

Grüne wollen mehr Tempo 30

Hamburg erprobt nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung / Effektiver Lärmschutz?

Die Grünen machen Ernst mit ihren Initiativen für Tempo 30 in der Stadt. Um Anwohner vor Lärm zu schützen, wird in Hamburg noch in diesem Jahr die Geschwindigkeit auf einer Hauptverkehrsstraße gedrosselt – zumindest nachts. Weitere Straßen sollen folgen. In Bremen wollen die Grünen noch weiter gehen.

VON BERIT WASCHATZ

Bremen · Hamburg. Um Anwohner stärker vor Verkehrslärm zu schützen, fordern die Grünen in Bremen für alle Straßen ohne wichtigen Wirtschaftsverkehr eine Regelschwindigkeit von Tempo 30. Die Hamburger Grünen verlangen aus dem gleichen Grund zumindest ein nächtliches Tempolimit auf Hauptverkehrsstraßen. Mit der Harburger Chaussee auf der Veddel richtet Hamburg in diesem Jahr nun die erste Hauptverkehrsader als nächtliche Tempo-30-Zone ein. Die Meinungen über den Sinn der Zonen gehen weit auseinander.

Der Berliner Lärmschutzforscher Michael Jäcker-Cüppers begrüßt die Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Denn bei einer solchen Drosselung werde der Lärm um zwei bis drei Dezibel gemindert, sagt der Vorsitzende des Arbeitsrings Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik. Was für Laien vielleicht zunächst einmal nach wenig klingt, ist nach Jäcker-Cüppers Angaben eine Menge. „Das ist schon deutlich wahrnehmbar.“ Auf einer Straße gäbe es dann pro Stunde nicht mehr 100 sogenannte Lärmereignisse, sondern nur noch 50: „Das ist eine Maßnahme, die sehr schnell eingeführt werden kann und sehr wenig kostet.“ Für den Lärmschutzforscher

steht daher fest: Die Temporeduzierung ist sinnvoll. Und gerade an Hauptverkehrsstraßen, an denen Anwohner nachts Lärmbelastungen von mehr als 55 Dezibel ausgesetzt sind, sei sie auch notwendig. Denn diese Lärmbelastung verursache sogar Krankheiten.

In Hamburg sind nachts beispielsweise mehr als 144 000 Menschen von Verkehrslärm über diesem Wert betroffen. Zumindest an der Harburger Chaussee können die Anwohner nun hoffen. Diese Straße will die Stadt nach Angaben der Wirtschaftsbehörde noch in diesem Jahr zwi-

**„Wir halten sie nicht
als besonders effektiv
in Sachen Lärmschutz.“**

Christian Hieff, ADAC Hansa

schen 22 und 6 Uhr zur Tempo-30-Zone machen. Dabei handelt es sich um ein Pilotprojekt, bei dem zunächst Ergebnisse gesammelt werden sollen, inwieweit die Drosselung der Geschwindigkeit tatsächlich einen Effekt hat. „Es könnte sich dann auch noch für andere Straßen als gut herausstellen“, sagte Behördensprecherin Susanne Meinecke.

Den Hamburger Grünen ist das aber noch zu wenig. „Der Senat sollte klotzen statt kleckern und auf sämtlichen Straßen, die zu laut sind, nachts Tempo 30 anordnen“, sagte Till Steffen, verkehrspolitischer Sprecher der Bürgerschaftsgrünen. Viele Städte und Gemeinden bedienten

sich schließlich der nächtlichen Temporeduzierung: „Lärm wird gemindert und der Verkehrsfluss nicht unverhältnismäßig behindert.“

Der ADAC Hansa lehnt die Ideen der Grünen ab: „Wir halten sie nicht als besonders effektiv in Sachen Lärmschutz“, sagte Sprecher Christian Hieff. Viel größere Effekte erziele man mit einer intakten Fahrbahndecke. Außerdem schaffe man mit einer Tempo-30-Zone ein neues Problem: Die Stickoxidgrenzwerte würden dadurch steigen. Noch dazu würden sich die Autofahrer dann Schleichwege durch die städtischen Wohngebiete suchen und die Verkehrssicherheit dort verringern, sagte Hieff.

In Bremen gehen die Grünen sogar noch einen Schritt weiter als ihre Hamburger Parteifreunde. Ihrer Meinung nach soll überall – abgesehen von Haupttrouten mit viel Wirtschaftsverkehr wie etwa der Kurfürstenallee – Tempo 30 eingerichtet werden; und zwar tagsüber. Auch ihnen geht es um Lärmschutz, aber auch um die Verkehrssicherheit.

Schon jetzt dürfen Autofahrer in Bremen auf der B6 Richtung Brinkum (Kattenturmer Heerstraße) und auf einigen Abschnitten der Bismarckstraße tagsüber nicht schneller als 30 Stundenkilometer fahren. Weitere Straßen könnten mit der derzeitigen Überarbeitung des Lärmaktionsplans folgen, sagte der Leiter der Verkehrsabteilung in der Bremer Verkehrsbehörde, Gunnar Polzin. Das große Problem sei dabei der Busverkehr. Denn auch die Busse müssten sich an das Tempo halten. Um dann einen Zehn-Minuten-Takt einzuhalten, müssten mehr Fahrzeuge eingesetzt werden, und das sei teuer.

Kommentar Seite 2