



Wirkungsanalyse Tempo 30 Evaluation der Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen in der Stadt Cottbus



Vorstellung im Ausschuss für Umwelt
am 14.06.2016

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger

Wirkungsanalyse Tempo 30 in der Stadt Cottbus
Umweltausschuss 14.06.2016

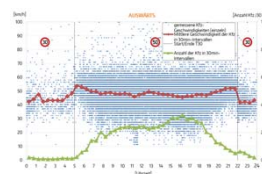
Seite 2

Vortragsgliederung

1. Projektablauf und Methodik
2. Ergebnisse Geschwindigkeitserhebungen
3. Zusammenfassung Anwohnerbefragung
4. Prüfung Städtebauliche Situation
5. Abschließende Bewertung und Einordnung

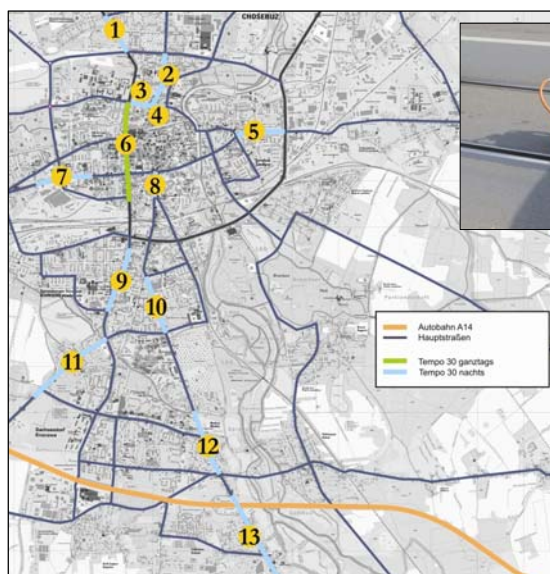
Projektablauf

1. Materialanalyse / Recherche und Auswertung vorliegender Daten
2. Erfassung und Vergleich des Geschwindigkeitsniveaus an ausgewählten Querschnitten mittels Seitenradartechnik
3. Erhebung von Fahrverlaufskurven mittels Verfolgungsfahrten
4. Zusammenführen und Clustern der Untersuchungsergebnisse
5. Erarbeitung eines Informationsflyers sowie Vorbereitung und Durchführung einer Online-Umfrage in den Tempo-30-Abschnitten
6. Endredaktion und Vorstellung der Ergebnisse



V ₃₀ -Differenz nach Tempo 30 (22-24 Uhr) gegenüber vorher (20-22 Uhr) in km/h		
Straße	Einwärts	Auswärts
Hübnerstraße	-1,6	-6,4
Karl-Liebknecht-Straße	-5,0	-5,0
Dörschener Straße	-6,4	-3,2
Sieglauer Landstraße	-8,0	-8,0
Madower Hauptstraße	-8,0	-8,0
Saarbrücker Straße MP2	-12,9	-14,5
Gallischer Hauptstraße	-11,3	-4,8
Saarbrücker Straße MP1	-14,5	-8,0

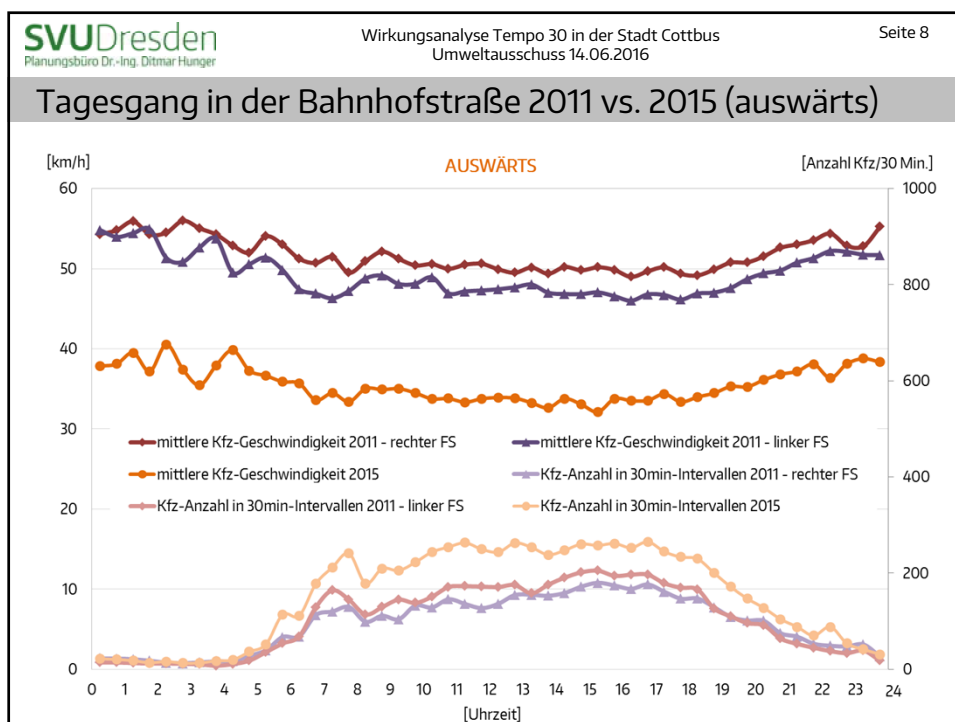
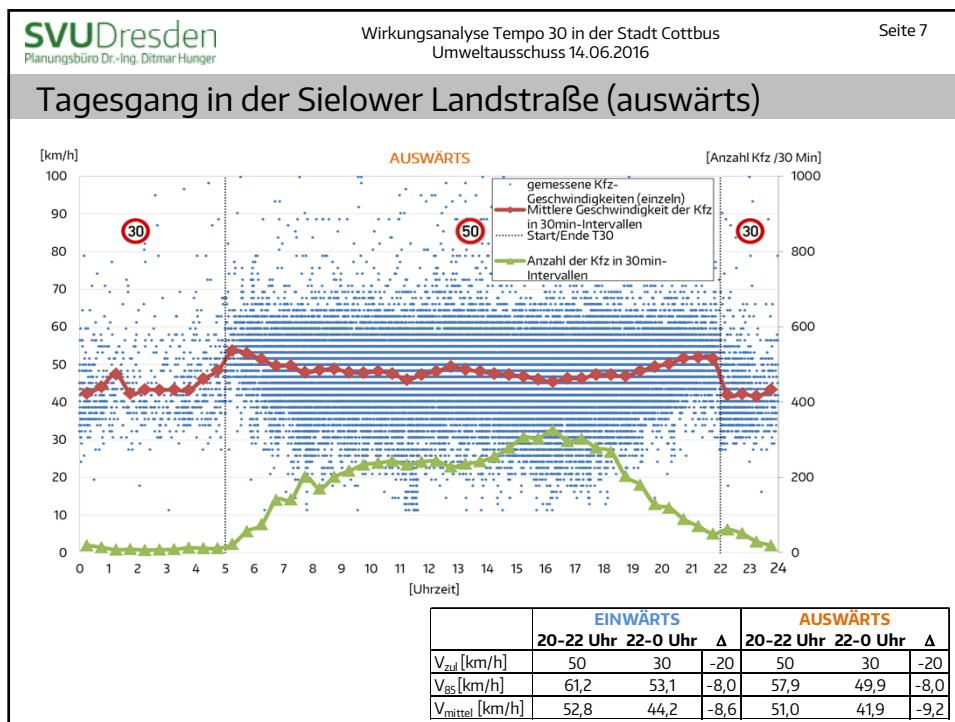
Übersicht zu den Tempo 30-Abschnitten

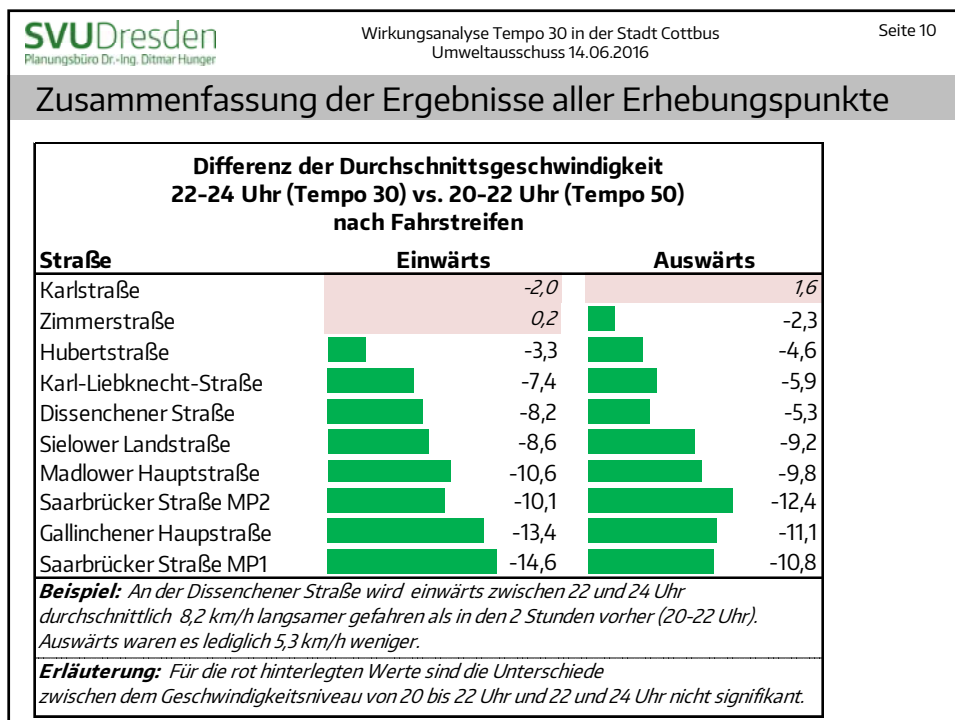
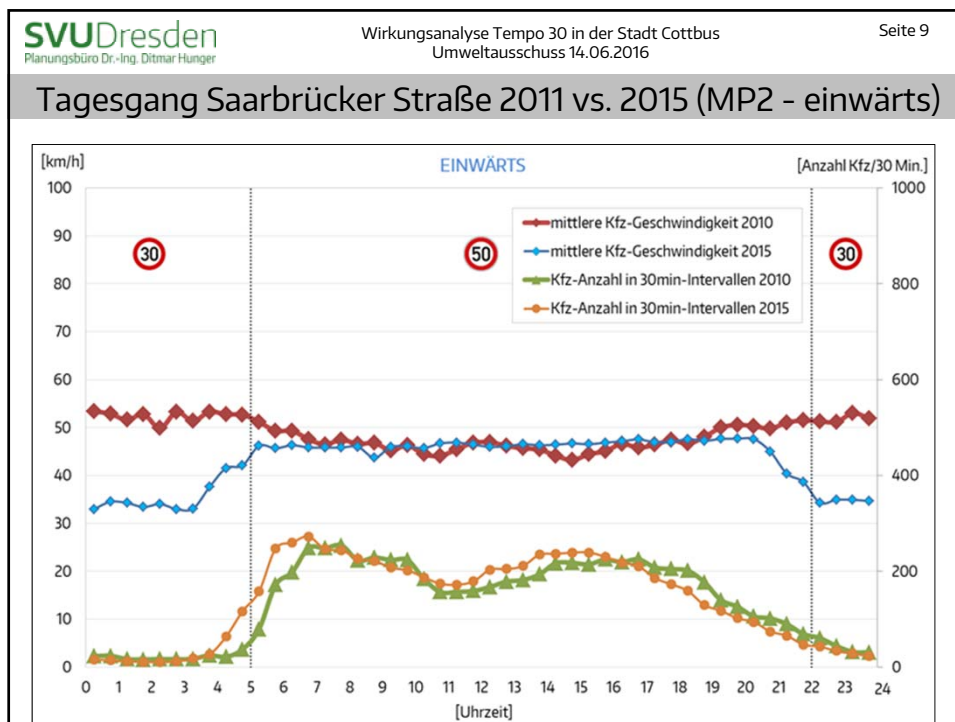


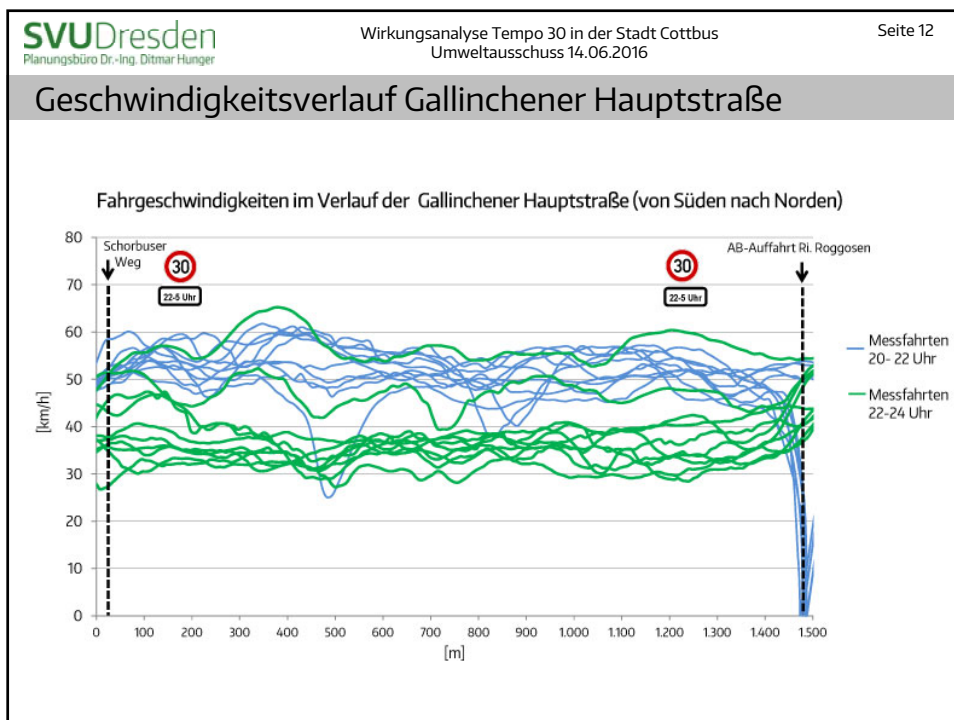
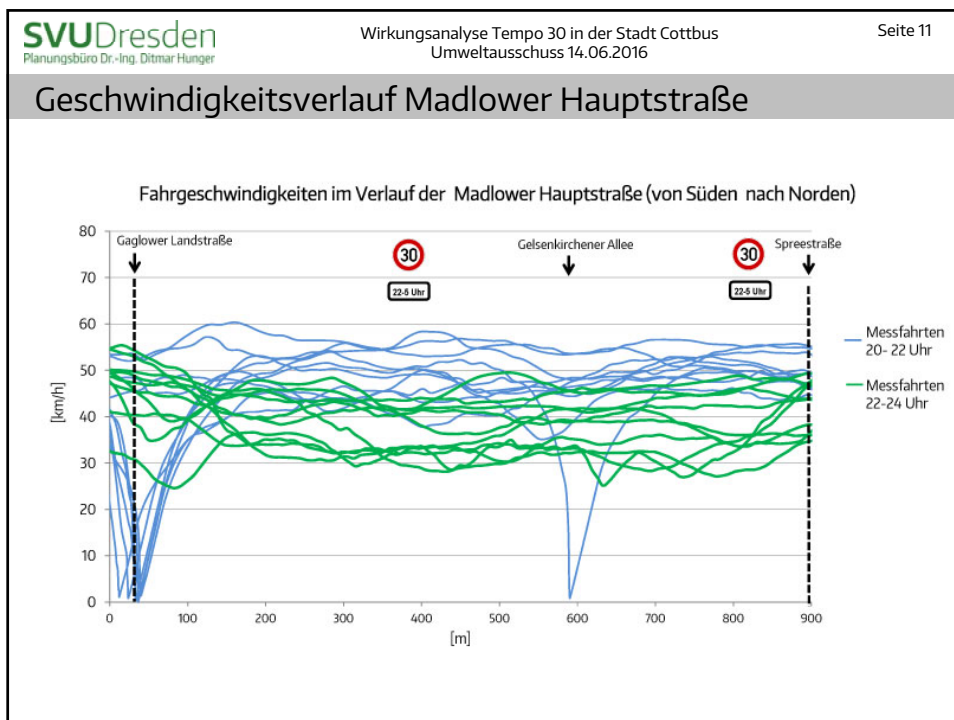
Erhebungstechnik

SVUDresden Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger		Wirkungsanalyse Tempo 30 in der Stadt Cottbus Umweltausschuss 14.06.2016	Seite 5
Vergleichsmessungen Tempo 30 vs. Tempo 50			
Messpunkten	Analysierte Messreihen (je eine Woche)		
Sielower Landstraße	2015: 22-5 Uhr (T50) vs. 5-22 Uhr (T30)		
Karlstraße			
Hubertstraße			
Zimmerstraße			
Dissenchener Straße			
Karl-Liebnecht-Straße			
Madlower Hauptstraße			
Gallinchener Hauptstraße			
Saarbrücker Straße MP1	2015: 22-5 Uhr (T50) vs. 5-22 Uhr (T30) 22-5 Uhr 2010 (T50) vs. 22-5 Uhr 2015 (T30)		
Saarbrücker Straße MP2			
Bahnhofstraße	0-24 Uhr 2011 (T50) vs. 0-24 Uhr 2015 (T30)		

SVUDresden Planungsbüro Dr.-Ing. Dittmar Hunger		Wirkungsanalyse Tempo 30 in der Stadt Cottbus Umweltausschuss 14.06.2016	Seite 6
Vortragsgliederung			
1. Projektablauf und Methodik 2. Ergebnisse Geschwindigkeitserhebungen 3. Zusammenfassung Anwohnerbefragung 4. Prüfung Städtebauliche Situation 5. Abschließende Bewertung und Einordnung			





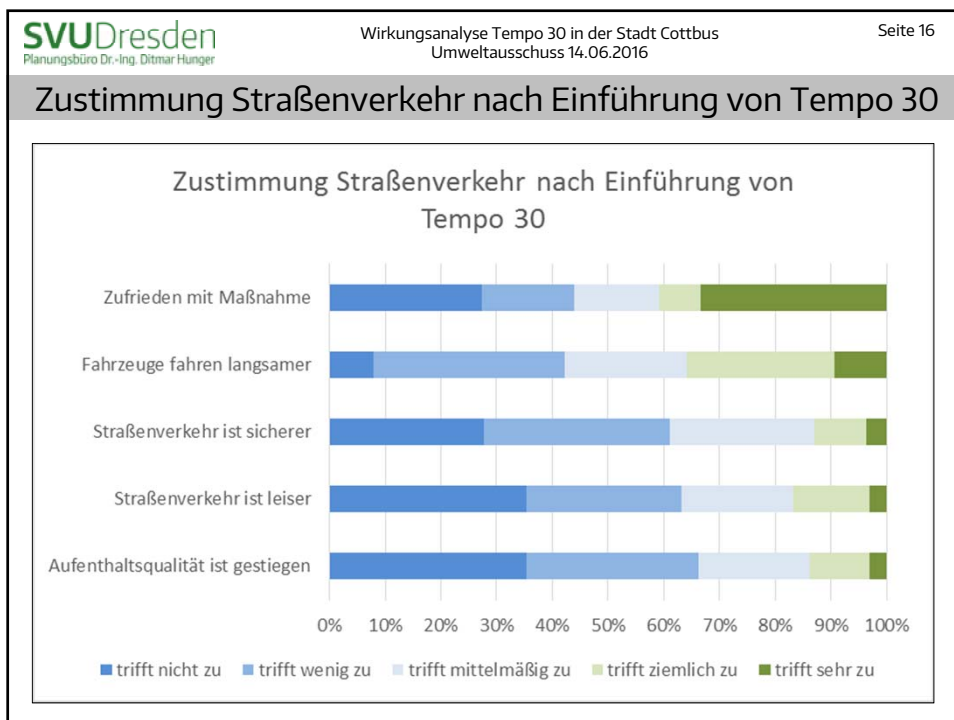
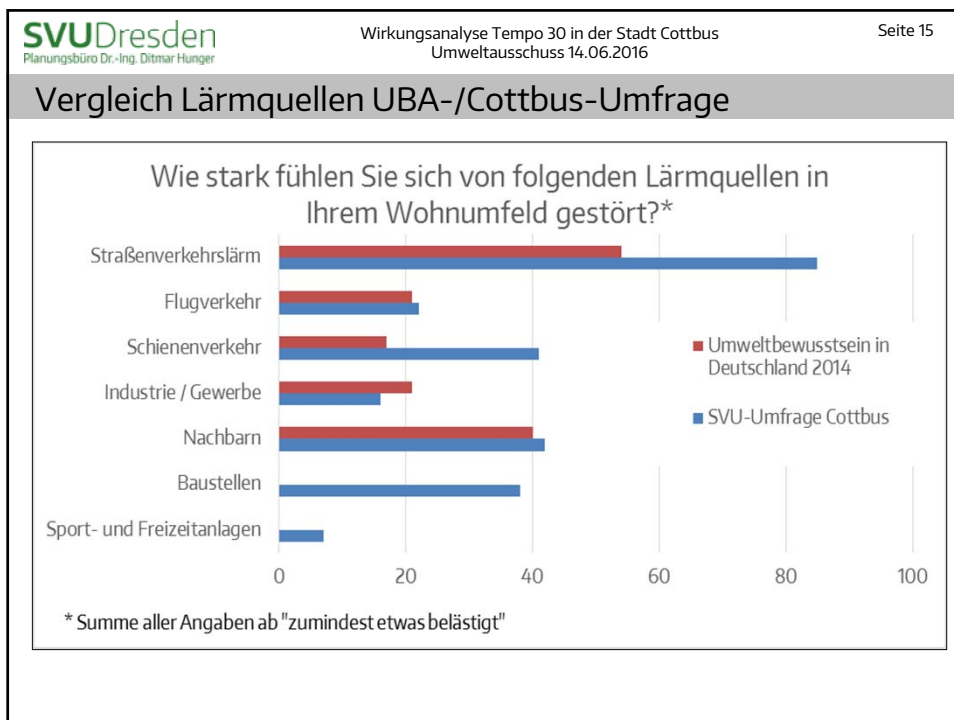


Vortragsgliederung

1. Projektablauf und Methodik
2. Ergebnisse Geschwindigkeitserhebungen
3. Zusammenfassung Anwohnerbefragung
4. Prüfung Städtebauliche Situation
5. Abschließende Bewertung und Einordnung

Anzahl der Teilnehmenden nach Straßenabschnitten





Vortragsgliederung

1. Projektablauf und Methodik
2. Ergebnisse Geschwindigkeitserhebungen
3. Zusammenfassung Anwohnerbefragung
4. Prüfung Städtebauliche Situation
5. Abschließende Bewertung und Einordnung

Prüfung Städtebauliche Situation - Saarbrücker Straße



Beschränkung Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Abschnitt Ortsausgang - Poznaner Straße planerisch und im Sinne der Optimierung bzw. Akzeptanzsteigerung denkbar



© OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA <http://www.openstreetmap.org>

Prüfung Städtebauliche Situation - Straße der Jugend



Ausdehnung der Tempo-30-Regelung auf den Gesamttag planerisch zu empfehlen



© OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA <http://www.openstreetmap.org>

Prüfung Städtebauliche Situation - Dresdener Straße



Beschränkung Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Abschnitt Eilenburger Straße - Leuthener Str. planerisch und im Sinne der Optimierung bzw. Akzeptanzsteigerung denkbar

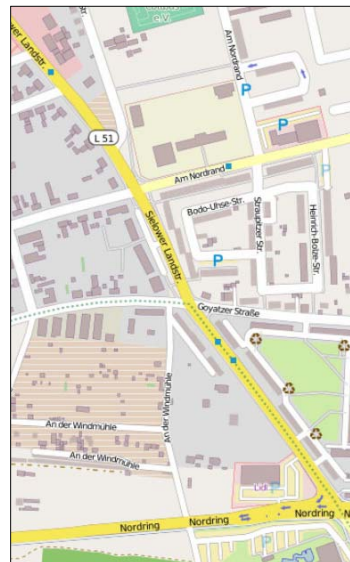


© OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA <http://www.openstreetmap.org>

Prüfung Städtebauliche Situation - Sielower Landstraße



Beschränkung Geschwindigkeitsbegrenzungen
 auf Abschnitt Nordring - Am Nordrand planerisch
 und im Sinne der Optimierung bzw.
 Akzeptanzsteigerung denkbar



© OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA <http://www.openstreetmap.org>

Vortragsgliederung

1. Projektablauf und Methodik
2. Ergebnisse Geschwindigkeitserhebungen
3. Zusammenfassung Anwohnerbefragung
4. Prüfung Städtebauliche Situation
5. Abschließende Bewertung und Einordnung

Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

- Durch Anordnung von Tempo 30 sind die Geschwindigkeiten signifikant geringer .
- Die Höhe der Minderungswirkungen ist unterschiedlich.
- Teilweise konnte eine Geschwindigkeitsreduktion von 15 km/h ermittelt werden.
- Durch die geringeren Geschwindigkeiten ergibt sich eine wahrnehmbare Lärminderung .
- Tempo 30 wirkt auch in weiteren Themenfeldern insbesondere im Zuge der Bahnhofstraße.
- Jeder Straßenabschnitt hat seinen eigenen Charakter. Teilweise bestehen Optimierungspotenziale.
- Die Ergebnisse passen gut zu Forschungs- und Praxiserfahrungen anderer Städte.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
 Fon: 0351 – 422 11 96
 Fax: 0351 – 422 11 98
 Mail: schönefeld@svu-dresden.de
 Web: www.svu-dresden.de

SVU Dresden
 Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
 Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
 Gottfried-Keller-Straße 24
 01157 Dresden