

Weniger Lärm - Tempo 30 als Modellversuch in Ramersdorf

Antrag

In einem einjährigen Modellversuch wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Mittleren Ring in der Chiemgaustraße zwischen Perlacher Weg und Autobahnanfang in der Zeit 22 bis 6 Uhr auf 30 km/h beschränkt und zu den Auswirkungen eine begleitende Studie erstellt.

Begründung

Lärm birgt unstrittig erhebliche Gesundheitsrisiken, insbesondere wenn zudem die Nachtruhe gestört wird.

„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. Es ist jedoch unstrittig, dass dauerhafte hohe Geräuschbelastungen gesundheitliche Langzeitfolgen wie z.B. HerzKreislauf-Erkrankungen verursachen können.

Den straßenverkehrsbehördlichen Tempo-30-Anordnungen liegen in der Regel Immissionsberechnungen nach RLS-90 zugrunde. Je nach Rahmenbedingungen ergeben diese Berechnungen für Tempo 30 und Tempo 50 Differenzen des Mittelungspegels von ca. 2 bis 3 dB(A). Dies liegt deutlich im wahrnehmbaren Bereich. Die – allerdings nur noch selten – publizierte Meinung, dass Pegeldifferenzen erst ab 3 dB(A) wahrnehmbar seien, ist bereits seit langem widerlegt.

Die Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen nach der Anordnung von Tempo 30 rund 1 bis 4 dB(A) niedrigere Mittelungspegel. Geschwindigkeitssenkungen bewirken aber nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. Einige Studien weisen darauf hin, dass bei Tempo 30 niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50.“

so die vom Umweltbundesamt, Fachgebiet 3.1 Umwelt und Verkehr, herausgegebene Broschüre „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ (Stand November 2016).

In dem im Antrag genannten Straßenbereich findet sich eine teilweise dichte Wohnbebauung, deren Anwohner von den unstrittig positiven Effekten einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Lärmbelastung profitieren würden. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung zunächst nur in der Zeit von 22 bis 6 Uhr beeinträchtigt die Abwicklung des Liefer- und Berufsverkehrs allenfalls in der Randzeit vor 6 Uhr und derartige oder sogar ganztägige Einschränkungen finden sich auch auf Bundesstraßen als Ortsdurchgangstraßen.

Zur Entscheidung der Frage, ob aus dem Modellversuch eine dauerhafte Anordnung wird und ob Erweiterungen auf andere Straßenabschnitte angezeigt sind, sollen in einer Begleitstudie insbesondere folgende Punkte untersucht werden:

- Messbare Schallveränderung per Schallimmissionsmessungen

- Subjektive Veränderungen beim Lärmempfinden der Anwohner*innen (Fragebogen, Telefoninterviews)
- Verkehrsverlagerungen per Verkehrserhebungen
- Änderungen im Verkehrsfluss per Messungen im fließenden Verkehr (GPS)
- Maßnahmenakzeptanz der Verkehrsteilnehmer
- Einhaltung des Tempolimits per Geschwindigkeitsmessung
- Welche begleitende Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses sind möglich und sinnvoll

Die Maßnahme soll im Rahmen des oben genannten Versuchs auch auf ihr Potenzial zur Emissionsreduktion hin überprüft werden.

Dr. Thorsten Stengel

ÖDP

Christian Smolka

B90/Die Grünen

Josef Kress del-Bondio

SPD