

DSdD

Der Stand der Dinge im November 2019

Online-Magazin



FB-I Fleher Bürger - Interessengemeinschaft

DSdD

Der Stand der Dinge im November 2019

SCHULE

KINDERGARTEN

Ruhe

Rücksichtnahme

Blume in der Stadt

Umwelt
Gesundheit
Sichere Wege
Stressfrei

The poster features several illustrations: a woman with a bicycle, two children walking to school, a blue car, and autumn trees. The text is arranged in a structured layout with bold headings and descriptive phrases.

1. Südring - Düsseldorf

INHALTSVERZEICHNIS

1. Vershoben: Neuer Termin für die Anpassung der Ampelschaltung auf Südring Tempo 50

1. WARUM VERZÖGERT SICH DIE FÜR DAS FRÜHJAHR 2019 ZUGESAGTE ANPASSUNG DER SÜDRING AMPELN AUF TEMPO 50 UM 15 MONATE

Die Kooperationsgemeinschaft Staufreier Südring (SFS) erfuhr vom Amt für Verkehrsmanagement, dass die Anpassung der Ampelschaltung auf Südring Tempo 50 erst Mitte/Ende des 2. Quartals 2020 erfolgen wird.

Das die für den Südring angekündigten Maßnahmen Zeitverzögerungen mit sich bringen, erleben die Anwohner seit rund 20 Jahren. In dieser Zeit wurde die Öffentlichkeit jedoch nur selten über die bezugnehmenden Gründe informiert.

Im Fall der verspäteten Umprogrammierung, bzw. Erneuerung der Lichtsignalanlagen/LSA auf dem Südring, teilte die Verwaltung der SFS auf Nachfrage die Gründe mit:

A. Die Einrichtung der Umweltspuren genießt nach Willen der mehrheitlichen Politik Priorität, d.h., dass Alltagsgeschäft, wozu auch die Ampelschaltung auf dem Südring zählt, wird in die Warteschleife verortet.

B. Im Amt für Verkehrsmanagement besteht seit Jahren ein Fachpersonalmangel. Wie auch in vielen anderen Bereichen, konnten die Lücken bisher nicht mit neuen qualifizierten Fachkräften geschlossen werden.



Die Themenlupe bezieht Stellung: Seid mehr als zweieinhalb Jahren gilt im östlichen Teilstück des Südrings Tempo 50, die Ampeln sind jedoch auf 60 km/h programmiert.

Demzufolge fahren viele VerkehrsteilnehmerInnen schneller, damit sie die nächste Ampel noch bei grün erwischen.

Über diese und auch viele andere Unregelmäßigkeiten, die seit Beginn der Testphase für Südring Tempo 50 am 15.03.2017 aufgetreten waren, berichtete die SFS den Mitgliedern im Ordnungs- und Verkehrsausschuss in insgesamt sieben „Offenen Briefen“.

Wenn die mehrheitliche Politik der Koch und die Verwaltung der Kellner ist, sollte die Küche vorzugsweise so gut arbeiten, dass die Kellner möglichst wenig Beschwerden entgegennehmen müssen.

Aber auch der Kellner blieb alles andere als frei von Tadel. Aktuell konnte er jedoch der Küche mit einem kleinen Trick aus der Südring Patsche helfen: Das Amt für Verkehrsmanagement verlängerte die Grünphasen für den Autoverkehr um drei Sekunden. Somit soll gewährleistet sein, dass die nächste grüne Ampel auch mit 50 km/h passiert werden kann.

Prima, damit sollte doch alles erledigt sein, oder?

Nein, im digitalen Zeitalter gibt es moderne, sog. intelligente Ampelschaltungen, die die Gesamtabwicklung des Verkehrs optimieren. Außerdem will doch alle Welt, dass der ÖPNV besser werden soll, also pünktlicher, enger getaktet und auch schneller.

Damit "schneller" funktioniert, ist für die Kreuzung Südring/Aachener Straße, wie übrigens auch an vielen anderen Stellen in der Stadt, eine LSA mit einer ÖPNV-Vorrangschaltung geplant, Kostenvoranschlag erste Jahreshälfte 2018: ca. 230.000€.

Hoffentlich ist die Schaltung an dieser Kreuzung dann auch so intelligent, dass die Passanten nicht, wie bisher, schon vor der Fußgängerinsel mitten auf der Fahrbahn rot erhalten, wenn sie den Südring in Richtung Innenstadt überqueren wollen.

2. Umweltpuren in Düsseldorf

INHALTSVERZEICHNIS

2. Genervt: Umweltpuren sorgen für Ärger, sorgen sie auch für Verbesserungen? DSdD über die Ziele der Umweltpuren und über die parteipolitische Begleitmusik

2. DIE KRITIK AN DEN UMWELTSPUREN FAND IM OKTOBER IHREN BISHERIGEN HÖHEPUNKT

Nachdem die ersten Umweltpuren auf der Merowinger und der Prinz-Georg-Straße eingerichtet waren, erklärte die Bezirksregierung sinngemäß, dass Düsseldorf mit einer weiteren Umweltpur quer durch die Stadt um ein großflächiges Fahrverbot herumkommt.

Die Ampelkooperation von SPD/GRÜNE/FDP folgte diesen Hinweis und entschied sich für die dritte Umweltpur.

Allerdings beging die FDP in der Folgezeit Wortbruch und hält jetzt ihr Fähnchen in den Wind: Als die Kritik immer lauter wurde, schlug sie sich auf die Seite der CDU und spricht sich ebenfalls gegen die Umweltpur aus.

Damit ist jedoch niemanden geholfen, weil FDP und CDU, Stand 31/10, keine anderen zielführenden Lösungen anbieten, die die Stadt vor Sanktionen bewahren würden.

Meckern allein reicht also nicht, denn alle, die sich vor der politischen Verantwortung drücken riskieren es, dass die Gerichte für Düsseldorf großflächige Fahrverbote verfügen.

Dabei sind sich doch auch CDU und FDP mit den anderen demokratischen Parteien im Grunde genommen einig, dass das drohende Dieselfahrverbot und insbesondere der menschengemachte Klimawandel abgewendet werden müssen. Wenn es aber um die Maßnahmen geht, verpufft die Einigkeit.

Dennoch, Düsseldorf braucht jetzt Lösungen und keinen Populismus.

Bleibt also zu hoffen, dass die Konservativen zur nächsten Ratssitzung im November ein funktionierendes Konzept vorlegen, dass die Kriterien fristgerecht erfüllt und auf der Straße für weniger Ärger sorgen wird.

Die Ausgangslage in NRW: Teile des Schienennetz und Güterbahnhöfe wurden stillgelegt, die Kapazitäten der Häfen durch die Grundstücksverkäufe für den hochpreisigen Wohnungsbau zurückgefahren, der Personenverkehr auf der Schiene wurde sträflich vernachlässigt, die Mittel wurden stattdessen in neue Straßen investiert und die Bestandsstrecken auf Verschleiß gefahren = marode Brücken, etc.

Die Folgen: Der motorisierte Individualverkehr und die Gütertransporte auf den Straßen nehmen Jahr für Jahr zu, weshalb die Grenzwerte für die Luftschadstoffe an zahlreichen Stellen überschritten werden.

Von den umwelt- und verkehrspolitischen Versäumnissen der Vergangenheit ist Düsseldorf besonders hart betroffen: Seit dem die marode Leverkusener Brücke für alle Fahrzeuge ab 3,5t im Juni 2014 gesperrt wurde, nahm der Schwerlastverkehr und somit auch das Verkehrsaufkommen im Düsseldorfer Süden erheblich zu.

Hinzu kommt, dass in der Landeshauptstadt die Verkehrsdichte wegen der tägl. ca. 330.000 Ein/100.000 Auspendler, und wegen der steigenden Einwohnerzahl ohnehin schon sehr hoch ist.

Im Gegensatz zum Verkehrsaufkommen, wachsen die Verkehrsflächen und deren Kapazitäten proportional nicht mit. Demnach kann der Verkehrsfluss nur verbessert werden, wenn weniger Fahrzeuge unterwegs sind und die vorhandenen Straßenkapazitäten effizienter genutzt werden.

Auf den Straßen könnte es unproblematischer zugehen, wenn viele Menschen beispielsweise auf den ÖPNV umsteigen würden, bzw. könnten. Für die Pendler gibt es allerdings zu wenige Angebote. Außerdem lässt u.a. die Pünktlichkeit der Bahn immer noch zu wünschen übrig.

Doch weder die Gerichtsurteile für Fahrverbote, noch der menschengemachte Klimawandel lassen sich ins Wartezimmer bitten, bis das der Bund, Land und Kommunen die Versäumnisse der Vergangenheit in den Griff bekommen könnten. Bis das es soweit ist, dürften noch einige Jahrzehnte ins Land gehen.

Die Verantwortlichen in Düsseldorf sind hingegen gezwungen, jetzt zu handeln. Jetzt bedeutet, dass kurzfristig verfügbare Instrumente eingesetzt werden müssen. In der Regel handelt es sich hierbei um ordnungsbehördliche Maßnahmen, wie z.B. Tempolimits, Geschwindigkeitsüberwachungen, die Einrichtung von Umweltspuren, etc.

Die beiden nachstehenden Beispiele verdeutlichen, dass sich das Ziel der Umweltspuren nicht nur auf die Umweltentlastung mit emissionsarmen Verkehrsträgern konzentriert, sondern auch auf die Reduzierung des Verkehrsaufkommens.

A. die Umweltspuren können auch von Benzin- und Dieselfahrzeugen genutzt werden, in denen sich mindestens drei Personen befinden.

Auch wenn niemand ernsthaft behauptet, dass statt der tägl. 330.000 deshalb nur noch 110.000 Fahrzeuge in die Stadt kommen, kann das Gesamtverkehrsaufkommen durch Fahrgemeinschaften reduziert werden.

Erst nach einiger Zeit dürfte sich feststellen lassen, ob und in welchem Umfang die Umweltspuren tatsächlich mit dieser Personenregelung die Bildung von Fahrgemeinschaften fördern.

B. Die Linienbusse, die die Umweltspuren ebenfalls befahren dürfen, kommen deutlich schneller voran als der motorisierte Individualverkehr.

Wer einen Teil oder den vollständigen Weg zur Arbeit mit dem Bus fährt, wird mit weniger Stress und mit weniger Fahrzeitverlusten belohnt.

Nur wenn ein Teil der täglich genervten Autofahrer diese oder auch andere Optionen nutzen, kann die Umweltspur auf die Erfolgsspur kommen.

Bis das es soweit ist, machen die Folgen der verkehrs- und umweltpolitischen Versäumnisse der Vergangenheit die Gegenwart auf den Straßen immer wieder zum Alptraum.

Fazit: Die Stadt hat u.a. von der Bezirksregierung und den angekündigten Umweltklagen ein Stöckchen hingehalten bekommen, über das sie springen musste. Verweigert sie sich zeitnah zu reagieren, kommt es zu Sanktionen, die noch für viel mehr Ärger sorgen werden, als die Umweltspuren.

Was die Aufgabe der Verantwortlichen für die Einhaltung der Grenzwerte extrem erschwert, ist die fehlende Bereitschaft der Bevölkerung, eigene Beiträge für das Notwendige zu leisten.

Unterlaufen dann, wie geschehen, noch hausgemachte Fehler, rückt die Akzeptanz in noch größere Ferne.

So ist die Rheinbahn wohl erst im Frühjahr 2020 in der Lage mehr Busse einzusetzen, obwohl sie Monate Zeit hatte dies zum Start der dritten Umweltspur zu tun.

Auch die Hinweisgebungen der Stadt waren unzulänglich, so dass sich die AutofahrerInnen zurecht unzureichend informiert fühlen.

INHALTSVERZEICHNIS

3. Tempo 30 in der Stadt: Fakten statt Emotionen

3. KANN DIE VERKEHRSWENDE IN DEN STÄDTEN MIT TEMPO 30 GELINGEN?

In der DSdD- Februar Ausgabe 2017 wurde schwerpunktmäßig über ein Verkehrskonzept zur Verbesserung der gesamtstädtischen Verkehrsabwicklung berichtet, das u.a. Tempo 30 vorsieht.

In der heutigen Ausgabe geht es auch um die Frage, ob Tempo 30 mehr oder weniger Luftschadstoffe bedeutet.

Zitat: Ausgabe von Quarks 01.02.2019

Was bringt Tempo 30 für den Verkehrsfluss?

Der ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) warnt, dass sich grundsätzlich die Reisezeit erhöht, wenn ich eine Strecke mit Tempo 30 zurücklege anstatt mit Tempo 50. Auf 100 Metern können das bis zu vier Sekunden sein. Allerdings gibt es im Straßenverkehr viele Hürden, die diese Frage etwas komplizierter machen. Denn die zulässige Höchstgeschwindigkeit, so das Umweltbundesamt (UBA), habe nur geringen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Straße: „Für ein zügiges Vorankommen sind die Gestaltung der Kreuzungen und ein möglichst kontinuierlicher Verkehrsfluss weitaus wichtiger als die zulässige Höchstgeschwindigkeit.“

Für die Wahrnehmung der Menschen ist auch der Verkehrsfluss wichtig. Der kann bei entsprechender Ampelschaltung bei Tempo 30 besser sein als bei Tempo 50 – weil die Geschwindigkeitsdifferenzen niedriger sind.

Was bringt Tempo 30 für die Verkehrssicherheit?

Dass eine geringere Geschwindigkeit weniger schwere Unfälle zur Folge hat, klingt erstmal nachvollziehbar. Um das in Deutschland auch mit konkreten Zahlen zu untermauern, fehlen ausreichend empirische Belege, darauf weist das Umweltbundesamt (UBA) hin.

Sowohl der Reaktionsweg (Zeit zwischen Wahrnehmung einer Gefahr und entsprechender Reaktion, zum Beispiel Bremsen) ist bei Tempo 30 kürzer als auch der eigentliche Bremsweg.

Der ADAC behauptet, dass die Geschwindigkeit oft nicht alleinige Ursache für einen Unfall ist und sieht positive Auswirkungen auf die Sicherheit als „nicht eindeutig nachweisbar“ an. Der Automobilclub meint, dass es zum Beispiel auch die Gestaltung der Straße und der Verkehrsführung ist, die eine Rolle spielen. Auch wenn der ADAC damit sicherlich nicht ganz falsch liegt, ignoriert er internationale Forschungsergebnisse.

In einer britischen Studie wurden die Unfälle nach Einführung von so genannten „20 Miles per Traffic Speed Zones“ (20 Meilen sind 32 km/h, das entspricht in etwa unserem Tempo 30) über 20 Jahre systematisch gemessen. Insgesamt haben sich laut Polizei-Statistiken in dieser Zeit die Verkehrsunfälle um fast 42 Prozent verringert. Besonders stark haben Unfälle mit Kindern abgenommen sowie Unfälle mit Toten oder schwer Verletzten. Eine Verlagerung von Unfallschwerpunkten in umliegende Gebiete ohne entsprechende Geschwindigkeitsreduktion konnten die Wissenschaftler nicht feststellen.

Untersuchungen aus der Schweiz haben gezeigt, dass die Unfallzahlen nach Einführung von Tempo 30 um 20 Prozent zurück gingen, die Zahl der Verletzten nahm sogar um 50 Prozent ab. Der ADAC meint dazu: „Die Untersuchungen leiden darunter, dass die Geschwindigkeit, wie andere Einflüsse auch, nie alleinige Ursache eines Unfalls ist.“ Für die Behauptung, dass positive Auswirkungen eines Tempolimits „nicht nachweisbar“ seien, legt der ADAC jedoch keine Untersuchungen vor.

Wichtig ist, dass die Tempolimits tatsächlich eingehalten werden – zahlreiche Untersuchungen belegen dies und weisen daraufhin, dass verstärkte Kontrollen hier das Mittel zum Zweck sind.

Neben der tatsächlichen Sicherheit steigt aber noch etwas anderes: Bei mehr Tempo 30 erhöht sich das SicherheitsGEFÜHL: das macht es für mehr Menschen attraktiv, zu Fuß zu gehen oder aufs Fahrrad zu steigen – und das Auto stehen zu lassen.

Was bringt Tempo 30 für den Lärm?

Straßenlärm ist zweierlei: Der Lärm der Motoren und der Lärm der Reifen. Wie laut ein Motor ist, hängt auch von der Drehzahl ab: Je mehr ein Fahrer in einem Gang aufs Gas drückt, desto lauter ist es. „Das Motorengeräusch bei Tempo 30 im dritten Gang unterscheidet sich deshalb nicht wesentlich von dem bei Tempo 50 im vierten Gang“, schreibt der ADAC.

In der Regel wird für Lärmuntersuchungen der so genannte Mittellingspegel zugrunde gelegt. „Das ist ein über einen bestimmten Zeitraum gemittelter Lautstärkepegel“, erklärt Michael Jäcker von der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA), der oft nicht „mit einem Hörereignis verknüpft ist.“ Dieser so genannte Mittellingspegel verringert sich bei Tempo 30 zwischen ein und vier Dezibel – je nach Berechnung. Zudem kommt es bei Tempo 30 zu niedrigeren Maximalpegeln und geringeren Pegelschwankungen. Ein Grund für die Abnahme der so genannten Maximalpegel ist laut Verkehrsökologe Falk Richter, dass diese vor allem bei starken Beschleunigungen entstehen. Und diese Vorgänge nehmen ab, wenn alle bei Tempo 30 unterwegs sind.

Zwar schreibt der ADAC, dass Lärmreduktionen in den oben genannten Größenordnungen vom menschlichen Gehör nicht wahrgenommen werden, diese Annahme gilt aber inzwischen als widerlegt. Wir nehmen zwar nicht wahr, wenn ein lauter Lkw 1 Dezibel weniger laut ist, während er an uns vorbei fährt. Was aber in der Regel gemessen wird, ist der Mittellingspegel – der die durchschnittliche Lärm-Intensität angibt. Und da macht selbst 1 dB einen Unterschied.

Was bringt Tempo 30 für die Luftqualität?

Es gibt nur wenige aussagekräftige Untersuchungen zur Situation der Luftschadstoffe. Vor allem sind die Ergebnisse meist nicht vergleichbar: teilweise wird nur ein Schadstoff – zum Beispiel Stickstoffdioxid oder Feinstaub – gemessen, zudem unterscheiden sich die Zeiträume stark. Nicht alle Untersuchungen finden unter realen Bedingungen statt, sondern im Labor.

Hinzu kommt, dass die Bedingungen auf den Straßen extrem komplex sind: Die städtische Hintergrundbelastung variiert, außerdem die Bebauung, die Art des Straßenbelag, das Wetter hat zusätzlichen Einfluss auf Messergebnisse.

Untersuchungen, die die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg aus dem Jahr 2012 kommt zu uneinheitlichen Ergebnissen:

Die motorbedingten Belastungen durch Feinstaub (PM 10) stiegen bei Tempo 30. Doch es gibt noch einen gegenläufigen Effekt: Die Belastung durch Feinstaub, der durch Abrieb (Reifen, Bremsen, Straßen) und Verwirbelung entsteht, sinkt. Daher kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch die Belastung mit Feinstaub verringern.

Auch die Emissionen durch Stickstoffdioxid (NO₂) muss man differenziert betrachten: Auf ebener Strecke bewirkt ein Tempolimit von 30 eher höhere NO₂-Werte. An Steigungen und an Stellen, wo der Verkehrsfluss häufiger gestört ist, sinken die Stickstoffdioxid-Emissionen. Das hat eine Untersuchung des Landesumweltamtes von Baden-Württemberg ergeben. Warum ist es so kompliziert? „Es kommt immer auf den Vergleichsfall an“, erklärt Verkehrsökologe Falk Richter. Je mehr Beschleunigung, desto höher die Emissionen. Wenn man also schnell (Tempo 50) den Berg hochfährt, ist die Leistung des Fahrzeugs größer – das bedeutet mehr NO₂ als bei Tempo 30. In der Ebene ist die Situation anders, da kann es Situationen geben, in denen bei Tempo 50 weniger NO₂ entsteht.

Auch der Berliner Senat hat an drei Straßen über drei Jahre gemessen. Dort sanken die NO₂-Werte nach Einführung von Tempo 30 zwischen 5,7 und 12,8 Prozent. Der elementare Kohlenstoff nahm ebenfalls ab (zwischen 0,3 und 2,2 Prozent) und geringfügig auch der Feinstaub (1,8 Prozent).

Das UBA und die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) kommen zu dem Ergebnis, dass vor allem der Verkehrsfluss für die Schadstoffmengen entscheidend ist. „Dies bedeutet, dass das Ziel einer Verkehrsberuhigung nicht nur die Geschwindigkeitsreduktion sein sollte, sondern gleichermaßen eine Verstetigung des Geschwindigkeitsverlaufes über längere Strecken beinhalten muss“, so die BASt. Tempo 30 kann die Schadstoffbelastung reduzieren, wenn der Verkehrsfluss beibehalten oder verbessert wird, so das UBA.

Was bringt Tempo 30 für Verbrauch und CO₂?

„Das kommt immer darauf an, wen man fragt“, fasst Verkehrsökologe Udo Becker, Professor an der Technischen Uni Dresden, zusammen. Je nachdem, wie gefahren und wo und wie gemessen wird, ist der CO₂-Ausstoß bei Tempo 30 höher oder niedriger als

bei Tempo 50. Ein Beispiel: Fährt man bei Tempo 30 auf einer Straße, deren grüne Welle auf Tempo 50 geschaltet ist, muss man an jeder Ampel anhalten und die Emissionen steigen. Unter anderen Gegebenheiten kann aber Tempo 30 besser abschneiden.

„Will ich Tempo 30 verhindern, dann werde ich Konstantfahrt 30 mit Konstantfahrt 50 vergleichen und die Vorteile liegen bei 50, da ich meist in einem höheren Gang mit geringerer Drehzahl fahre“, sagt Verkehrsplaner Richter.

Ein wichtiger Punkt bei der Frage, ob Tempo 30 in Städten wirklich Vorteile hat: eine sprit- und umweltfreundliche Fahrweise. Dazu einige Faustregeln:

1. Der erste Gang ist nur für die ersten 30 Meter.
2. Möglichst schnell hochschalten.
3. Der fünfte Gang sollte auf Hauptstraßen auch in der Stadt die Regel sein.
4. Möglichst niedertourig fahren: 1.500 Umdrehungen reichen.

Dass man die Gänge möglichst „ausfahren“ müsse, sei eine Mär und treffe auf die neueren Motoren nicht mehr zu, betont Udo Becker.

Fazit:

Entscheidend ist es, einen guten Verkehrsfluss zu ermöglichen. Möglichst mit grüner Welle und entsprechender Gestaltung der Straße, damit Anfahr- und Bremsmanöver minimiert werden. Leichter realisieren lässt sich das bei Tempo 30 – weil die Geschwindigkeitsunterschiede dann nicht so groß sind.

Verlagerungseffekte auf vermeintlich schnellere Straßen in der Umgebung, wie sie manchmal befürchtet werden, sind bislang nicht belegt. Allerdings ist dies auch noch nicht systematisch untersucht. Wichtig sei, betont das UBA, „die Attraktivität der Hauptstraßen für den Durchgangsverkehr beizubehalten“.

„Entscheidend ist aber auch die Akzeptanz solcher Maßnahmen“, betont Udo Becker. Denn nur wenn die Menschen einsehen, dass Tempo 30 Vorteile hat, verändert sich auch die Mentalität der „Beschleunigungsraser“, wie Becker sie nennt. Und nur dann wird ein

Tempolimit auch eingehalten. Wenn wir wollen, können wir also kraftstoffsparender, sauberer, leiser und wesentlich sicherer fahren.

Zitat: Luftqualität - Tempo 30 (de.30kmh.eu)

Luftqualität und Klimaschutz

Die Ausweitung der Tempo-30-Zonen auf die ganze Stadt macht die Luft sauberer und senkt den CO₂-Ausstoß. Das kommt einmal daher, dass Tempo 30 zu einem besseren Verkehrsfluss führt, also zu gleichmäßigem Fahren mit weniger Brems- und Beschleunigungsmanövern und damit gleichzeitig Staus reduziert. Und zum Anderen liegt es daran, dass viele ihr Auto einfach öfter stehen lassen. Denn die Alternativen wie Zu-Fuß-Gehen, Radeln oder mit dem Bus und der Bahn fahren werden attraktiver.

Fakten

Nicht wenige Menschen gehen davon aus, dass Autos bei langsamen Geschwindigkeiten grundsätzlich mehr Treibstoff verbrauchen und folglich die Luftverschmutzung und der CO₂-Ausstoß steigen. Tatsächlich ist für Tempo 30 das Gegenteil der Fall. Dies sind die Fakten:

– Als in Deutschland 30-km/h-Zonen eingeführt wurden, wechselten die Autofahrer 12% weniger häufig den Gang, bremsten 14% seltener und verbrauchten 12% weniger Treibstoff.

– Im österreichischen Graz, wo mit Ausnahme der Hauptstraßen seit 1992 ein generelles Tempo-30-Limit gilt, nahmen seitdem die gesundheitsschädigenden NO_x-Emissionen in den Wohngebieten um 24% ab.

– In Berlin (Deutschland) wurde bei einer Hauptverkehrsstraße („Schildhornstraße“) mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 ein Rückgang der Feinstaubbelastung von 6% erreicht; dies entspricht etwa 10 Tagen mit Überschreitungen der EU-Grenzwerte. Gleichzeitig sanken durch diese Maßnahme auch die Stickstoffdioxid (NO₂)-Konzentrationen um 10%.”

Umwelt Bundesamt

Zuviel Feinstaub in deutschen Innenstädten

Weitere Maßnahmen zur Emissionsminderung nötig

Die gesundheitsschädliche Feinstaubbelastung in deutschen Innenstädten ist weiterhin zu hoch. In sechs Städten - darunter Stuttgart und München - ist der Grenzwert (Tagesmittelwert) von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) bereits jetzt an mehr als den zulässigen 35 Tagen pro Jahr überschritten. Weitere zehn Städte in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Thüringen, Hessen und Sachsen stehen kurz vor der Grenzwertüberschreitung. Ein Grund dafür ist das Wetter zu Beginn dieses Jahres: windschwache Hochdruckwetterlagen, die häufiger auftraten als in den Jahren 2007 und 2008, behinderten den Abtransport der Luftschadstoffe.

„Wir müssen die Feinstaubbelastung dringend senken, damit die Menschen - gerade in den Innenstädten - gesunde, saubere Luft atmen können“, sagt Dr. Thomas Holzmann, Vizepräsident des Umweltbundesamtes (UBA). „Möglichkeiten, die Feinstaubemissionen zu senken, gibt es. Sie müssen nun schleunigst Wirklichkeit werden.“

Der Straßenverkehr ist eine wichtige Emissionsquelle für Feinstaub. Hier gilt es anzusetzen:

- Würden in Umweltzonen nur noch Kraftfahrzeuge mit grüner Plakette - also Fahrzeuge der Schadstoffgruppe EURO 4 und besser - fahren, ließen sich bis zu 18 Überschreitungstage pro Jahr vermeiden.
- Ein Tempolimit von 30 Kilometer pro Stunde auf den betroffenen Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Städte ließe 10 Überschreitungstage weniger im Jahr als bei Tempo 50 erwarten.

Die Nachrüstung leichter Nutzfahrzeuge der Schadstoffklassen EURO 3 und schlechter mit Dieselpartikelfiltern sollte die obigen Maßnahmen ergänzen. Betroffen sind bis zu 300.000 leichte Nutzfahrzeuge in Deutschland. Die Länder, die für die Einhaltung der Luftqualitätsanforderungen verantwortlich sind, könnten für Förderprogramme auf Gelder aus dem EU-Strukturfonds zugreifen.

Nicht nur der Verkehr ist für die hohe Feinstaubbelastung verantwortlich. Auch andere Quellen sind relevant - beispielsweise die Holzheizungen und Kamine in privaten

Haushalten und im Kleingewerbe. So genannte Kleinfeuerungsanlagen sind nach dem Straßenverkehr der zweitgrößte Verursacher des Feinstaubes. Um hier Emissionsminderungen zu erreichen, muss es anspruchsvolle Grenzwerte für diese Heizungen geben. Die geplante Novellierung der „Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen“ sieht dies vor. Wichtig ist, dass auch Altanlagen ihre Emissionen senken müssen. Nach einer angemessenen Übergangsfrist sollte auch für sie ein anspruchsvoller Staubgrenzwert gelten. Um diesen einzuhalten, haben die Betreiber zwei Möglichkeiten: Sie können die Anlage mit einem Filter zur Feinstaubminderung nachrüsten oder die alte Anlage durch eine neue ersetzen. Für eine Reihe von Anlagen plant das Bundesumweltministerium (BMU) Ausnahmen - beispielsweise für Anlagen, die die einzige Heizmöglichkeit einer Wohneinheit sind, sowie für solche Anlagen, die vorrangig zum Kochen dienen.

Die hohe Feinstaubbelastung in den Städten entsteht nicht nur aus den Emissionen vor Ort. Ein bedeutender Anteil des Feinstaubes, der sich in der Atmosphäre auch aus den Vorläufersubstanzen Schwefel- und Stickstoffoxiden bildet, kommt von weit her in unsere Ballungsräume. Hier sind europäische Lösungen gefragt: Eine deutliche Minderung der Emissionen aus großen Industrieanlagen - wie etwa Kraftwerken - ist erforderlich. Die Europäische Union überarbeitet derzeit die Vorschriften für diese Industrieanlagen. Dabei sind es vor allem Anlagen in Osteuropa, die einen großen Sanierungsbedarf haben. Deutschland setzt sich für anspruchsvolle Grenzwerte für Staub selbst und für die Vorläufersubstanzen ein und wird profitieren: Mittelfristig könnte die Belastung, die aus dem Ausland nach Deutschland kommt, deutlich abnehmen.

– In Halle (Deutschland) wurden 2008 an einer Hauptverkehrsstraße vergleichende Messungen gemacht: mit und ohne verkehrsberuhigende Maßnahmen für Tempo 30. An den Werktagen mit den verkehrsberuhigenden Maßnahmen wurden 20% weniger Ruß-Partikel (PM10) gemessen, und das obwohl längst nicht alle das 30kmh-Limit einhielten. Die Wissenschaftler, die diese Messungen vorgenommen haben, prognostizieren, dass man um 40 – 50% weniger Schadstoffe erreichen könnte, wenn alle langsamer fahren würden. So viel sauberer könnte also die Luft werden, wenn die niedrigeren Geschwindigkeiten erst einmal überall gelten und alle sich daran gewöhnt haben.

Treibstoffverbrauch

Nur bei Geschwindigkeiten deutlich unter 30 km/h steigt das Risiko des höheren Treibstoffverbrauchs. Aber auch dort gilt: Am meisten beeinflusst der Fahrstil (schnelles Beschleunigen, aggressiver Stil mit vielen Tempowechseln) den Verbrauch. Der ruhigere Verkehrsfluss bei flächenhaften 30 km/h-Limiten verringert ihn dagegen.

Das ist auch für das Klima wichtig, denn der Beitrag des Verkehrs zum CO₂-Ausstoß hängt direkt davon ab, wie viel Treibstoff verbraucht wird. Zitat Ende

Zitat:Umweltbundesamt

Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen wirkt

Tempo 30 ist ein Gewinn für Verkehrssicherheit, Lärmschutz, Luftreinhaltung und Aufenthaltsqualität.

Wie wirkt sich die Anordnung von Tempo 30 an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen aus? Darüber bestehen vielerorts Unsicherheiten. Das UBA hat die wichtigsten Erkenntnisse aus Messungen und Untersuchungen in einer Broschüre zusammengetragen. Fazit: Tempo 30 verbessert überwiegend Umweltqualität, Sicherheit und Verkehrsfluss. Anwohnerinnen und Anwohner nehmen die Entlastung wahr.

Kommunen setzen Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen meist aus Gründen des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit oder der Luftreinhaltung ein, aber auch zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität. Die Broschüre gibt Tipps für die Umsetzung. Zitat Ende

Ihr FB-I-Team

Online-Magazin

DSdD - Der Stand der Dinge im November 2019

Verwandte Glossarbegriffe

Zugehörige Begriffe hierher ziehen

Index

Begriff suchen