



# PRESSEMITTEILUNG

## Nein zu Tempo 30 auf Hauptstraßen

*Geschwindigkeitsbegrenzung auf Ortsdurchfahrten bringt keine Vorteile*

**Kirchheim unter Teck, 01. Dezember 2015:** In den letzten Jahren wurde in Baden-Württemberg aus ideologischen Gründen auf vielen Hauptstraßen Tempo 30 eingeführt. Oftmals wurde diese Maßnahme als Voraussetzung für ein LKW-Durchfahrtsverbot gefordert. Dafür wurden dann oftmals der Lärmschutz, die Luftreinhaltung oder die Sicherheit als Argumente vorgeschoben.

Generell halten wir Tempo 30 vor Kindergärten und Schulen während den Betriebszeiten aus Sicherheitsgründen für absolut angebracht. Allerdings darf dieser Sicherheitsanspruch nicht verallgemeinert werden. Bei heutigen Fahrzeugen ist der Fußgängerschutz so ausgelegt, dass niemand bei einem Verkehrsunfall in der Stadt tödlich verletzt werden kann.

Ein wichtiger Aspekt von Tempo 30 sind die Emissionen der Fahrzeuge. Die Luftreinhaltung hat das Ziel, die Emissionen des Personenverkehrs zu reduzieren. Hierbei sollte berücksichtigt werden, dass die meisten Fahrzeuge durch Tempo 30 einen höheren Verbrauch und damit auch höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen aufweisen als bei Tempo 50. Dies liegt daran, weil der Motor bei Tempo 30 hauptsächlich bei höheren Drehzahlen und niedrigeren Momenten und somit mit höheren spezifischen Verbräuchen betrieben wird. Durch die ungünstigen Betriebspunkte bei Tempo 30 können bei Dieselfahrzeugen auch die Kohlenstoffmonoxid- und Stickoxidemissionen höher ausfallen als bei Tempo 50. Bezüglich der Feinstaubemissionen muss gesagt werden, dass diese sehr stark vom urbanen Hintergrund abhängen und ein Großteil des Feinstaubes somit aus Aufwirbelungen von Straßenablagerungen besteht und durch den Verbrennungsmotor der Fahrzeuge entsteht. Auch Holzheizungen und Kraftwerke können in hohem Maße zur Produktion von Feinstaub beitragen. Bei den Fahrzeugen sind die Bremsanlagen die Hauptverursacher des Feinstaubes, da es bei jeder konventionellen Bremsanlage während einer Bremsung zu Bremsabrieb kommt. Bei modernen Dieselfahrzeugen wird der innermotorische Feinstaub außerdem durch einen Rußpartikelfilter stark reduziert. Somit sollte diese Ausführung verständlicher nahelegen, dass Tempo 30 gegenüber Tempo 50 keine Vorteile bezüglich der Luftreinhaltung und den Emissionen aufzuweisen hat, sondern diese Problematiken eher noch verschärft.

Damit steht nur noch das Argument im Raum, dass der Verkehrslärm durch Tempo 30 reduziert werden kann. Aus diesem Grund wollten wir eine eigene Messung durchzuführen, um herauszufinden, ob der Verkehr bei Tempo 30 wirklich leiser ist als bei Tempo 50. Um die äußeren Geräuscheinflüsse zu reduzieren haben wir unsere Messungen abends in einem Industriegebiet durchgeführt. Dafür sind wir mit verschiedenen Fahrzeugen einzeln und in einer Kolonne Tempo 30 und Tempo 50 gefahren und haben in einem Abstand von einem Meter zur Straße den Lärmpegel gemessen. Man muss außerdem noch erwähnen, dass die Straße an der wir gemessen haben einen alten und groben Straßenbelag hatte und davon auszugehen ist, dass bei einer modernen Straße mit Flüsterasphalt der Lärm geringer ausfällt.

Bei unserer Messung haben wir herausgefunden, dass ein einzelnes Fahrzeug bei Tempo 30 tatsächlich leiser ist als bei Tempo 50. Bei unserer Messung lag der Lärm bei den Fahrzeugen, die mit 30 km/h unterwegs waren im Durchschnitt bei 74 dB wohingegen bei den Fahrzeugen, welche mit 50 km/h unterwegs waren der durchschnittliche Lärm 77 dB betrug. Da eine Differenz von 3 dB einer Verdoppelung des Lärms entspricht, war bei unserer Messung somit ein Fahrzeug bei 50 km/h im Durchschnitt doppelt so laut als eines mit 30 km/h. Allerdings geht in der Realität die größte Lärmbelästigung von einem hohen Verkehrsaufkommen aus, welches auf unseren Hauptstraßen meistens zur Hauptverkehrszeit herrscht. Aus diesem Grund wollten wir auch den Verkehrslärm bei einer Kolonnenfahrt messen um herauszufinden, ob es bei einem hohen Verkehrsaufkommen bei den unterschiedlichen Geschwindigkeiten Unterschiede bezüglich des Verkehrslärms gibt. Unsere Messungen ergeben für Kolonnenfahrten mit 50 km/h einen durchschnittlichen Verkehrslärm von 78 dB wohingegen die Kolonnenfahrten mit 30 km/h im Durchschnitt zu einem Verkehrslärm von 80 dB geführt hatten. Somit konnten wir zeigen, dass bei einer hohen Verkehrsdichte der Verkehrslärm bei Tempo 30 höher als bei Tempo 50 ausfällt.

Wir haben uns auch Gedanken gemacht, wie dieses interessante Ergebnis zu Stande kommt. Zum einen ist bei einem hohen Verkehrsaufkommen die Verkehrsdichte bei Tempo 30 höher, da sich die Fahrzeuge langsamer durch die Stadt bewegen und dadurch dichter hintereinander fahren. Da der Verkehrslärm der Fahrzeuge logarithmisch addiert wird, ist es somit vor allem dann lauter, wenn viele Fahrzeuge Lärm erzeugen. Zum anderen kommt es bei Tempo 30 zu mehr Beschleunigungen und Abbremsungen. Weil es bei geringen Geschwindigkeiten und dichteren Abständen schwieriger ist konstante Geschwindigkeiten zu fahren.

Somit lässt sich zusammenfassend sagen, dass durch Tempo 30 auf Hauptstraßen zur Hauptverkehrszeit der Verkehrslärm und die Emissionen gegenüber Tempo 50 ansteigen. Deshalb finden wir es wichtiger, den Verkehr flüssig zu gehalten. Dadurch ergeben sich Vorteile für die Anwohner, die Pendler und die Umwelt. Ein flüssiger Verkehr ist in unseren Augen der einfachste Weg zur Reduzierung des Verkehrslärms