

Tempo 30 und kein Ende

Studien und Experten sind sich uneins über die Auswirkung eines Verkehrsversuchs

VON FELIX EISELE

■ **Hiddenhausen.** Die Weichen für einen Tempo-30-Versuch auf Hiddenhauser Ortsdurchfahrten sind längst gestellt. Das Thema aber lässt Bürger und Politik noch immer nicht los. Während Bürgermeister Ulrich Rolfsmeier für Anfang September Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßen NRW angekündigt hat, diskutieren Befürworter und Gegner im Internet das Für und Wider der Geschwindigkeitsbegrenzung. Die *Neue Westfälische* hat sich die Argumente angeschaut – und Experten und Studien konsultiert.

LÄRMBELÄSTIGUNG

Dass das hohe Verkehrsaufkommen auf der B 239

Auswirkungen auf den Geräuschpegel hat, ist unumstritten. In schalltechnischen Untersuchungen kam das Ingenieurbüro Akus zu dem Ergebnis, dass „die Schwelle der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeit“ auf beiden Straßen deutlich überschritten wird. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt der Landesbetrieb Straßen NRW. Mit einer Begrenzung auf Tempo 30 könne der wahrnehmbare Schalldruckpegel um jeweils 2,6 dB(A) gesenkt werden – eine Lärmreduzierung um vier Prozent. Gemeindevorstand und Rat sehen darin eine Bestätigung für das Vorhaben.

2003 wurde das EU-Projekt „HEAVEN“ abgeschlossen, bei dem auf einer viel befahrenen Straße in Berlin Tempo 30 getestet wurde.

Das Tempolimit führte zu einer Lärmreduzierung um 2 dB(A) bei Tag. Das Projekt kam aber auch zu dem Ergebnis, dass die Wirkung am Ende eher überschaubar bleibt: Da das menschliche Gehör eine Lärmänderung erst ab 3 dB(A) wahrnehmen kann, trage ein Tempolimit „nicht nennenswert“ zur Verbesserung der Lärmsituation bei. „Das deckt sich auch mit dem aktuellen Stand der Rechtsprechung“, heißt es dazu vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC), der stattdessen dazu rät, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen: „Ein lärmärmer Straßenbelag verringert den Verkehrslärm um 4 dB(A). Dies ist ein wirksamer Beitrag zum Lärmschutz.“

LUFTQUALITÄT

Befürworter von Tempo 30 sehen in dem Vorhaben auch einen Baustein für den Umweltschutz. Zu diesem Ergebnis kommt auch der Fachverband Fußverkehr Deutschland auf Grundlage eigener Beobachtungen. Eine niedrigere Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge, so der Verein, reduziere die benötigten Verkehrsflächen und den Bedarf wichtiger Ressourcen.



SICHERHEIT

Eine Londoner Langzeitstudie, die zwischen 1986 und 2006 die Effekte von entsprechenden Tempolimits auf die Verkehrssicherheit untersuchte, kam zu einem deutlichen Ergebnis: Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 Meilen pro Stunde (entspricht etwa 32 km/h) führte zu einer Reduktion der Verkehrstoten um 41,9 Prozent. Der stärkste Rück-



Zudem werde eine gleichmäßigere Fahrweise erreicht, weniger Abgas produziert und der Verschleiß der Bremsen verringert. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hofft zudem auf weniger motorisierten Pendelverkehr. „Dadurch gewinnen Radfahren und Fußverkehr wieder an Bedeutung“, heißt es mit Blick auf den Klimaschutz.

Michael Schreckenberger, Professor für die Physik von Transport und Verkehr an der Universität Duisburg-Essen, sieht hingegen die Gefahr, dass bei einem Tempolimit von 30 km/h häufiger gebremst wird. „Das wäre hinsichtlich der Emissionen negativ“, sagt er. Auch der ADAC sieht eher Nachteile für die Umwelt, weil bei Tempo 30 häufig in niedrigeren Gängen gefahren werde und der Spritverbrauch dadurch steige. Das EU-Projekt „HEAVEN“ belegt zwar eine tatsächliche Minderung der Schadstoffkonzentration, allerdings um lediglich zwei (Feinstaub) bis drei Prozent (Ruß, Stickoxide).



gang

wurde dabei bei Kindern sowie tödlich und schwer verletzten Personen verzeichnet. Bernhard Schlag, Professor für Verkehrspsychologie an der TU Dresden erklärt das so: „Der Bremsweg verkürzt sich erheblich und die Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer nähern sich einander an.“ Übrigens: Eine Verlagerung der Unfälle in angrenzende Straßen wurde bei der Studie nicht festgestellt.

Nach Einschätzung des ADAC würde die Verkehrssicherheit bei Tempo 30 sogar leiden. Der Grund: Der Schleichverkehr durch Wohngebiete würde dramatisch zunehmen, weil die Nutzung von Hauptverkehrsstraßen keinen Zeitgewinn mehr bringe. „Damit entsteht für Fußgänger und Radfahrer eine größere Gefährdung“, heißt es. Laut Michael Schreckenberger lasse zudem auch die Konzentration der Autofahrer bei Tempo 30 nach einiger Zeit stark nach. „Und wenn überall Tempo 30 gilt, wird das als Schika-



empfohlen. Dann werden die Autofahrer auch dort zu schnell fahren, wo 30 km/h sinnvoll sind – etwa an Kindergärten und Schulen.“ In einer schwedischen Studie wurde zudem beobachtet, dass viele Autofahrer dicht auffuhren, weil sie das Gefühl hatten, so schneller voran zu kommen.

VERKEHRSSFLUSS

Ein gleichmäßiges Tempo, so sagt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), trage auch zum Verkehrsfluss bei. „Entscheidend ist nicht die zulässige Geschwindigkeit, sondern das tatsächlich gefahrene Durchschnittstempo“, heißt im DVR-Report 4/2013. Und das liege ohnehin schon bei lediglich 23 km/h in Städten. Auch Bernhard Schlag widerspricht dem Gefühl vieler Autofahrer, dass hohes Tempo einen besseren Verkehrsfluss garantiere. „Das Gegenteil ist der Fall. Auf Autobahnen zum Beispiel liegt der beste Durchsatz bei 60 bis 80 km/h.“ Einer Studie der Universität Duisburg-Essen zufolge lässt sich der Verkehrsfluss durch Tempo 30 sogar verbessern: Insgesamt sei bei Autofahrern ein gleichmäßiger, gelassener und souveräner Fahrstil feststellbar, so Studienleiterin Maria Limbourg. Ähnliche Erfahrungen hat die rheinland-pfälzische Ortsgemeinde Herxheimweyer in einem Tempo-30-Versuch gemacht: Der Verkehrsfluss durch den Ort war entspannter, es entstanden weniger Stopp-and-Go-Situationen und die Stauungen haben sich reduziert.

Tatsächlich befürchten nur wenige Verkehrs-Experten einen schlechteren Verkehrsfluss durch Tempo 30. Der ADAC warnt zwar vor einer steigenden Staugefahr, nennt aber keine Argumente. Selbst die Automobil-Zeitschrift *Auto Bild* widersprach schon 2011 den Aussagen von Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), wonach der Verkehr bei Tempo 30 „zäh wie Kaugummi dahinziehen“ würde. Lediglich Professor Michael Schreckenberger betont, dass langsames Fahren den Verkehrsfluss senke, da Autofahrer beispielsweise Grünphasen verpassen würden. „Mit 50 km/h habe ich viel mehr Spielraum. Dann kann ich durch Beschleunigung gewisse Dinge ausgleichen.“

