

Stellungnahme

zur

Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtages NRW zum Antrag der Fraktion

Bündnis 90/die Grünen:

**„Mehr Verkehrssicherheit, bessere Luft und weniger Lärm – Einführung von Tempo 30
als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften“ am**

10. November 2021

13:00 Uhr

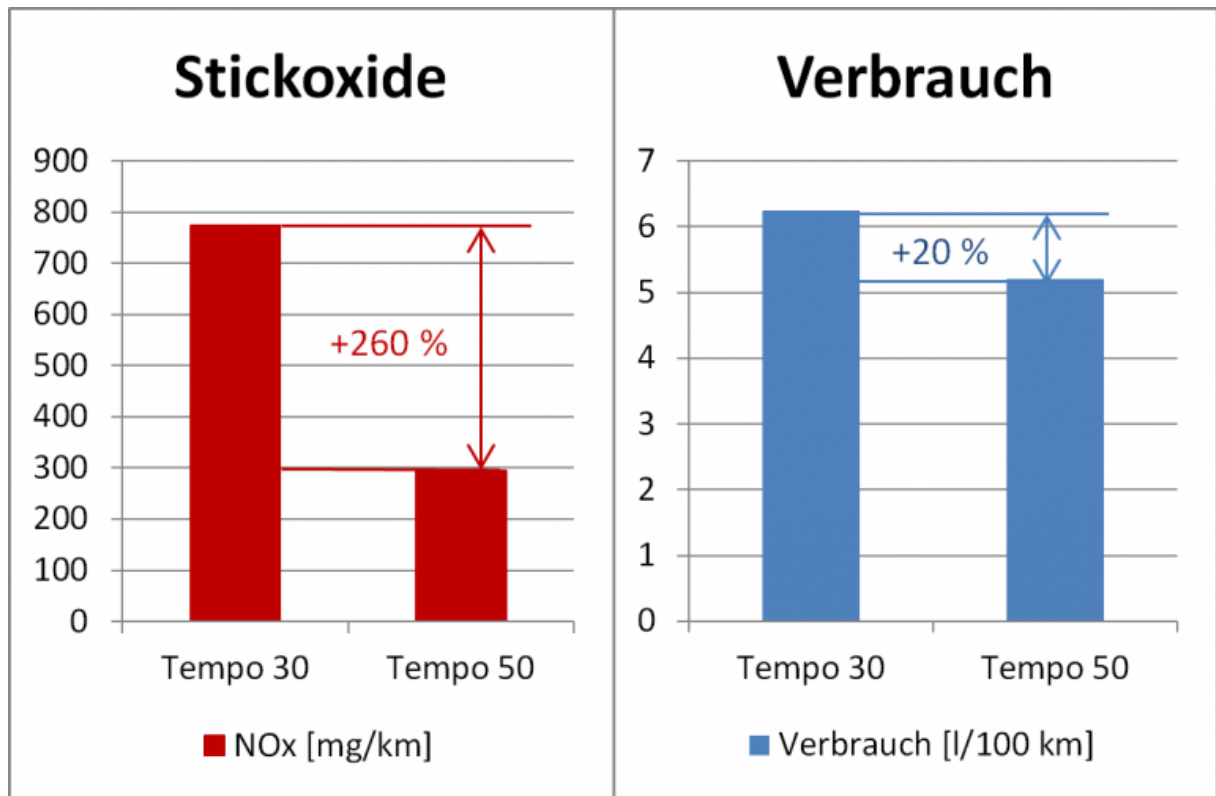
Landtag Düsseldorf

These 1: Der Wechsel von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h verbessert die Luftqualität:

Die Motoren sind in der Regel so ausgestattet, dass sie bei Tempo 30 einen ungünstigen Betriebspunkt haben, mit dem Ergebnis, dass sie bei dieser langsamen Geschwindigkeit mehr Sprit verbrauchen und demzufolge auch mehr Schadstoffe inklusive CO₂ emittieren. Dies trifft aber nur bei langen konstanten 30er-Strecken zu, nicht jedoch in Wohngebieten mit Seitenstraßen und Ampeln.

Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

„Die motorbedingten Belastungen durch Feinstaub steigen bei Tempo 30. Die Belastung durch Feinstaub, der durch Abrieb und Verwirbelung entsteht, sinkt dagegen. Auch die Stickstoffdioxid-Emissionen sind differenziert zu betrachten: Auf ebener Strecke bewirkt ein Tempolimit von 30 Kilometer pro Stunde eher höhere NO₂-Werte.“



Quelle:

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg: Vermessung des Abgasemissionsverhaltens von zwei Pkw und einem Fahrzeug der Transporterklasse im realen Straßenbetrieb in Stuttgart mittels PEMSTechnologie, Abschlussbericht, Mai 2011

Exkurs:

Längere Stand- und Wartezeiten an Einmündungen bedeuten auch mehr unnötigen Kraftstoffverbrauch. Somit kommt es auch zu einem höheren Ressourcenverbrauch.

Exkurs-Ende

Das Umweltbundesamt (UBA) und die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) kommen zu dem Ergebnis, dass vor allem der Verkehrsfluss für die Schadstoffmengen entscheidend ist.

Zwischenergebnis:

Es gibt unzählige Studien zu dieser These, aber mit höchst unterschiedlichen Ergebnissen. Daraus kann geschlossen werden, dass es in der Realität keine gravierenden Veränderungen gibt, sondern bestenfalls nur Nuancen im Bereich der Luftverbesserung. Diese werden eben nicht durch das Tempo, sondern über die Art der Daten bzw. über die Methodik der Erhebung beeinflusst. Großstadt, Kleinstadt oder Ortschaft - stark befahren, weniger stark befahren – guter oder alter Straßenbelag – viel oder wenig Lieferverkehre – Ampelphasen – Steigung oder Ebene etc. sind hier einige relevante Kriterien.

So wie bereits gehandhabt, ist nur eine individuell, orts- oder straßenbezogene Reduktion der Geschwindigkeit von 50 auf 30 auf Straßen sinnvoll, die nach einer längeren Messung ergibt, dass signifikante Verbesserungen der CO₂- / NO_x- oder Feinstaubwerte Werte festzustellen sind.

Gesamtergebnis:

Ziel ist eine Verstetigung des Verkehrs, bei gleichzeitig individueller Betrachtung der örtlichen Gegebenheiten für eine örtlich begrenzte Tempo 30 km/h Zone.

These 2: Der Wechsel von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h reduziert die Lärmbelastigung

Mit dem Begriff „Lärm“ wird unerwünschter Schall bezeichnet, der belästigend oder gesundheitsschädigend wirken kann. Da sich die individuellen Wünsche und Bedürfnisse der Menschen stark voneinander unterscheiden, greift es daher häufig zu kurz, „Lärm“ ausschließlich an bestimmten Dezibel-Werten festzumachen.

Bei einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h wird eine Minderung des Mittelungspegels von ca. 2,5 dB(A) erreicht. Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen eigentlich gemäß LärmschutzRichtlinienStV erst ab nachgewiesenen Pegelreduktionen von 3 dB(A) in Frage. Dies entspricht der Schwelle, ab der eine Lärmreduktion überhaupt erst wahrnehmbar ist. Da das Reifen-Fahrbahn-Geräusch bei Pkw bereits ab circa 30 km/h die dominierende Geräuschquelle ist, kann der Einsatz von lärm mindernden Fahrbahnbelägen die Lärmbelastung viel effektiver verringern. Ein moderner geräuschmindernder Straßenbelag, z.B. offenporiger Asphalt (OpA) kann um bis zu acht dB(A) leiser als der Referenzbelag sein.

Zwischenergebnis:

Die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bringt zwar einen (minimal) messbaren, aber für den Menschen als Sensor des „Lärms“ kaum wahrnehmbaren Effekt.

Gegner von Tempo 50 argumentieren gerne mit negativen gesundheitlichen Folgen, die durch den Verkehrslärm entstünden. Lärm steigere angeblich den Blutdruck. Ganz aktuell wurde dies durch die größte bisher durchgeführte Studie zur Auswirkung von Lärm auf die Gesundheit widerlegt: In der NORAH-Studie wurde nachgewiesen, dass es diesen Einfluss auf den Blut(hoch)druck nicht gibt. Es gibt zwar messbare negative gesundheitliche Auswirkungen, aber diese sind derart gering und wären nur bei Pegelreduktionen weit oberhalb von 10 dB(A) relevant, sodass eine Senkung von 50 auf 30 km/h in diesem Zusammenhang quasi keine Rolle spielt.

Die Studie sagt, dass für jede 10 dB(A) mehr Straßenverkehrslärm das Risiko bei depressiven Episoden um 4,1%, für Herzinfarkt um 2,8%, für Herzinsuffizienz um 2,4% und für Schlaganfall um 1,7% steigt. Also: Ja, es gibt eine messbare Zunahme von Erkrankungen mit einer Zunahme des Lärms, die aber nur sehr gering ausfällt und damit kaum spürbar ist.

Quelle:

Gesamtbetrachtung des Forschungsprojekts NORAH, Gemeinnützige Umwelthaus GmbH, Kelsterbach, 07. Oktober 2015

Zum Vergleich: Eine Halbierung des Lärms würde erst ab einer Senkung um 10 dB(A) erreicht. Um das zu erreichen, müsste der Verkehr aber um 90% abnehmen!

Gesamtergebnis:

Eine subjektiv, menschlich wahrnehmbare Lärmreduzierung ist durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit nicht gegeben. Ein positiver Gesundheitseffekt nicht signifikant messbar.

These 3: Mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30km/h

Generelle Verkehrssicherheit

Diese These ist nur in Zusammenhang mit etwaigen Unfällen zu setzen. Ein Argument der Tempo 50 Gegner ist, dass Unfälle, die mit Tempo 30 passieren, weniger schlimm seien als jene mit Tempo 50. Das ist richtig, aber trotzdem kein pauschal gültiges Argument gegen Tempo 50, denn sofern ohnehin keine nennenswerten Unfallzahlen existieren, gibt es auch keinen Vorteil von Tempo 30.

Unumstritten ist die Tatsache das ein Unfall mit Tempo 30 tendenziell weniger Schaden verursacht als ein Unfall mit Tempo 50. Deshalb ist die gelebte Praxis, dass man verkehrsunfalltypische Straßen oder aber Straßen, welche an Schulen, Altersheimen, Sportstätten, Schwimmbäder und Krankenhäuser zur Tempo 30 Zone erklärt, richtig und sinnvoll. Durch diese Abstufung der Geschwindigkeit (!) ist der Autofahrer gewarnt, dass er hier besondere Verkehrsteilnehmer oder eine hohe Unfallgefahr zu erwarten hat und seine

Aufmerksamkeit steigt. Wenn überall 30 Zone ist, ist dieser wichtige Warnhinweis nicht mehr gegeben. Erst die besondere Reduzierung der Geschwindigkeit macht die besonderen und vulnerablen Verkehrspunkte sichtbar.

In diesem Zusammenhang:

Keine bisherige bekannte Studie belegt aber, dass die Unfallhäufigkeit sich bei einer 20 KM - Temporeduktion verringert, wenn die Unfallursachen folgende sind: überhöhte Geschwindigkeit über 50 km/h, Alkohol oder Drogenkonsum, Ablenkung durch Handy etc. beim Fahren, Missachtung der Vorfahrtregeln oder der tote Winkel beim Abbiegen. All diese Ursachen werden nicht durch eine Temporeduzierung abgestellt oder gemindert. Im Gegenteil: Es ist davon auszugehen, dass die Problematik „Handy am Steuer“ noch gravierender wird, weil Autofahrer, die monoton mit Tempo 30 fahren, eher geneigt sind, mal auf das Handy zuzuschauen oder gar ein Messenger zu benutzen. Die Aufmerksamkeit nimmt generell bei allen Verkehrsteilnehmer bei Tempo 30 ab.

Zwischenergebnis:

Ob sich die Konzentration auf die Straße bei einer niedrigeren Geschwindigkeit erhöht ist fraglich; eher das Gegenteil ist zu erwarten.

Sicherheit für Radfahrer:

Radfahrer können bei 50 km/h zügig überholt werden, wie es die StVO fordert. Bei 30 km/h ist die Differenzgeschwindigkeit so gering, dass der Überholvorgang sehr lange dauert. Hierbei verschätzen sich viele Autofahrer, was gefährliche Situationen für Radfahrer zur Folge haben kann. Und für umsichtige Autofahrer, die dann auf ein Überholen verzichten, bedeutet jeder Radfahrer noch langsamer als 30 km/h fahren zu müssen. In Bezug auf Fußgänger und Radfahrer z.B. bei Überquerung der Straße ist festzustellen, dass diese den langsameren Verkehr falsch einschätzen und unachtsamer die Straße überqueren.

Sicherheitsverluste durch Tempo 30

Ein wichtiger, aber oft vergessener Aspekt, sind die höheren Alarmierungszeiten für die Feuerwehr und trotz Sonderrechten auch längeren Anfahrtszeiten für den Rettungsdienst und die Polizei. Wird ein Feuerwehrmann zum Einsatz gerufen, fährt er auf dem Land und als Löschgruppenmitglied im Privatauto ohne Sonderrechte zur Station, muss sich also wie alle anderen an die Beschränkungen halten. Späteres Eintreffen in der Station bedeutet späteres Ausrücken und kann im Ernstfall genauso Menschenleben kosten, wie ein Unfall, der mit T30 vielleicht glimpflicher ausgegangen wäre. Ein paar Sekunden können hier über Leben und Tod entscheiden.

Gesamtergebnis:

Einem fraglichen Sicherheitsgewinn durch eine Geschwindigkeitsreduzierung steht ein spürbares und erkennbares Sicherheitsrisiko entgegen.

These 4: Der ÖPNV wird ausgebremst

Die Auswirkungen auf den ÖPNV reduzieren sich auf den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV). Der ÖSPV umfasst Kraftomnibusse und Straßenbahnen mit straßenbündigem Bahnkörper. Für diese gilt die Höchstgeschwindigkeit nach der StVO.

Der ÖPNV ist nur von den Tempo-30-Regulierungen betroffen, wenn dieser nicht auf Straßen eines Vorbehaltsnetzes verkehrt. Hierbei liegt jedoch ein Zielkonflikt vor. Zum einen soll der ÖPNV schnell das Fahrtziel erreichen, zum anderen wird angestrebt die Fahrgäste möglichst gut und unmittelbar anzubinden. Für letzteres muss der ÖPNV auch auf den mit Tempo 30 regulierten Straßen im Wohngebiet, und nicht nur auf den Hauptverkehrsstraßen, verkehren.

Für einen Kilometer in einem Streckenabschnitt mit Tempo 30 km/h benötigt ein Bus gegenüber Tempo 50 etwa eine halbe bis eine Minute mehr Fahrzeit. Wenn bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in dem Streckenabschnitt vorhanden sind (Straßenschwellen) oder eine Rechts-vor-links-Regelung vorliegt, könne sich die Fahrzeit um weitere 1,5 Minuten pro Kilometer erhöhen. Auch der Deutsche Städtetag hat sich näher mit der Thematik beschäftigt. Nach diesem werden im Fahrplan Fahrplanreserven für eine komfortable Fahrweise und das Aufholen von Verspätungen durch zügigeres Fahren eingeplant. Diese Zeitpuffer seien in der Hauptverkehrszeit häufig bereits ausgeschöpft. Seien nur kurze Streckenabschnitte von einer Geschwindigkeitssenkung betroffen, so liegen die Fahrzeitdifferenzen in der Regel in der Fahrplantoleranz und es komme zu keiner Überbeanspruchung der Fahrplanreserve. Seien jedoch längere Streckenabschnitte oder der gesamte Umlauf betroffen, so müsse die zusätzlich benötigte Fahrzeit über die Wendezeit abgedeckt werden. Oftmals sei in einem Busumlauf nur eine geringe Wendezeit eingeplant. So könne bereits eine geringe Fahrzeitverlängerung von zwei bis drei Minuten dazu führen, dass kein regelmäßiger Takt mit der gleichen Anzahl an Fahrzeugen möglich ist. Die Folge: Es müssten zusätzliche Fahrzeuge angeschafft werden.

Zwischenergebnis:

Eine längere Fahrzeit verursacht sprunghaft höhere Kosten, vor allem für die Fahrzeuganschaffung, die Instandhaltung und das Fahrpersonal. Die Annahme des ÖPNV durch die Bevölkerung sinkt durch die längeren Fahrzeiten.

Eine weitere Folge der Fahrzeitverlängerung, die nicht durch die Fahrplanreserve aufgefangen werden könne, sei das Verpassen von Anschlüssen. Die Fahrpläne der ÖPNV-Linien seien oftmals so miteinander verknüpft, dass für die Fahrgäste optimale Anschlüsse und Umsteigebeziehungen bestehen. Durch eine längere Fahrzeit können unter Umständen Anschlüsse nicht mehr erreicht werden, insbesondere, wenn auf einem Linienweg mehrere Anschlusspunkte liegen.

Gesamtergebnis:

Die Attraktivität des ÖPNV sinkt.

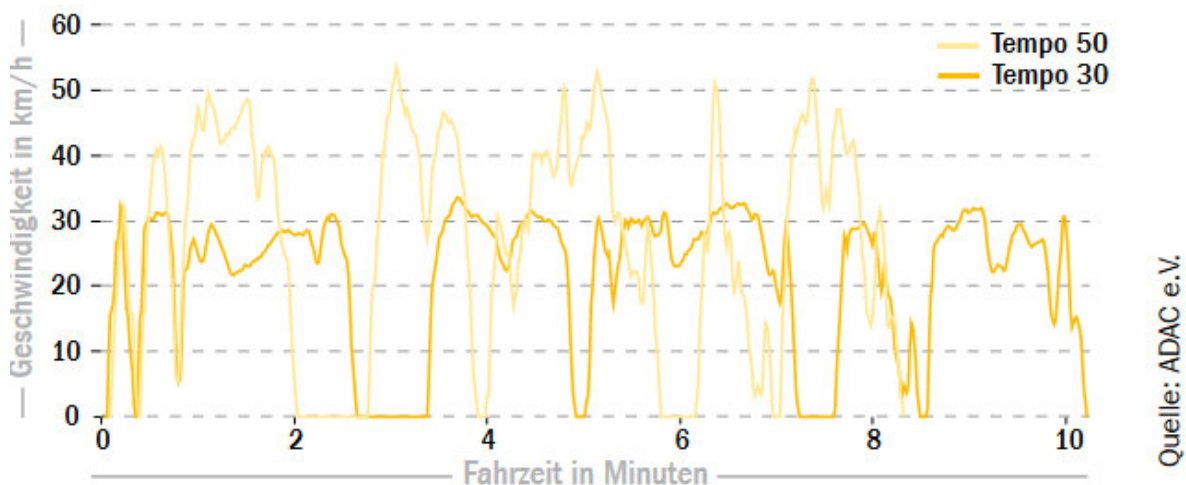
Neben den längeren Fahrzeiten für die Bevölkerung sind signifikante Kostensteigerungen für die Verkehrsbetriebe zu erwarten.

These 5: Dramatische Folgen für den innerstädtischen Lieferverkehr

Die Reisezeit auf einer Straße mit Tempo 30 ist grundsätzlich zunächst einmal länger als auf einer Strecke mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Ohne Halte wird ein Fahrzeug eine Strecke von fünf Kilometern bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h in etwa sechs Minuten bewältigen, während es bei Tempo 30 für dieselbe Strecke zehn Minuten benötigt. Dies entspricht einem zeitlichen Mehraufwand von 67 Prozent oder rund zwei Drittel.

In der Realität zwingen Ampeln zum Abbremsen und Anhalten. Hinzu kommen verkehrsbedingte Störungen, etwa durch einparkende oder abbiegende Autos. Für eine dreieinhalb Kilometer lange Versuchsstrecke wurden im Rahmen von Befahrungen durch den ADAC bei Tempo 50 mehr als acht Minuten benötigt. Bei freier Fahrt ohne Halt hätte die Fahrt mit 50 km/h nur vier Minuten gedauert.

Fahrzeiten bei Tempo 30 und Tempo 50



Mit Tempo 30 dauerte die Fahrt – bei gleichen Verkehrsbeeinträchtigungen – gut zehn Minuten, also etwa zwei Minuten länger als bei Tempo 50. Die Reisezeit nahm um etwa 25 Prozent zu.

Zwischenergebnis:

Die längeren Fahrzeiten können auch im Lieferverkehr nur mit mehr Fahrzeugen ausgeglichen werden.

In diesem Zusammenhang:

Kostensteigerung für die Gewerbetreibende und damit für die Bevölkerung

Unnötige Zeitverluste treffen auch Gewerbetreibende wie u.a. Handwerker, Handelsvertreter, Lieferanten und Bus- und Taxifahrer. Hier bedeutet jeder Zeit- auch einen Geldverlust, der an den Endkunden weitergereicht wird. Taxifahrten kosten mehr, Bustickets kosten mehr, Handwerker kosten mehr, Waren kosten mehr.

Die schon jetzt fragile Lieferkette wird noch mehr belastet und droht vielleicht auch durch diese Maßnahme nun endgültig zu zerreißen.

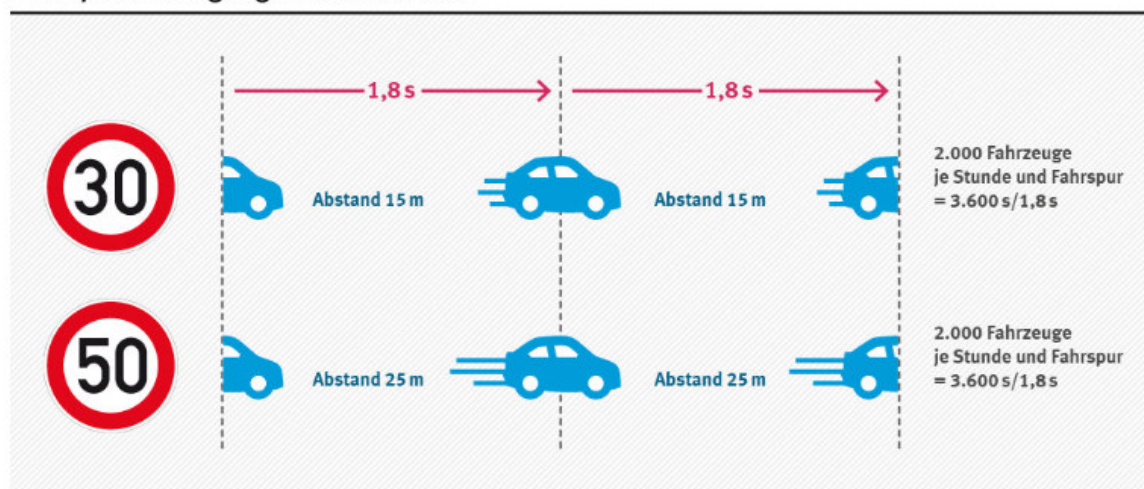
Inwiefern sich eine Tempo Umstellung auf Pendler auswirkt, lässt sich nur spekulativ beantworten. Sicher ist, das es unattraktiver wird zu pendeln, Städte verlieren Ihre Arbeitskräfte.

Die Sättigungsverkehrsstärke hängt vom zeitlichen Abstand der fahrenden Kraftfahrzeuge ab. Bei Einhaltung des Mindestabstandes („halber Tacho in Metern“) liegt der zeitliche Fahrzeugabstand (der auch als Zeitbedarfswert oder Bruttozeitlücke bezeichnet wird) bei Standardbedingungen für Pkw sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 bei 1,8 Sekunden.

Die Sättigungsverkehrsstärke beträgt somit bei 50 km/h und bei 30 km/h grundsätzlich 2.000 Kfz je Stunde und Fahrstreifen (Abbildung 1). Sie kann durch verschiedene Einflüsse sinken, die jedoch nicht durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit beeinflusst werden.

Abbildung 01

Prinzip der Sättigungsverkehrsstärke



Quelle: LK Argus, eigene Darstellung.

Gesamtergebnis:

Bei sinkender innerstädtischer Geschwindigkeit und steigender Kraftfahrzeuganzahl sind Staus vorprogrammiert. Überdies sind Rückstaus auf die Zubringerstraßen wie Regionalstraßen oder Autobahnen zu befürchten. Der Lieferverkehr bricht zusammen.

These 6: Tempo 30km/h ist umweltfreundlicher?

Wir haben oben zusammengetragen, dass Tempo 30 km/h zu einem 20% höheren Kraftstoff -verbrauch führt und zu einer teilweisen Erhöhung von 260% NOx. Die langsamere innerstädtische Geschwindigkeit führt zu der Notwendigkeit von mehr Fahrzeugen im ÖPNV und bei den Lieferanten. Dies wiederum führt zu einem höheren Ressourcenverbrauch und höherer Umweltbelastung.

These 7: Verdrängungs- und Verlagerungseffekten

Durchgangs- und Hauptstraßen sollen den überörtlichen Verkehr bündeln und zügig durch den Ort führen. Um einerseits die Reisezeiten der Kraftfahrer möglichst kurz zu halten, und andererseits Anwohner von Lärm und Gestank des stehenden oder kriechenden Verkehrs zu schützen.

Wird eine Durchgangsstraße aber beschränkt, sodass sie nur noch dieselbe Reisegeschwindigkeit wie in Wohngebieten (Zone 30) erlaubt, dann sucht sich der Verkehr andere, schnellere Wege. Verkehr sucht sich nun einmal, wie elektrischer Strom, stets den Weg des geringsten Widerstands. Eine Abkürzung durch ein Wohngebiet wird damit attraktiver als die Fahrt auf der Hauptstraße. Damit verlagert sich ehemals auf wenige Haupt- und Durchgangsstraßen gebündelter Verkehr in die Breite und führt an anderen Orten, auch Wohngebieten, zu mehr Lärm und Gestank.

Wenn nun die Abkürzung durch ein Wohngebiet attraktiver wird, dann nimmt auch dort gerade bei dem vulnerablen Teil der Bevölkerung, den spielenden Kindern, die Möglichkeit einer Verletzungsgefahr durch den erhöhten Teil der Durchfahrten in Wohngebieten zu. Dies kann nicht wünschenswert sein.

Fazit:

Der Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. lehnt die flächendeckende Einführung von Tempo 30 aufgrund der vielen Gegenargumente und fragwürdigen Behauptungen, die mit den Zielen des Antrages nicht übereinstimmen, ab. Er bittet darum, dem Antrag der Bündnis90/DieGrünen nicht zuzustimmen.

Prof. Dr. Rüdiger Ostrowski

Vorstand

Mitautoren:

Yuliya Zahorskaya

Bernhard Philipps

RA Benjamin von Cetinich