

### **Ergänzungen zur Drucksache 1120/X. - Verkehrsberuhigung der Innenstadt**

Hier: Auswirkungen von Tempo 30 auf Luftschadstoffe im Bereich der Tiergartenstraße

Derzeit gibt es nur wenige aussagekräftige Untersuchungen zur Situation der Luftschadstoffe nach Einführung von Tempo 30. Die Ergebnisse sind oftmals nicht vergleichbar. Teilweise wurde nur ein Schadstoff – zum Beispiel Stickstoffdioxid oder Feinstaub – gemessen. Darüber hinaus unterscheiden sich die Untersuchungszeiträume stark. Teilweise fanden die Untersuchungen nicht 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 Straßenbelags, das Wetter hat zusätzlichen Einfluss auf Messergebnisse.

Die Ergebnisse der Untersuchungen, die die *Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg* im Jahr 2012 veröffentlichte sind uneinheitlich:

Die motorbedingten Belastungen durch Feinstaub (PM 10) stiegen bei Tempo 30. Allerdings wurde noch ein gegenläufiger Effekt beobachtet: 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 (NO<sub>2</sub>) muss man differenziert betrachten: Auf ebener Strecke bewirkt eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h eher höhere NO<sub>2</sub>-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. Dies bedeutet, je mehr Beschleunigung, desto höher die Emissionen. Z.B.: wenn eine Steigung mit Tempo 50 hochgefahren wird, ist die Leistung des Fahrzeugs größer – das bedeutet mehr NO<sub>2</sub> als bei Tempo 30. In der Ebene ist die Situation anders, dort kann bei einer Fahrt mit Tempo 50 weniger NO<sub>2</sub> entstehen.

Auch der Berliner Senat hat an drei Straßen über drei Jahre gemessen. Dort sanken die NO<sub>2</sub>-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).

Gleiches gilt auch für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Je nachdem, wie gefahren und wo und wie gemessen wird, ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei Tempo 30 höher oder niedriger als bei Tempo 50. Zum 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.

Das Umweltbundesamt (UBA) und die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) kommen in ihren Untersuchungen 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.

Gez. Klockhaus