

Keine Vorteile für die Umwelt durch Tempo 30

Die Beurteilung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h hängt vom jeweiligen Anwendungsfall ab. Tempo 30 in Wohngebieten ist durchaus sinnvoll, vor allem Sicherheitsargumente z.B. gegenüber Kindern, sprechen dort dafür. Auf Hauptverkehrsstraßen liegt dagegen eine andere Situation vor.

Immer wieder wird in Deutschland von unterschiedlichen Interessensgruppen die Diskussion um Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen angestoßen. Dabei werden gerne auch Umweltargumente wie Schadstoffausstoß und Lärm angeführt. Diese sind aber nicht stichhaltig: ein Tempolimit von 30 km/h bringt in diesem Bereich keine Vorteile.

Lärm

Die Lärmemission eines Fahrzeugs im innerstädtischen Geschwindigkeitsbereich setzt sich zusammen aus dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch sowie dem von Motor und Antriebsstrang. Unter 50 km/h hat bei vielen Pkw und noch deutlicher bei Nutzfahrzeugen und motorisierten Zweirädern das Motorengeräusch den stärksten Einfluss. Dabei bestimmt vor allem die Drehzahl, zum Teil auch das anliegende Drehmoment, den Lärmpegel. Bei Tempo 30 statt Tempo 50 wird zwar langsamer gefahren, aber auch in einem niedrigeren Gang – ob die Drehzahl dann steigt oder fällt, hängt vom einzelnen Fahrzeugtyp und vom Fahrstil des Fahrers ab. Bei der niedrigeren Geschwindigkeit kann das Fahrzeug also sogar lauter sein!

Auch Messungen zeigen die geringe Wirksamkeit des Tempolimits zur Verbesserung der Lärmsituation: 2003 wurde das EU-Projekt „HEAVEN“ abgeschlossen, bei dem in der Beusselstraße in Berlin sowohl Tempo 30 als auch ein Lkw-Fahrverbot getestet wurden. Das Tempolimit führte zu einer Lärmreduzierung um 2.0 dB(A) tags und 1.2 dB(A) nachts. Ein ähnliches Resultat erbrachte auch das Projekt „iq Mobility“. Dabei wurde bei einer auf Tempo 30 eingerichteten „Grünen Welle“ im Vergleich zu 50 km/h nachts eine Lärmreduzierung um 2 dB(A) ermittelt, tags war der Rückgang noch geringer. Da das menschliche Gehör nur eine

Lärmänderung von 3 dB(A) wahrnehmen kann (so auch der aktuelle Stand der Rechtsprechung), trägt ein Tempolimit nicht nennenswert zur Verbesserung der Lärmsituation bei.

Stattdessen sollte der Lärm an der Quelle bekämpft werden. Ein lärmarmere Straßenbelag verringert den Verkehrslärm um 4 dB(A) – dies ist ein wirksamer Beitrag zum Lärmschutz!

Luftqualität

In den genannten Untersuchungen zu Tempo 30 wurden darüber hinaus die Schadstoffemissionen untersucht. Auch hier bringt eine Geschwindigkeitsbeschränkung keine Vorteile, wie die Messergebnisse zeigen:

- Minderung der Schadstoffkonzentration laut Projekt HEAVEN:

	Tempo 30	Lkw-Umleitung
Ruß:	3 %	7 %
Feinstaub:	2 %	7 %
Stickoxide:	3 %	20 %

- Ergebnisse iq Mobility:
Die berechneten Emissionen von Stickoxiden konnten lediglich um 4 % und die von Dieselruß um 3% gemindert werden. Bei der gemessenen Immissionsbelastung waren ebenfalls keine signifikanten Unterschiede zu Tempo 50 feststellbar. Stattdessen kann durch ein Stau vermeidendes Verkehrsmanagement eine Verringerung der NO₂-Zusatzbelastung um 10 % erzielt werden.

Wirkung auf Verkehrsmengen

Hauptverkehrsstraßen haben die Aufgabe, große Verkehrsmengen aufzunehmen und so Wohngebiete und Anliegerstraßen zu entlasten. Diese Funktion können sie nur erfüllen, wenn sie ausreichend attraktiv und leistungsfähig sind. Wenn Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen dazu führt, dass auch nur ein kleiner Teil der Autofahrer auf das durch Wohngebiete führende untergeordnete Straßennetz ausweicht, steigt dort die Verkehrsmenge nennenswert an. Dies ist hinsichtlich der Lärmbelastung, der Schadstoffsituation und vor allem der Verkehrssicherheit äußerst kontraproduktiv.