**TEMPO 30 – Wie vor Ort umsetzen?**

**==============================**

**Das UMWELTBUNDESAMT (UBA) konstatiert in der STUDIE „Verbesserung der Umweltqualität in KOMMUNEN durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf HAUPTVERKEHRSSTRASSEN“:**

**„Die Umweltwirkungen von überhöhten Geschwindigkeiten an innerstädtischen HAUPTVERKEHRSSTRASSEN lassen sich NICHT nur im Bereich der EMMISSIONEN festmachen.**

**Sie betreffen VOR ALLEM auch die WOHN- und UMFELDQUALITÄT …“.**

**EMPFEHLUNG des UBA:**

**„Entscheidend für verkehrsrechtliche Anordnungen zur Minderung des Geschwindigkeitsniveaus (GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNGEN) sollte NICHT ausschließlich die verkehrsrechtliche Bedeutung der Straße (Baulast) sein, sondern „die WIRKUNG der STRASSE auf ihr UMFELD, die urbanen Nutzungen sowie die GESUNDHEIT der ANWOHNER“.**

**Das MINISTERIUM für VERKEHR und INFRASTRUKTUR (MVI) hat im „MÄRZ 2012) mit dem KOOPERATIONSERLASS neue Hinweise zur „Umsetzung von LÄRMAKTIONSPLÄNEN“ herausgegeben und dabei auch aufgezeigt, welche rechtlichen Möglichkeiten für „lärmmindernde Maßnahmen“ im Verkehr bestehen, wie z.B. „TEMPO 30 km/h in den Nachtstunden oder „ganztags in ORTSDURCHFAHRTEN“.**

**Möglichkeiten sind im INTERESSE der BÜRGER auszuschöpfen.**

**Interessant hierzu:**

**„Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 km/h aus LÄRMSCHUTZGRÜNDEN auf innerstädtischen Bundes- und DURCHGANGSSTRASSEN =** [**http://www.9.landtag-bw.de/wp14/drucksachen/7000/14 7154 d.pdf**](http://www.9.landtag-bw.de/wp14/drucksachen/7000/14%207154%20d.pdf)**“.**

**AUSZUG aus „Verbesserung der Umweltqualität in KOMMUNEN durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf HAUPTVERKEHRSSTRASSEN – UMWELTBUNDESAMT** [**http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3152.pdf - 2007**](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3152.pdf%20-%202007)

**Im Forschungsvorhaben wurde der Einfluss „überhöhter Geschwindigkeiten auf die UMWELTQUALITÄT an HAUPTVERKEHRSSTRASSEN untersucht unter Einbezug der Aspekte EMMISSION von Schadstoffen, LÄRM, WOHN- und UMFELDQUALITÄT etc..**

**Konkret für dieses Forschungsprojekt u.a.:**

**Verbesserung der VERKEHRSSICHERHEIT**

**STEIGERUNG der LEBENS- und WOHNQUALITÄT**

**= ENTSCHLEUNIGUNG des KFZ-VERKEHRS.**

**Ein THEMA dieses Forschungsprojektes:**

 **„TEMPO 30 km/h“.**

**Festgestellt wurde hierbei, dass sich eine Geschwindigkeitsbegrenzung nur „minimal“ auf die durchschnittliche Geschwindigkeit des Autoverkehrs.**

**So wurde z.B. in der „Tempo-30-Stadt GRAZ/Österreich“ festgestellt, dass sich die Fahrtzeit bei einer fünfzehnminütigen Fahrstrecke bei TEMPO 30 im Mittel lediglich um eine knappe MINUTE verlängert.**

**Auch eine Untersuchung in KAISERSLAUTERN kommt zu dem Ergebnis, dass die Verkehrssituation einer Straße durch die Einführung von „TEMPO 30“ kaum beeinträchtigt ist.**

**Weiterhin wurde festgestellt, dass TEMPO 30 gerade auf Straßen mit einer gewissen Verkehrsbedeutung „besonders wirkungsvoll ist“.**

**In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass besonders in „Hauptverkehrs- und Sammelstraßen“ GESCHWINDIGKEITSDÄMPFUNG erforderlich ist und solche Straßen NICHT aus den TEMPO-30-ZONEN herausgehalten werden dürfen.**

**SCHADSTOFFBELASTUNG = Eine weitere Untersuchung im Auftrag des UBA hat ergeben, dass ein „Zusammenhang zwischen Schadstoffbelastung der UMWELT und gefahrener GESCHWINDIGKEIT“ besteht.**

**Bei TEMPO 30 sind demnach Reduzierungen der EMISSION von STICKOXIDEN um 40% zu erwarten und bei KOHLENMONOXID keine Verschlechterung.**

**Das Ergebnis fällt umso günstiger aus, je niedertouriger und gleichmäßiger gefahren wird … weiter … dass durch eine REDUZIERUNG der Geschwindigkeit positive Effekte NICHT nur für den Immissionsschutz erzielt werden – trotz Veränderungen des Geschwindigkeitsniveaus durch eine wesentlich homogenere Fahrweise.**

**Im Jahre 2003 wurden in der BERLINER Beusselstraße“ luft- und LÄRMMINDERNDE Wirkungen verschiedener verkehrslenkender Maßnahmen untersucht – darunter auch eine Maßnahme, bei der**

 **„ … für einen bestimmten ZEITRAUM eine GESCHWINDIGKEITS-**

 **BEGRENZUNG auf 30 km/h eingeführt wurde … und ein**

 **DURCHFAHRVERBOT für LKW über 3,5 Tonnen“.**

**LÄRMBELASTUNG = Der Lärm ist wahrscheinlich die größte, subjektiv empfundene Umweltbelastung und damit von „herausragender, gesellschaftlicher Bedeutung“.**

**LÄRM wird als unerwünschter, störender und gesundheitsschädlicher Schall definiert.**

**Die WHO (Weltgesundheitsorganisation) versteht unter der GESUNDHEIT des MENSCHEN sein umfassendes, körperliches, seelisches und soziales WOHLBEFINDEN = „Wenn also ein MENSCH unter LÄRM leidet, ist er NICHT mehr als gesund anzusehen“.**

**Im innerstädtischen Bereich wird LÄRM von der Bevölkerung subjektiv als größte UMWELTBELASTUNG empfunden – was viele Studien belegen.**

**Zudem verursacht STRASSENLÄRM hohe volkswirtschaftliche Kosten, welche zum einen durch LÄRMSANIERUNGSMASSNAHMEN bedingt sind und zum anderen auch dadurch, dass „permanente LÄRMBELASTUNGEN zu Verminderungen beim WOHNWERT einzelner GEBÄUDE, sogar Straßenzüge/Wohnquartiere führt“.**

**Den volkswirtschaftlichen Kosten zuzurechnen sind auch jene, welche durch die Behandlung von GESUNDHEITSSCHÄDEN entstehen = lärmbedingte Schlafstörungen etc..**

**Verglichen mit den Bedenken über eine Schadstoffbelastung von LUFT, BODEN und WASSER treten Fragen der LÄRMBELASTUNG und deren Auswirkungen auf den MENSCHEN nicht so in den Vordergrund wie es angebracht wäre.**

**Sicher ist, dass LÄRM im wesentlichen „lokal“ die Lebensgrundlage beeinträchtigt.**

**Der „motorisierte Straßenverkehr“ spielt hier als „dominierende LÄRMQUELLE“ eine große Rolle, mit in der Folge Beeinträchtigungen des physischen und sozialen WOHLBEFINDENS.**

**Eine neuere Schweizer Untersuchung hat ergeben, dass die lärmbedingten Gesundheitsschäden tagsüber in der gleichen Größenordnung liegen wie die Gesundheitsschäden aus Stoffemissionen – „nachts“ jedoch die LÄRMSCHÄDEN überwiegen.**

**Die Untersuchung im Auftrag des Bundesumweltamtes zeigt, dass der LÄRM im Rahmen der eigentlichen UMWELTBELASTUNGEN eine „gewichtige“ Stellung einnimmt.**

**Einen großen Beitrag zur gesamten GERÄUSCHBELASTUNG leisten neben den NUTZFAHRZEUGEN gerade auch PKW, vor allem auf INNERORTSHAUPTVERKEHRSSTRASSEN – mit Abstand eine „HAUPTLÄRMQUELLE“.**

**Die Untersuchung hat ergeben, dass auf INNERORTSSTRASSEN mit einem geringen Anteil schwerer NUTZFAHRZEUGE der PKW-Anteil am LÄRM auf bis zu 80% anwächst.**

**Das sogenannte „Rollgeräusch“ hat im INNERORTSBEREICH den größten Anteil an der GERÄUSCHBELASTUNG von bis zu „60%“.**

**Geschwindigkeit ist „innerorts“ neben „straßenanlagenbedingten Einflussfaktoren“ die wichtigste URSACHE erhöhter LÄRMPEGEL.**

**Städtischer VERKEHRSLÄRM lässt sich durch eine „Reduzierung der GESCHWINDIGKEIT von 50 auf 30 km/h EFFEKTIV bekämpfen“ (der Mittelungspegel sinkt um bis zu „3 dB(A)“).**

**Daher ist eine TEMPOREDUZIERUNG auf „30 km/h bzw. deren LÄRMMINDERUNGSEFFEKT in Höhe von 3 dB(A) als wirksam und vor allem kostengünstig einzuschätzen.**

**Die durch betroffene Anwohner objektiv empfundene LÄRMMINDERUNG wird noch dadurch verstärkt, dass sich dabei infolge der TEMPOREDUZIERUNG und somit Verstetigung des Verkehrsflusses (weniger Beschleunigen und Bremsen) die Spitzenpegel um bis zu „6 dB(A) verringern können.**

**Ähnliches ist auch einem „Leitfaden für die VERKEHRSBERUHIGUNG“ zu entnehmen.**

**Hier wird von einer Verringerung um bis zu 3 – 4 dB(A) ausgegangen, wenn die „Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h verringert wird“.**

**Der Aspekt des STRASSENBELAGES, der den LÄRM um bis zu „5 dB(A)“ verringern kann, wird hier ebenfalls erwähnt.**

**Die Gangwahl, also die individuelle Fahrweise, beeinflusst ebenfalls die LÄRMENTWICKLUNG.**

**In einer Untersuchung der „TU DRESDEN“ wurde unter anderem nachgewiesen, dass eine niedrigere, zulässige Höchstgeschwindigkeit durch eine insgesamt stetigere Fahrweise „weniger LÄRM“ erzeugt.**

**Die auf Grundlage von „§ 45 I 2 Nr. 3 StVO in Kommunen häufig als wichtige Lärmminderungsmaßnahme vorgenommene Tempoherabsetzung auf 30 km/h wird mancherorts straßenverkehrsrechtlich mit der Begründung abgelehnt, dass durch sie eine hörbare LÄRMPEGELREDUZIERUNG NICHT möglich sei.**

**Diese, so wird verwaltungsrechtlich behauptet bzw. festgelegt, sei erst ab „3 dB(A)“ gegeben.**

**In einer „aktuellen“ Veröffentlichung des Umweltbundesamt wird diese Argumentation**

 **„umfassend widerlegt“.**

**So heißt es dort u.a.:**

**„Unter dem Eindruck der in der Praxis oft anzutreffenden hohen lärmentlastenden Wirkung von – akustisch gesehen gering wirksamen – Lärmminderungsmaßnahmen ist der „pauschale“ Verzicht auf die Umsetzung einer Temporeduzierung von „50 auf 30 km/h“ mit Hinweis auf das genannte „3 dB(A)-Kriterium“ NICHT zu vertreten und der betroffenen Öffentlichkeit auch NICHT vermittelbar.**

**Ein gewichtiger Grund für ablehnende Bescheide bei Maßnahmen zur Umgestaltung von Verkehrswegen aufgrund von GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNGEN – dies in der Zeit „knapper“ Kassen im BUND und in den KOMMUNEN sind die Verursachungs- und Folgekosten, die jedoch bekannt sind und NICHT als ABLEHNUNGSGRUND heranzuziehen sind.**

**TEMPO „30 km/h“ auch auf HAUPTVERKEHRSSTRASSEN =**

**Die Entwicklung der letzten Jahre führt verstärkt zu Aussagen für „Tempo-30-Regelungen“ auf relevanten HAUPTVERKEHRSSTRASSEN.**

**Befürwortet wird daher aufgrund von NUTZUNGSEMPFINDLICHKEITEN und im Sinne positiver UMWELTWIRKUNGEN insbesondere auf stark belegten Straßen eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf „30 km/h“, auch auf HAUPTSTRASSEN mit einer „dichten WOHNBEBAUUNG“.**

**Konkrete Hinweise zur Anordnung von TEMPO 30 auf HAUPTSTRASSEN innerorts bzw. ORTSDURCHFAHRTEN in der PRAXIS liefert eine EXPERTISE im Auftrag des SCHWEIZER VERKEHRSCLUBS, worin u.a. auf Forschungen in „vier“ deutschen Ortschaften hingewiesen wird, deren komplette ORTSDURCHFAHRTEN durch TEMPO 30 km/h begrenzt wurden.**

**Aber auch andere durchgeführte „deutsche“ Untersuchungen mit dem Thema „Tempo 30“ auf Hauptstraßen bzw. Ortsdurchfahrten sind in die Betrachtungen der SCHWEIZER Untersuchungen eingeflossen.**

**Das gleiche Bild gibt eine NORDRHEIN-WESTFÄLISCHE Untersuchung wieder wie auch BADEN-WÜRTTEMBERG, eine TEMPO-30-ZONE über einen**

 **„Betrachtungszeitraum von 24 Monaten“**

**Lief.**

**Zusammengefasst das Ergebnis der Untersuchung des Bundesumweltamtes …**

**„die UMWELTWIRKUNGEN von überhöhten GESCHWINDIGKEITEN an innerstädtischen HAUPTVERKEHRSSTRASSEN lassen sich NICHT nur im Bereich der Emissionen festmachen“.**

**Sie betreffen**

 **„vor allem auch die WOHN- und UMFELDQUALITÄT“.**

**Bedauerlicherweise hat eine schriftliche Befragung „deutscher Städte“ ergeben, dass UMWELTASPEKTE bei der GESCHWINDIGKEITSÜBERWACHUNG KEINE bzw. nur eine untergeordnete Rolle spielen, obwohl Untersuchungen ergeben haben, dass Maßnahmen, die zu Geschwindigkeiten im Hauptstraßennetz, begrenzt auf „30 km/h“ zu einem konstanten Verkehrsablauf führen und unter dem Gesichtspunkt eines erweiterten Begriffs der UMWELTAUSWIRKUNGEN stadtökologisch am günstigsten sind.**

**Als Bewertungs- und Entscheidungsinstrument für bestimmte Maßnahmen und zur Analyse von „verkehrlichen Einflüssen auf die Bewohner an HAUPTVERKEHRSSTRASSEN“ wurde der „Analyseplan komplexer Umweltwirkungen (AkU)“ entwickelt – Aussagen zu z.B. LÄRM- und SCHADSTOFFBELASTUNGEN – NUTZUNGSSTÖRUNGEN, der VERKEHRSSICHERHEIT, VERKEHRSBELEGUNG und … BETROFFENHEIT von Anwohnern unter dem Aspekt GESCHWINDIGKEIT.**

**„Entscheidend für verkehrsrechtliche Anordnungen zur MINDERUNG des GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS sollte NICHT ausschließlich die verkehrliche Bedeutung der STRASSE sein, sondern die WIRKUNG der STRASSE auf ihr UMFELD, sprich die ANWOHNER betroffener Straßen, deren GESUNDHEIT und die urbanen NUTZUNGEN.**

**Gez. Jürgen Müller**

**Dienstag, der 27.August 2019**