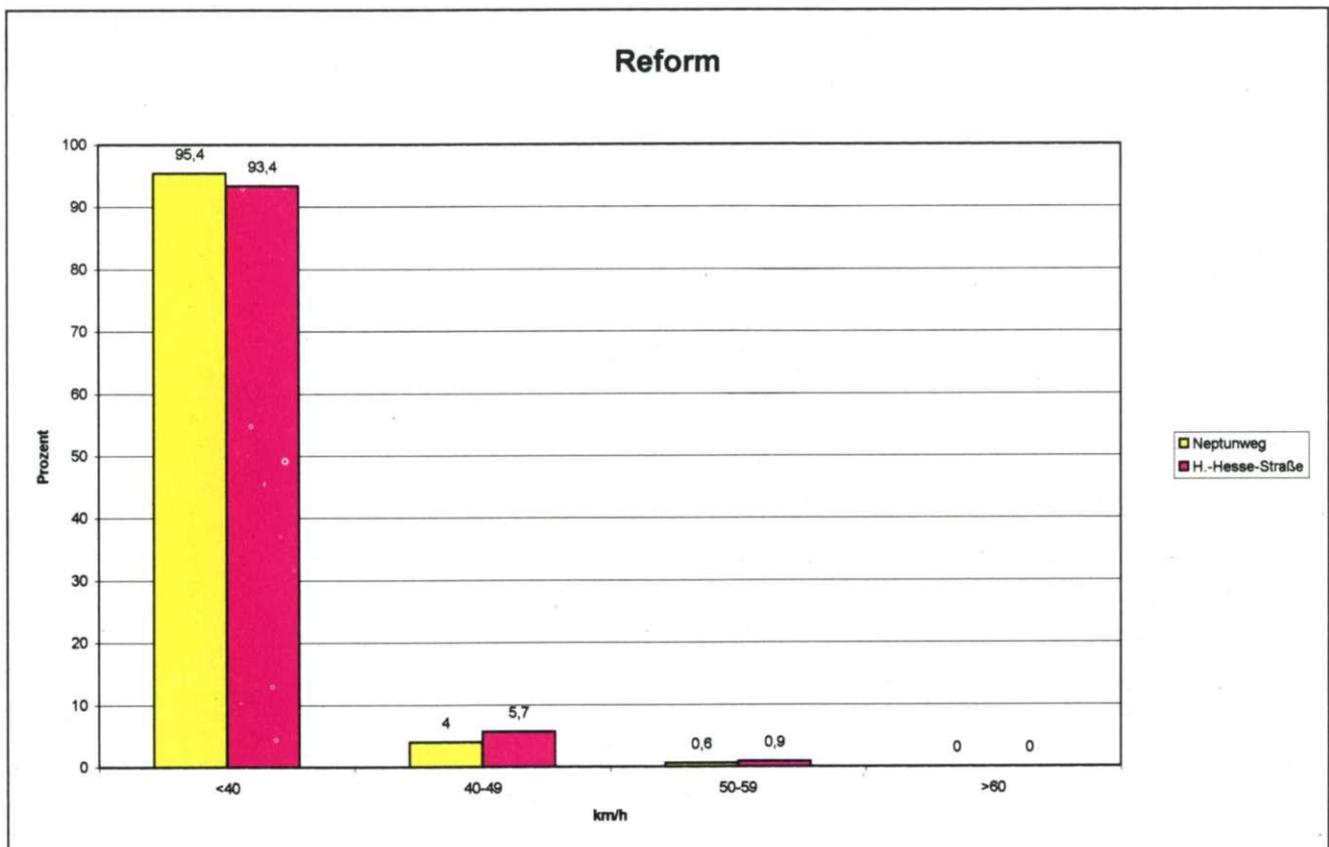


### Reform (Tempo 30-Zone seit November 1991)

An den wichtigen Sammelstraßen des Wohngebietes wie Neptunweg und Hermann-Hesse-Straße wurden die Gebietseingänge baulich verändert sowie die Walter-Kaßner-Straße im Bereich der Schulen umgestaltet. Der Anteil der sehr schnell fahrenden Fahrzeuge (< 50 km/h) ist in diesem Wohngebiet sehr gering. Von den erfaßten Fahrzeugen überschritten nur 6 % die Geschwindigkeit von 40 km/h.



Abb 16: Geschwindigkeitsverhalten im Wohngebiet Reform

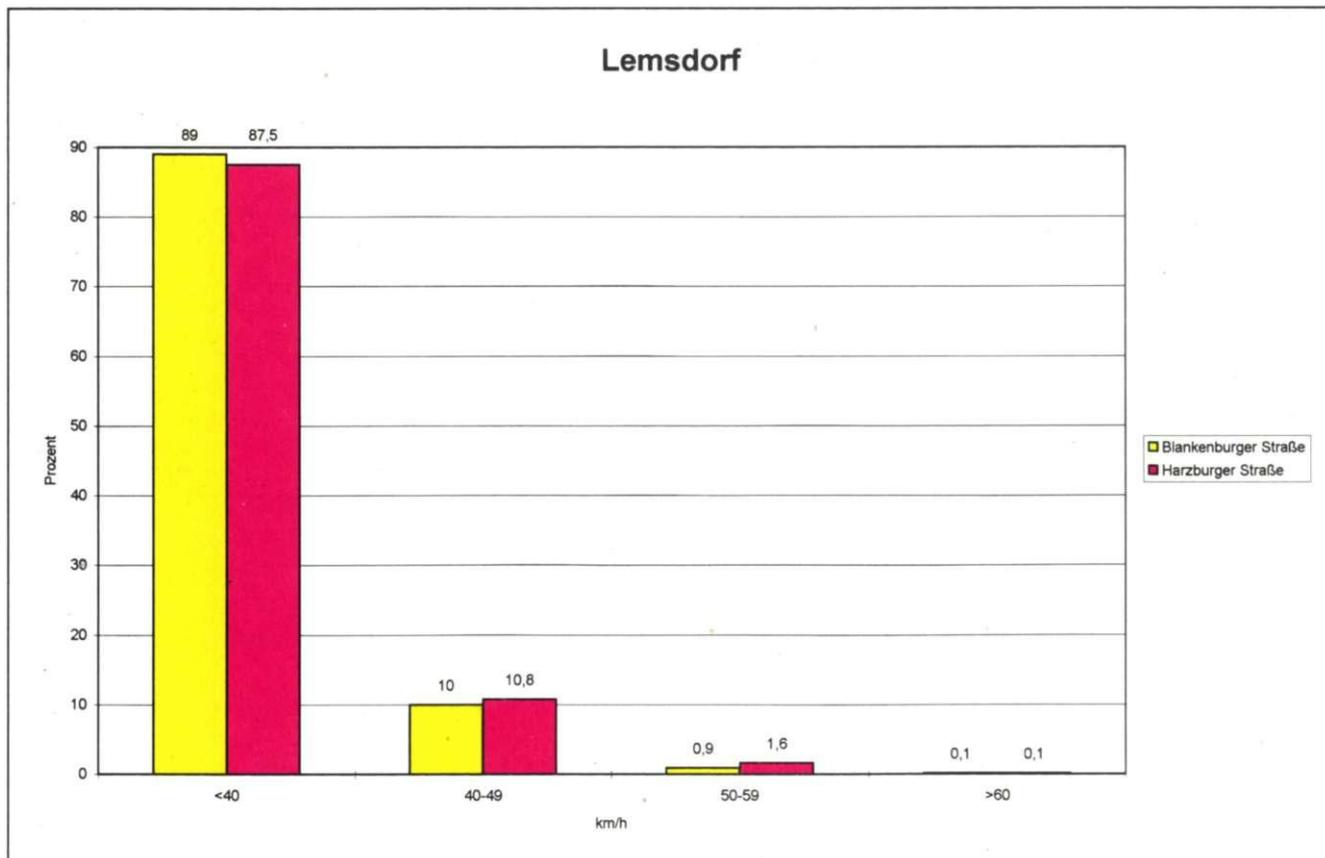


### Lemsdorf (seit Juni 1993 Tempo 30-Zone)

Durch Lemsdorf führt ein wichtiger Straßenzug, der zum Verkehrsgrundnetz der Stadt gehört und der über einen direkten Anschluß zum Magdeburger Ring verfügt. Um den Verkehrsfluß unter diesen Umständen zu beeinflussen, wurde hier eine Fußgängerampel errichtet, die sich in Abhängigkeit vom Geschwindigkeitsverhalten der Fahrzeugführer auf "Rot" schaltet. Durch den direktem Anschluß an den Magdeburger Ring ist die Anzahl der wohngebietsfremden Fahrzeugführer, die die vorgeschriebene Geschwindigkeit überschreiten, höher als in anderen Tempo 30-Zonen. Insgesamt überschritten bei den Messungen 12 % die vorgeschriebene Geschwindigkeit.



Abb 17: Geschwindigkeitsverhalten im Wohngebiet Lemsdorf



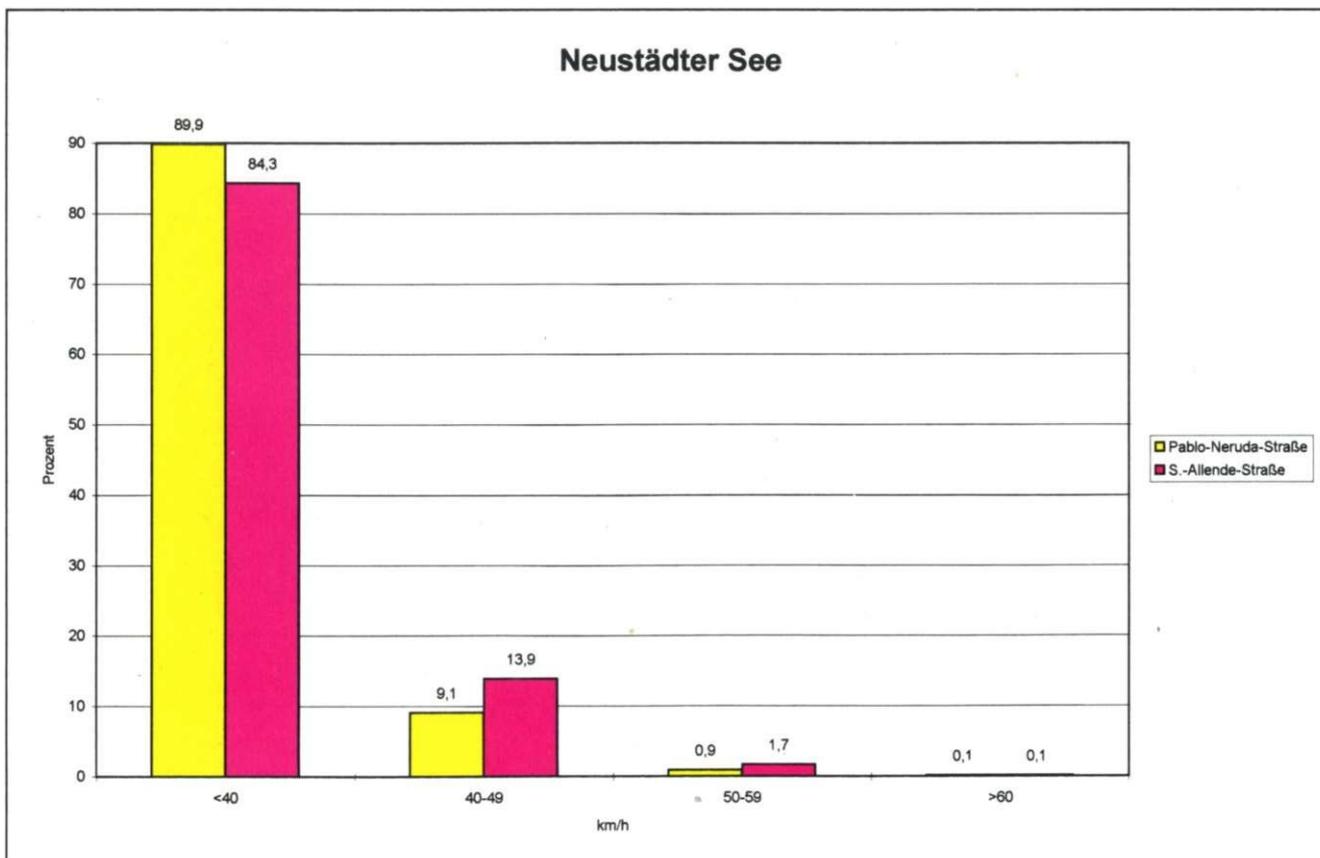
### Wohngebiet Neustädter See (seit Oktober 1993 Tempo 30-Zone)

Hier existierten zum Zeitpunkt der Messungen noch keine baulichen Veränderungen zur Verkehrsbeeinflussung. Lediglich in der Pablo-Neruda-Straße machen Piktogramme (30 km/h) auf der Fahrbahn auf die Geschwindigkeit aufmerksam. In der Salvador-Allende-Straße wurde durch Markierung die Fahrbahn optisch schmaler gestaltet. Auch in diesem Gebiet ergab die Auswertung ähnlich wie im Birkenweiler in der ersten Jahreshälfte einen deutlich höheren Anteil an Fahrzeugen mit zu hoher Geschwindigkeit. In der Zeit von Juni bis Ende des Jahres sank der Anteil von 24 auf 17 Prozent.



Aus den vorliegenden Erhebungen ist ein Akzeptanzunterschied zwischen den Zonen zu erkennen. Besonders positiv hebt sich das Wohngebiet Reform ab. Das Zusammenwirken der Vorfahrtsregelung "Rechts vor Links", die Umsetzung von wichtigen punktuellen baulichen Veränderungen und die Durchführung von regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen hat in diesem Gebiet zu einem bewußt angepaßten Fahrverhalten der Fahrzeugführer geführt.

Abb. 18: Geschwindigkeitsverhalten im Wohngebiet Neustädter See



### 4.2. Unfallentwicklung in den Tempo 30-Zonen

Die sprunghafte Motorisierungsentwicklung zwischen 1990 und 1995 von 280 Pkw pro 1.000 Einwohner auf 433 Pkw/1.000 Einwohner spiegelt sich auch in der Unfallentwicklung der Stadt Magdeburg wider. Darüber gibt die Unfallsteckkarte der Polizei Auskunft. Nach Angaben der Polizeidirektion Magdeburg wurden im Jahre 1994 12.500 Unfälle registriert. Gegenüber 1991 bedeutet dies ein Anstieg um 58 Prozent. Dieser Trend ist auch in Wohngebieten, in denen noch Tempo 50 erlaubt ist, nach Auswertung der Unfallsteckkarte von 1991 bis 1993 zu erkennen. In den Tempo 30-Zonen zeichnet sich ein deutlicher Rückgang der Fußgängerunfälle, aber auch der Unfallschwere ab. Trotzdem bedarf es in der nächsten Zeit noch intensiverer und detaillierterer Auswertungen. Entsprechend den Erfahrungen in den alten Bundesländern ist mit der Einführung der flächenhaften Verkehrsberuhigung nicht nur eine Stagnation im Unfallgeschehen, sondern auch ein Sinken der Unfallzahlen zu verzeichnen.

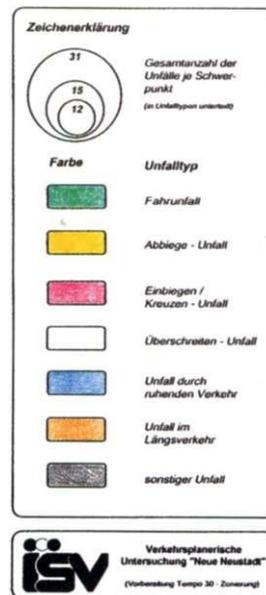
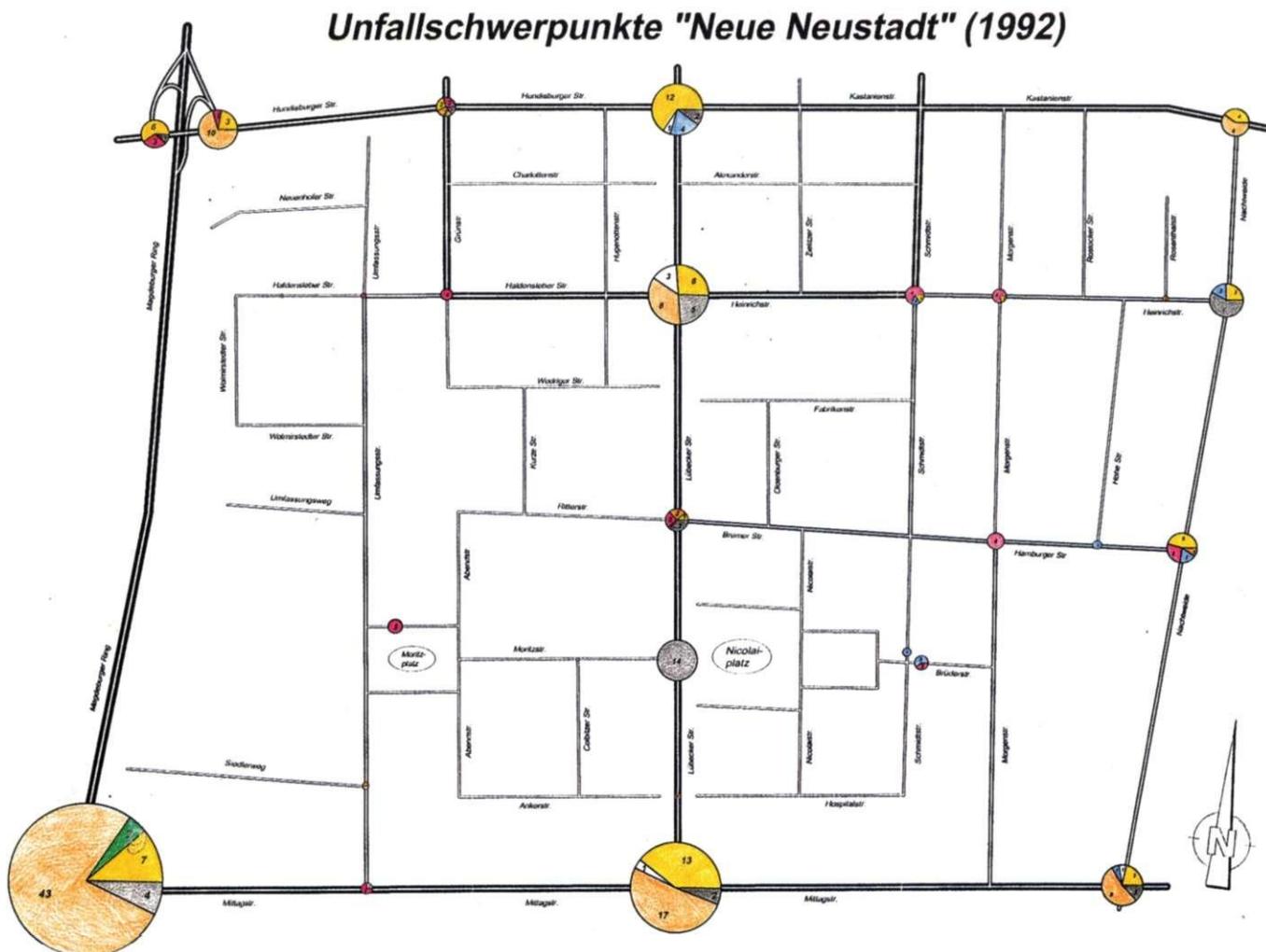


Abb. 19: Auswertung der Unfallsteckkarte der Polizeidirektion Magdeburg im Bereich der Neuen Neustadt im Rahmen der Tempo 30-Zonenuntersuchung



### 4.3. Bürgermeinungen

#### Bürgererfahrungen zu Tempo 30 im Neustädter Feld

**Ina Dietrich:** „Ich finde die Einrichtung von Tempo 30-Zonen gut. In der Kritzmannstraße im Neustädter Feld geht es jetzt allgemein ruhiger zu. Nur im Berufsverkehr stauen sich hier oft die Autos hinter den Bussen. Das ist nicht so schön. Die baulichen Veränderungen auf der breiten Kritzmannstraße haben die Straße insgesamt attraktiver gemacht.“

**Ralf Börner:** „Ich sehe die Notwendigkeit von Tempo 30-Zonen in vielen Stadtgebieten von Magdeburg. Das erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Gerade in der breiten Kritzmannstraße wurde oft gerast. Das geht jetzt durch die Mittelstreifen nicht mehr. Ich bin selbst Autofahrer und habe mit dem Tempo 30 in meinem Wohngebiet keine Probleme.“



*Ina Dietrich*



*Ralf Börner*



*Sigurt Helf*



*Frank Schumann*

**Sigurt Helf:** „Tempo 30 ist sicherlich eine nützliche Sache. Allerdings habe ich von den Vorteilen bisher zu wenig gespürt. Sicherlich ist die Kritzmannstraße im Neustädter Feld mit ihren Verengungen jetzt keine Rennpiste mehr, aber im Berufsverkehr kommt man von den einmündenden Seitenstreifen sehr schlecht in den fließenden Verkehr. Da bin schon manchmal verärgert. Andererseits gibt mir Tempo 30 im Wohngebiet ein sicheres Gefühl für meine Kinder.“

**Frank Schumann:** „Die Kritzmannstraße war schon immer eine Rennstrecke. Erst die Einrichtung der Tempo 30-Zone hat den Zustand entschärft. Das ist positiv. Radfahrer haben ebenfalls ihre Radbahn erhalten und können sich trotz des hohen Verkehrsaufkommens im Berufsverkehr sicher auf der Straße bewegen. Die Sicherheit im Straßenverkehr sollte uns allen am Herzen liegen. Und dafür kann Tempo 30 einiges tun.“

#### Tempo 30 - was sagen Fachleute aus Magdeburg dazu?

Fragen an den Magdeburger Polizeipräsidenten Winfried Wendt

**Frage:** Welche Erfahrungen hat die Polizei mit der Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Magdeburg gemacht?

**Wendt:** Positiv ist ersteinmal festzuhalten, daß die Zahl der Unfälle abnimmt und die Unfallschwere und deren Folgen zurückgehen. Außerdem verbessert sich wesentlich das Wohnumfeld. Lärm und Abgase verringern sich maßgeblich. Wir haben auch die Erfahrung gemacht, daß die Akzeptanz für die Einrichtung solcher Zonen bei den Kraftfahrern steigt.

**Frage:** Wie begleitet die Polizei die Einrichtung der Tempo 30-Zonen?

**Wendt:** Wir begleiten die Einrichtung natürlich mit Geschwindigkeitskontrollen. Nur so läßt sich schließlich die Akzeptanz bei den Kraftfahrern ermitteln.

**Frage:** Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone wird oft von Bürgerinitiativen aus den Wohngebieten gefordert. Halten sich diese nach der Einrichtung auch an die vorgegebene Geschwindigkeit?

**Wendt:** Es liegt in der Natur der Sache, daß sich in solchen Zonen fast ausschließlich Ziel und Quellverkehr bewegt. Also die Anwohner selbst. Schon deshalb verursachen die Anwohner statistisch die meisten Geschwindigkeitsüberschreitungen. Wir führen in Magdeburg jährlich etwa 600.000 Geschwindigkeitsmessungen durch. 30 Prozent davon in Tempo 30-Zonen. Nur etwa fünf Prozent müssen wir ahnden. Das Vorurteil, daß über sinnloses Rasen in der Landeshauptstadt stimmt also so nicht.

**Frage:** Existieren gebietsbezogene Besonderheiten im Verhalten der Kraftfahrer?

**Wendt:** Gebietsbezogene Besonderheiten kann man in Magdeburg so einfach nicht feststellen. Das Kraftfahrerverhalten ist immer abhängig vom Ausbauzustand der Zone. Das einfache Aufstellen von Schildern reicht für die Akzeptanz der Temporeduzierung nicht aus. Wir haben hier in Magdeburg großen Nachholbedarf bei der Einrichtung von Tempo 30-Zonen. Aber das hohe Nachholtempo birgt auch Fehler. So muß man sehr genau darauf achten, daß die Quartierfläche nicht zu groß ist. Bei über 1000 Meter Ausdehnung ist sich der Kraftfahrer oft nicht mehr über die Temporegelungen bewußt. Außerdem muß natürlich auch die künftige Entwicklung eines Gebietes schon heute in die Tem-

po 30-Planung mit einbezogen werden. Entsteht beispielsweise später ein Gewerbegebiet so muß dieses auch für den Lieferverkehr erreichbar sein. Oft wird auch über die Frage gestritten, ob man den Öffentlichen Nahverkehr in diesen Gebieten beläßt. Wir plädieren, den ÖPNV dort herauszulassen. Aufgrund der engen Fahrplanzeiten halten sich Busfahrer oft nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Oder die Straßen sind aufgrund der baulichen Veränderungen zur Verkehrsberuhigung so eng, daß sich hinter Bussen Staus bilden.

**Frage:** Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit bei der Planung von Tempo 30-Zonen zwischen Stadt und Polizei?

**Wendt:** Die Einrichtung von Tempo 30 ist ja eine verkehrsbehördliche Maßnahme. Dazu muß die Polizei angehört werden. Und zwischen dem Straßenverkehrsamt und uns gibt es eine gute Zusammenarbeit. Wir werden sehr früh in die Abstimmung der Probleme eingebunden. Dabei liefern wir vor allem Auswertungen über Unfallschwerpunkte. Letztlich erreichen wir meist einen breiten Konsens über die umzusetzenden Maßnahmen. Wir sehen Tempo 30 als Vorbeugung zur Verkehrssicherheit, deshalb ist das für uns auch eine gemeinsame Aufgabe. Und die Stadt ist immer ein kompetenter Gesprächspartner.



Winfried Wendt



Werner Kaleschky

### **Tempo 30 - was sagen Fachleute aus Magdeburg dazu?**

Fragen an den Leiter des Tiefbauamtes Herrn Werner Kaleschky

**Frage:** In welchen Phasen der Planung von Tempo 30 wird das Tiefbauamt in die Arbeit einbezogen?

**Kaleschky:** Natürlich sind wir von Beginn an dabei. Wir wirken in allen Phasen der Umsetzung mit und entscheiden auch über die Einsetzung eines Ingenieurbüros mit. Dann kommt die erste Etappe der Beschilderung und Markierung und als zweite Etappe die bauliche Seite.

**Frage:** Wie schnell kann das Tiefbauamt die Planungen in die Realität umsetzen?

**Kaleschky:** Da muß ich aus meiner Sicht noch ein Grundproblem vorausschicken. Tempo 30 ist sicher eine wichtige und notwendige Sache. Für unser Amt kann es aber auf der Prioritätenliste nicht ganz oben stehen. Schließlich sind wir für alle Straßen der Stadt zuständig. Wir haben allein 35 Kilometer unbefestigte Fahrbahn. Müssen uns außerdem mit Gehwegen und Bordsteinen herumschlagen und dann noch die große Latte der Erschließungsarbeiten in anderen Gebieten. Da gibt es genügend zu tun. Außerdem spielen die vorhandenen Mittel eine große Rolle. Da müssen wir jede Mark oft zweimal umdrehen, bis wir sie für Tempo 30 ausgeben können. Denn billig ist die Einrichtung der Tempo 30-Zonen nicht.

**Frage:** Wieviel Geld hat die Einrichtung von Tempo 30 denn schon gekostet?

**Kaleschky:** Bis 1995 insgesamt 1,1 Mio. DM. Allein für bauliche Maßnahmen in der Kritzmannstraße haben wir bereits 443.375 DM ausgegeben. Dazu kommen die Kosten für die Beschilderung, 98.385 DM und die Kosten für Markierungen, 47.925 DM. Die Bürger drängen oft nach einer schnellen Einrichtung der Zonen. Aber mit dem Aufstellen der Schilder ist das nicht getan. Denn Beschilderung allein hilft nicht. Bis wir auf dem Stand der erforderlichen Zonen sind werden noch viele Jahre vergehen. Schließlich können wir nur ausgeben, was wir auch in der Kasse haben.

**Frage:** Welche Kriterien werden seitens des Tiefbauamtes bei der Planung angesetzt und gibt es Erfahrungen über durchschnittliche Kosten zur Einrichtung einer Zone?

**Kaleschky:** Jedes Gebiet erfordert individuelle Lösungen. Da sind wir auch schon in der Planungsphase gefragt. Radfahrer müssen beispielsweise mit einbezogen werden. Wir versuchen bei baulichen Veränderungen mit sogenannten „Profiblöcken“ zu arbeiten. Das sind variabel einsetzbare Markierungssteine, um zum Beispiel Straßen einzuengen. Sollte sich dann in einem späteren Stadium herausstellen, daß an einer Stelle eine andere Lösung idealer erscheint, können wir diese Blöcke wieder entfernen und an anderer Stelle wieder einsetzen. Gerade weil jedes Gebiet Individuallösungen erfordert, kann man keine durchschnittlichen Kosten ermitteln.

**Frage:** Welche Lösungen fließen außerdem in die Tempo 30-Zonen ein?

**Kaleschky:** Fußgänger-Lichtsignalanlagen oder Querungshilfen tragen ebenfalls zur Sicherheit bei. Damit helfen wir vor allem älteren Menschen.

## 5. Empfehlungen und Erfahrungen anderer Städte und Institutionen

Mit den folgenden Bildern sollen Lösungen anderer Städte vorgestellt werden.

Der ADAC hat sich in zahlreichen Veröffentlichungen mit dem Thema der Verkehrsberuhigung beschäftigt. In einer Umfrage des ADAC unter Beteiligung von 120 Städten und Gemeinden wurden im März 1994 positive und negative Erfahrungen gesammelt und in der Veröffentlichung des ADAC „Tempo 30 Low-Cost-Maßnahmen für die Praxis“ von 1995 zusammengestellt. Nachstehende Fotos zeigen vier Beispiele aus der obengenannten Broschüre.

### 1. Einseitige Einengung eines Eingangsbereiches

- Gemeinde Ismaring, Unterföhring
- gute Akzeptanz bei den Autofahrern
- Kosten 7000-10000 DM:
- keine Auswirkungen auf Umwelt neutral



### 2. Kippschwelle (Minikreisel)

- Bad Orb
- hohe Akzeptanz, gute städtebauliche Anpassung
- Kosten 7000-8000 DM
- geeignete Wirkung auf Lärm und Umwelt



### 3. Plateauaufpflasterung

- Stadt Köln
- gute Akzeptanz, städtebauliche geeignet
- Kosten 4500-6000 DM
- Auswirkung auf Umwelt neutral



### 4. Verengung durch Sperrfläche und Bauminsel

- Stadt Kaiserslautern
- gute Akzeptanz bei den Autofahrern
- Kosten ca. 4000 DM
- Auswirkungen auf die Umwelt neutral



## Beispiele aus der Stadt Köln

Teilaufpflasterungen mit steilen und auffälliger Farbgebung (Köln).



Teilaufpflasterungen in Natursteinpflaster (Turmstraße in Köln).



Teilaufpflasterungen mit gepflasterten Rampen und asphaltierter Fahrbahn (Neusser Wall in Köln).



wie hier, gepflastert in einer asphaltierten Fahrbahn oder

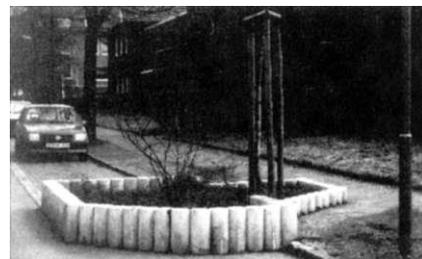




*Oben: Einfahrt in eine Tempo 30-Zone*

*Unten: Querungshilfe für einen sicheren Schulweg*

Links: Einfach und zurückhaltend - mit Bordsteinen gefaßte Baumbeete



Die Straße wird wieder zum Lebensraum: Verkehrsberuhigung bereichert das Ortsbild (oben)...

**Vollumbau  
von Straßen**



*Beispiele für eine gelungene Gestaltung trotz zurückhaltender  
Verwendung kostspieligen Natursteinpflasters*



*Links: Eine durchgehende Pflasterung mit Naturstein ist nur noch herausragenden städtebaulichen Situationen von hohem denkmalpflegerischen Rang vorbehalten.*

*Oben: Bei Berücksichtigung ortstypischer Gestaltungsprinzipien ergibt auch eine Fahrbahndecke aus Asphalt ein ansprechendes Bild.*



*Schwungvoll - Nicht nur optisch ansprechend, sondern auch funktional durchdacht.*  
- Deutscher Asphaltverband (dav) -



*Ruhe - Wohnstraßen ohne Ornamentik, aber mit viel Gefühl und Liebe des Entwerfers für's Detail - in Asphaltbauweise.*  
- Deutscher Asphaltverband (dav) -

*Ein Schmuckplatz. Ein Kreisplatz. Ein Verkehrsplatz. Aber eben kein normaler Knotenpunkt. Trotz des vielen Autoverkehrs ein gestalteter Stadtplatz.*

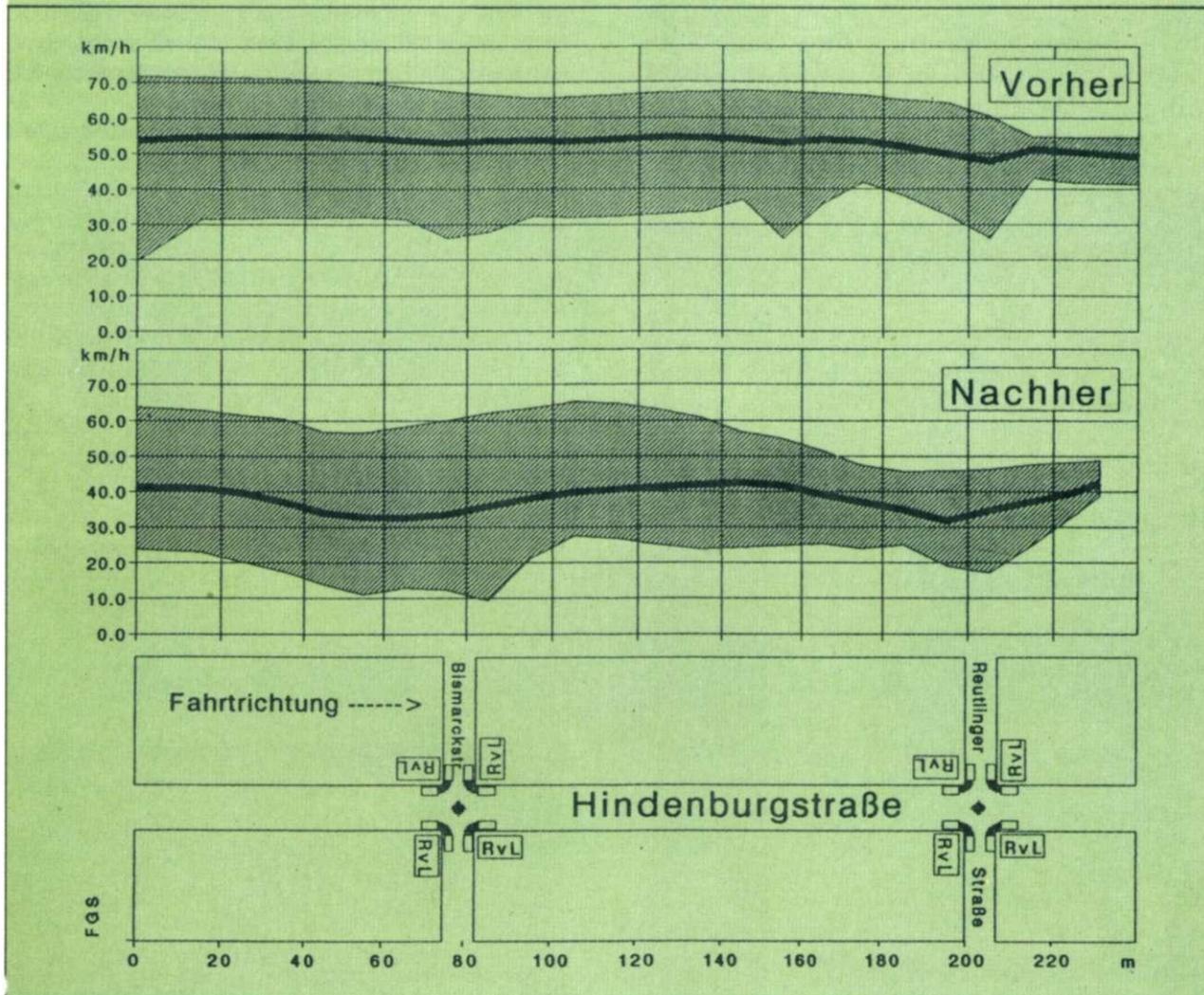
*- Deutscher Asphaltverband (dav) -*

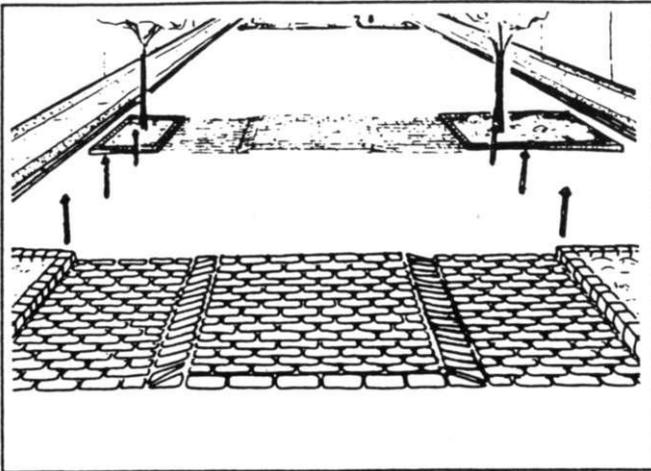


*Plätze müssen nicht groß sein. Ein "Straßenplätzchen" reicht auch, um mit dem Tretroller schnelle Runden zu drehen.*

*- Deutscher Asphaltverband (dav) -*

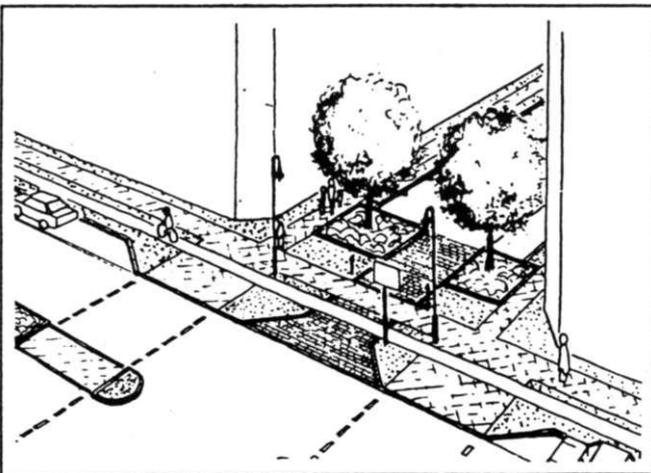
### Geschwindigkeitsverlauf in der Esslinger Hindenburgstraße





### DAS 'BERLINER KISSEN'

ist ein wichtiger Baustein der Verkehrsberuhigung in den Erschließungsstraßen. Hierbei handelt es sich um Pflastererhöhungen, die als fahrdynamische Bremsen in die Straße eingebaut werden. Das 'Berliner Kissen' hat die Form eines Pyramidenstumpfes mit einer Auftrittshöhe von fünf bis sieben Zentimetern, einer Breite von zwei Metern und einer Länge von drei Metern. Diese Aufpflasterung ist immer Teil eines Querriegels, der über die gesamte Fahrbahnbreite reicht und auf beiden Seiten als Vegetationsfläche gestaltet ist. Von den Kraftfahrzeugen muß das 'Berliner Kissen' zumindest mit einem Reifen überfahren werden, die Radfahrer können links und rechts ungehindert daran vorbei. Als Baumaterial dienen die vorhandenen Berliner Großpflastersteine.



### DIE EINMÜNDUNG

ist nach dem gleichen Grundprinzip wie die Kreuzung gestaltet, nämlich als Gehwegüberfahrt mit durchgehendem Bürgersteig und durchgehendem Radweg. Mit Hilfe des Elements 'Berliner Kissen' wird eine Eingangssituation geschaffen, die deutlich zu geringerer Geschwindigkeit auffordert.

## 6. ZUSAMMENFASSUNG

In den vorangegangenen Kapiteln wurde ausführlich die Notwendigkeit von Tempo 30-Zonen und der Weg von der Planung bis zur Umsetzung erklärt. Tempo 30 darf man also nicht nur als Resultat von Bürgerinitiativen betrachten, die sich für die Verkehrsberuhigung in ihrem Wohngebiet engagieren, sondern immer auch als Ergebnis einer gesamtplanerischen Überlegungen für die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen in Magdeburg. Dabei stützen sich die Planungen auf relativ objektive Kriterien, wie die Messung der Verkehrsströme, die Unfallhäufigkeit, das Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer und weitere bereits beschriebene Ausgangssituationen.

Für die schon installierten Tempo 30-Zonen kann man bereits jetzt ein positives Fazit ziehen. In diesen Zonen sind die Unfallhäufigkeit und die Unfallschwere stark zurückgegangen, das angepaßtere Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer sorgt aber auch für eine echte Verkehrsberuhigung in diesen Bereichen. Deshalb werden die Tempo 30-Zonen von den meisten Bürgern auch positiv bewertet. Sie erleben schließlich hautnah die Vorteile und verbesserten Bedingungen in ihrem Wohnumfeld. Dafür haben sich schließlich auch zahlreiche Bürgerinitiativen eingesetzt. Das wachsende Netz der Tempo 30-Zonen in der ganzen Stadt Magdeburg fördert aber auch das Bewußtsein, die Einrichtung dieser Zonen nicht nur als in sich geschlossene Einzelmaßnahme zu betrachten, sondern Tempo 30 auch als wichtigen Bestandteil einer Magdeburger Verkehrskonzeption zu begreifen. Sicherlich ist dieses Bewußtsein noch nicht bei allen Bürgern ausgeprägt. Es gibt noch immer genügend "Kraftfahrersünder", die noch nicht das entsprechende Verkehrsverhalten und damit einhergehend eine ordentliche Folgenkalkulation für zu schnelles Fahren an den Tag legen. Da ist künftig noch viel Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Andererseits muß aber auch das Bewußtsein wachsen, daß das viele Geld, das für die Einrichtung einer flächendeckenden Tempo 30-Konzeption keine falsch investierten Steuergelder sind. Diese Mittel haben nachweislich ihren Effekt. Wenn es gelingt, daß alle Verkehrsteilnehmer Tempo 30 akzeptieren, profitiert die Solidargemeinschaft der Magdeburger Bürger. Denn die Sicherheit im Straßenverkehr, die abnehmenden Unfallzahlen können sich langfristig auch auf die Prämienzahlungen der Kfz-Versicherungen positiv auswirken. Deshalb ist Tempo 30 in jedem Fall ein lohnende Investition in die Zukunft.

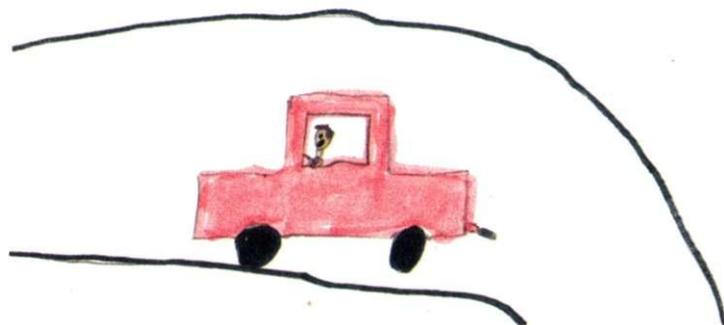
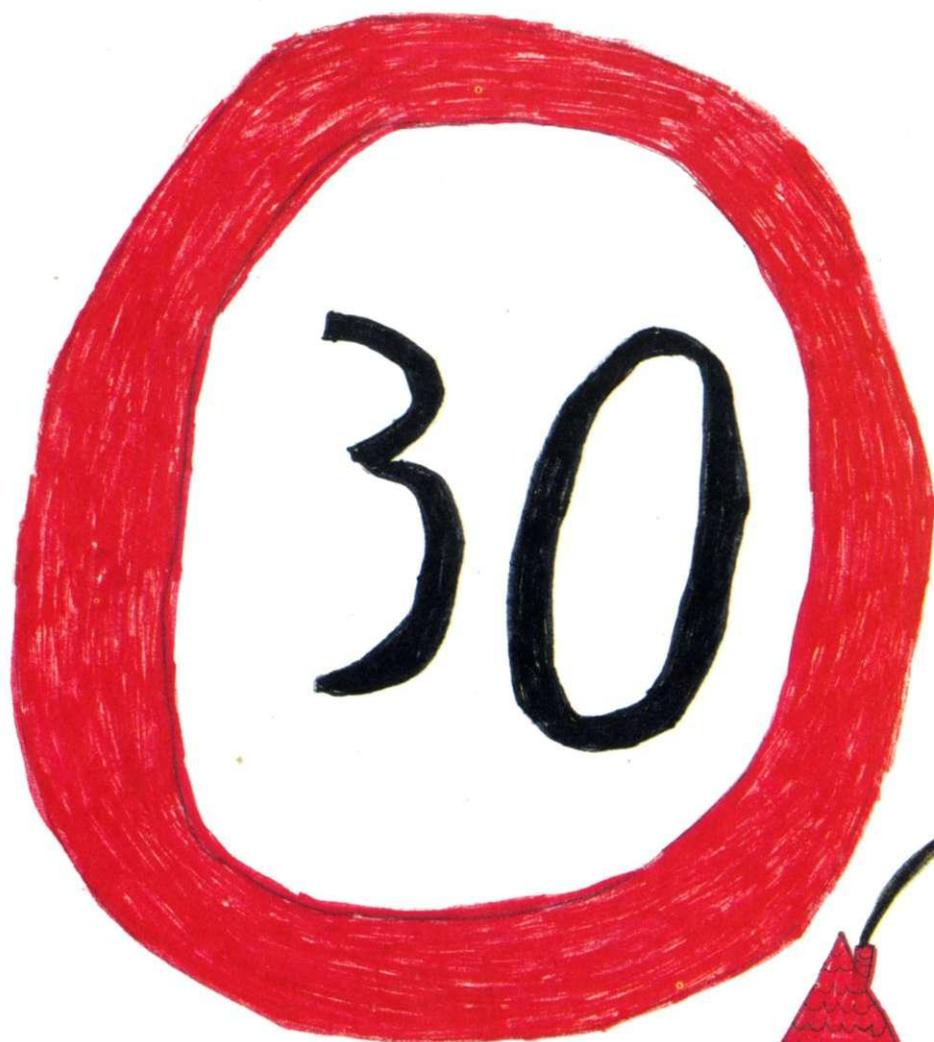
7. BILDSAMMLUNG

**TEMPO 30**  
**RETTET AUCH UNSERE UMWELT !**



Tobias Nürnberg • Rennebogen 26 • Magdeburg

# TEMPO





Stefan Thomale • Klasse 2 b Grundschule Stormstraße



Julia Otto • 3. Klasse Grundschule Lindenhof

## Anlage

### K O N Z E P T I O N

zur Tempo 30 - Zonen-Planung der Stadt Magdeburg

---

#### Inhalt:

- Erläuterungen zur Tempo 30-Planung
  1. Was bringt Tempo 30?
  2. Abgrenzung der Tempo 30-Zonen
  3. Gestaltungsgrundsätze
  4. Realisierungsvorschläge
  
- Auswertung der Stellungnahmen
  
  
- Anlagen
  - 
  - 1. Prioritätenliste Tempo 30-Zonen
  - 2. Tempo 30-Zonenplan der Stadt Magdeburg

Bearbeitung: Baumgart

Magdeburg, November 1991

Konzeption  
zur Tempo 30-Planung der Stadt Magdeburg

-----

Der Magistrat der Stadt Magdeburg verfolgt als ein wesentliches Ziel seiner Kommunalpolitik, für die Bewohner ein hohes Maß an Lebensqualität und gesunder Umwelt zu sichern.

In der Stadt Magdeburg sind per 30.06.1991 132 430 Kfz, davon 106.350 PKW zugelassen. Die Zunahme war im letzten Jahr mit 37.840 Kfz besonders groß. Diese sprunghafte Entwicklung der Motorisierung trifft auf eine mangelhafte und auf solche Belastungen nicht vorbereitete Verkehrsinfrastruktur. Die Beeinträchtigungen von Mensch und Umwelt sind gerade in den Wohngebieten schon heute so groß, daß entsprechende Gegenmaßnahmen von den Bewohnern massiv gefordert werden - weniger Verkehr und vor allem langsamerer Verkehr sollen die Beeinträchtigungen auf ein verträgliches Maß reduzieren. Deshalb ist dem Auftrag der Stadtverordnetenversammlung folgend, die vorliegende Konzeption der Tempo 30-Planung, der Einrichtung von Tempo 30-Zonen für weitestgehend alle Wohngebiete der Stadt erarbeitet worden. Sie wird hiermit näher erläutert und zur Diskussion gestellt.

1. Was bringt Tempo 30 konkret?

-----

Tempo 30 bringt nachweislich mehr Verkehrssicherheit - weniger und vor allem weniger schwere Unfälle

Tempo 30 bringt nachweislich weniger Umweltbelastung - eine langsamere gleichmäßige Fahrweise reduziert den Lärm um 3 dB, vermindert die Schadstoffimissionen um 10% für Kohlenwasserstoffe und um 35% für Stickoxide und sie senkt den Benzinverbrauch

Tempo 30 bringt mehr und besser gestaltbaren Lebensraum für die Bewohner - langsames Fahren erfordert geringere Sicherheitsabstände und damit weniger Flächen, die für eine bessere Wohnumfeldgestaltung (mehr Grün) und -nutzung (Flächen für Aufenthalt, Spielen, Gehen u.a.m.) verwendbar sind.

Tempo 30 bringt weniger Verkehr, indem Durchgangsverkehr verdrängt wird.

2. Wo wird Tempo 30 vorgesehen, wo darf weiter Tempo 50 gefahren werden?

-----

Verkehrsberuhigung / Tempo 30 ist weitestgehend flächendeckend in möglichst allen Wohngebieten der Stadt vorgesehen.

Der Plan der Tempo 30-Zonen weist gegenwärtig 70 Gebiete aus. Diese Anzahl ist nicht endgültig. Durch entsprechende vertiefende Bearbeitung sind Teilungen möglich, neue Gebiete kommen bei Anerkennung der Ansprüche hinzu bzw. ergeben sich aus der weiteren Stadtentwicklung. Der gegenwärtige Plan basiert auf dem heutigen Stand der Stadt- und Verkehrsstruktur.

Zwischen den Tempo 30-Zonen "verbleibt" ein Grundnetz an Straßen auf dem weiterhin 50 km/h bzw. in Ausnahmefällen auch schneller gefahren werden kann. Das Grundnetz ist Voraussetzung für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen. Die Veränderung und Ergänzung des Grundnetzes ist erforderlich.

Tempo 30 auf Grundnetzstraßen ist in Ausnahmefällen auch punktual möglich, wenn besondere Ansprüche aus den angrenzenden Nutzungen dies erfordern.

Weniger als Tempo 30, nämlich Schrittgeschwindigkeit wird in "verkehrsberuhigten Bereichen" vorgesehen. Dafür kommen hochsensible Abschnitte in Tempo 30-Zonen in Frage, wie an Feierabendheimen, Schulen, Krankenhäuser etc.

Einen besonderen Status nehmen das Stadtzentrum, die Sanierungsgebiete sowie die Universität, die MAM u.ä. ein. Die Bearbeitung erfolgt gesondert. Temporeduzierung ist hier mit besonderer Konsequenz gefragt.

3. Wie sieht die Gestaltung der Tempo 30-Zonen aus?

-----

Für die Einrichtung und Gestaltung von Tempo 30-Zonen gelten bestimmte gesetzliche Regelungen und Planungsgrundsätze.

3.1 Gesetzliche Regelungen sind:

-----

- Zonen-Regelung zur Geschwindigkeitsbegrenzung (ab 01.01.1990 in der STVO verankert) mit Zeichen 274.1 und 274.2 / Anfang und Ende einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
- für verkehrsberuhigte Bereiche gelten Zeichen 325 und 326 der STVO
- Ausführungsbestimmungen sind bundeseinheitlich in der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung" (VwV zur STVO vom 09. November 1989) festgelegt.

### 3.2 Planungsgrundsätze

-----

- eine Tempo 30-Zone soll eine erkennbare städtebauliche Einheit bilden;
- sie soll möglichst von Grundnetzstraßen umgrenzt sein und nicht größer als 1000m sein;
- innerhalb von Tempo 30-Zonen gilt Rechts vor Links, d.h. alle vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen sind zu entfernen. Keine LSA, keine Leitmarkierungen u.ä;
- der ÖPNV bleibt draußen, d.h. auf dem Grundnetz bzw. nur in Ausnahmesituationen (Endstränge u.ä.) innerhalb der Zonen.
- bauliche Maßnahmen sind über die Beschilderung hinausgehend notwendig, insbesondere zur optischen und physischen Markierung des Einfahrtbereiches, oder auch bei langen Fahrstrecken zur "Erinnerung" an Tempo 30 und zur Gestaltung verkehrsberuhigter Bereiche. Bauliche Maßnahmen sind sparsam einzusetzen, wegen der Kosten und der Wahrung des Charakters der jeweiligen Straße bzw. des Gebietes. Als bauliche Maßnahmen kommen in Frage: Aufpflasterungen, Fahrbahneinengungen, Gehwegvorstreckungen, Pflanzinseln, Fahrbahnteiler u.ä. - nicht empfehlenswert sind Schwellen.
- Fußgänger und Radfahrer dürfen keinen Einschränkungen ausgesetzt sein. Besonders zu schützende Aufenthaltsflächen für Fußgänger sind durch Poller zu sichern.

Belange der Feuerwehr, der Rettungsdienste, Dienstleistungsverkehr u.a. sind zu beachten.

- Stellplätze für den ruhenden Verkehr sollten nicht eingebüßt werden. Parken ist von Gehbahnen wieder zurück auf die Fahrbahn zu verlagern.

### 4. Welche Strategie der Umsetzung wird verfolgt?

-----

Die Tempo 30-Zonen lassen sich nicht gleichzeitig einrichten, wofür auch nicht die Notwendigkeit besteht.

Basierend auf einer Bestandsaufnahme sind 3 Prioritätengruppen gebildet worden:

- Gruppe 1: besonders dringend - in der Hauptsache wegen der mißlichen Verhältnisse wie starke Verkehrsbelastung, zu viel (auch Durchgangsverkehr) und zu schneller Verkehr, hohe Unfallgefahr, insbesondere unsichere Schulwege, hohe Einwohnerdichte, massive Forderungen aus der Bevölkerung u. a. m.

Gruppe 2: dringend - aber hoher Aufwand in städtebaulicher Planung und Realisierung, fehlende Voraussetzungen im Grundnetz

Gruppe 3: erforderlich - aber jetzt noch nicht von den Verhältnissen notwendig und den Voraussetzungen möglich.

Die Beschilderung ist als erster Schritt für eine möglichst große Anzahl von Zonen vorgesehen. Als zweiter Schritt folgen die baulichen Maßnahmen; auf Grund des Aufwandes für eine kleinere Anzahl von Gebieten pro Jahr. Die Gründe der Dringlichkeit können unterschiedlicher Art sein, sie sind sorgfältig zur Bestimmung der Rangfolge abzuwägen.

## Auswertung der Stellungnahmen

-----

Generell befürworten die vorliegenden Stellungnahmen der Ämter und Institutionen die Einführung von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen als ein wichtiges Mittel zur Verbesserung der Wohnqualität in dicht besiedelten Gebieten.

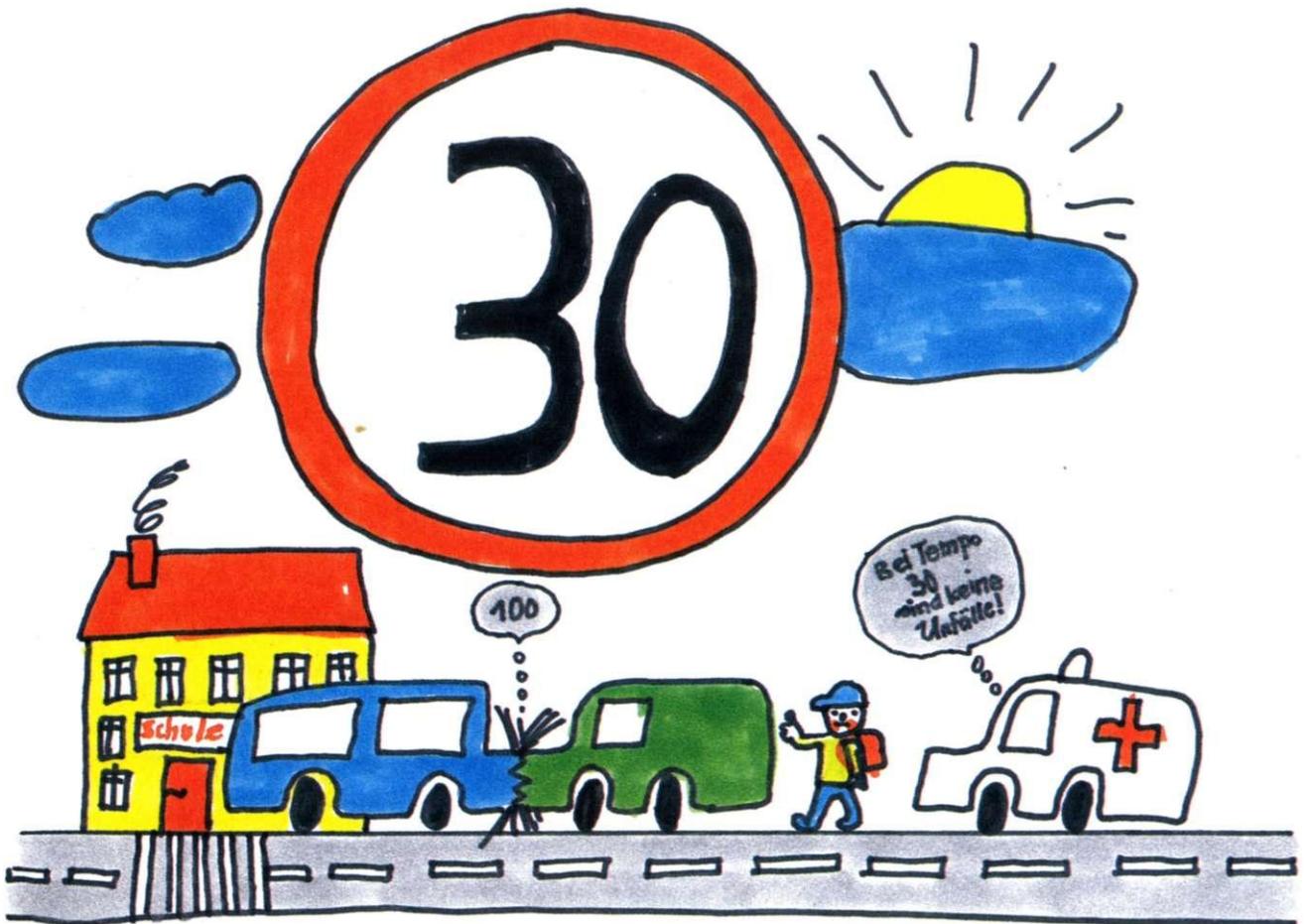
Zu den Hinweisen und in wenigen Detailfragen auch auftretenden kontroversen Auffassungen wird nach Abwägung folgendes vermerkt bzw. bei der weiteren Bearbeitung der Konzeption berücksichtigt:

1. Die vorgesehenen Zonen wurden auf ihre Größe und städtebaulichen Einheit überprüft. Eine Kontrolle der Vernetzung der Vorrangstraßen (Straßen mit Tempo 50) erfolgte. Es wurden einige Zonen verkleinert und mehr Straßen im Vorrangnetz belassen.
2. Mehrfach wurde auf den Ausbau des Vorrangnetzes als Ausgangsbasis für die Tempo 30-Zonen verwiesen. Die Straßen des Vorrangnetzes müssen leistungsfähig und sicher sein, um den stadtteilverbindlichen Verkehr und auch den Durchgangsverkehr aufzunehmen. Der Hinweis, "Tempo 30" nicht übereilt und schematisch durchzusetzen, wird beachtet. Dennoch kann nicht gewartet werden, bis alle Voraussetzungen und Bedingungen im Umfeld geschaffen sind. Eine Vielzahl von Erfahrungen zur flächenhaften Einführung von Tempo 30 liegt vor. Langfristige eigene Erfahrungen werden nicht als notwendig erachtet.
3. Bei der Zonengestaltung und Detailbearbeitung werden die Belange der Sonderfahrzeuge (Feuerwehr, Rettungsdienste) und Dienstleistungsfahrzeuge (u.a. Abfallwirtschaft) berücksichtigt.  
(Amt 37)
4. Dem Grundsatz zur Förderung des ÖPNV in der Stadt Magdeburg wird bei der Planung der Tempo 30-Zonen Rechnung getragen. Die Trassen der Straßenbahnlinien werden nur im Ausnahmefall (2x) in Bereichen der Endhaltstellen in die Zonenplanung einbezogen. In den Fällen, wo Linien des ÖPNV durch geplante Tempo 30-Zonen führen, werden sie im Detail mit der MVB abgestimmt.  
(MVB)
5. Die Vorbereitung der Einführung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wird sorgfältig geplant. Die in den Stellungnahmen gegebenen Hinweise zur Gewährleistung der Funktion der Gebiete, der Nichtbehinderung von Wirtschaftsverkehr, der Nichtbeeinträchtigung von kommerziellen Interessen, der Sicherung der Schulwege u.a.m. werden in der konkreten Bearbeitung der jeweiligen Gebiete berücksichtigt.

6. Die vorliegende Konzeption bildet die Basis für die weitere detaillierte Bearbeitung der Tempo 30-Zonen. Sie soll den Handlungsrahmen geben für die prinzipielle Einführung von Tempo 30 in den Wohngebieten. Die Konzeption ist nicht dogmatisch zu sehen. Sie muß sich den zu erwartenden Veränderungen im Stadtgebiet flexibel anzupassen. Die schrittweise Umsetzung ist nach der Prioritätenliste vorgesehen. Der Vorschlag zur Reihenfolge ist zu bestätigen. (Anlage 1)



Anja Thieme 4 d





Impressum:

Herausgeber:

Landeshauptstadt Magdeburg  
Büro für Öffentlichkeitsarbeit  
und Protokoll  
39090 Magdeburg

Redaktion:

Stadtplanungsamt Magdeburg  
Roswitha Baumgart

Text:

Roswitha Baumgart  
Klaus Eschke  
Thomas Wischnewski

Fotos:

Jutta Klose  
Stadtplanungsamt Magdeburg  
Peter Gerke

Grafik-Design:

Ateliergemeinschaft  
Rudolf Purke / Karl-Heinz Arlt VBK/BBK

Kinderzeichnungen,

Titelbild:

Robert Huchel, 4d GS Bruno-Beye-Ring

Herstellung:

Magdeburger Druckerei GmbH  
Nachtweide 36-43  
39124 Magdeburg

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg



**30** ist doch schnell genug!