

## Kurzprotokoll der Diskussionen

Ulrich Holefleisch, Bürgermeister Göttingen

- Tempo 30 hat viele Vorteile: CO<sub>2</sub> Minderung, Verkehrsreduzierung, Verkehrssicherheit, Lärm, Erhöhung der Lebensqualität durch mehr Fuß- und Fahrradverkehr.
- Diese Synergien können nur mit einer umfassenden Analyse erfasst werden und gehen über die rein verkehrliche Betrachtung hinaus.
- Deshalb will Göttingen die Voraussetzungen für einen umfassenden Modellversuch prüfen.
- Was sind die Folgen für die wirtschaftliche Bilanz einer Stadt?
- Hilft die Großräumige Einführung von Tempo 30 die Akzeptanz zu steigern. Beim Beispiel Graz scheint dies der Fall zu sein.

Michael Jäcker-Cüppers, Arbeitsring Lärm

- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist nach StVO problematisch. Es gibt jedoch inzwischen eine Vielzahl genehmigter Einzelbeispiele.
- Ausnahmefall für flächendeckenden T30 kann sein, wenn Landesregierung in die Arbeit der Landesstraßenbehörde eingreift und sich für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen einsetzt
- Lärmschutz ist ein Argument für T30. Je nach Straßenbelag kann Temporeduzierung von 50km/h auf 30 bis zu 5 Dezibel Lärmreduktion bringen. Je moderner die Flotte desto besser der Erfolg, da die Motorgeräusche gegenüber den Rollgeräuschen zurücktreten.
- Allerdings bleibt die Einhaltung dieser Geschwindigkeit ein Kriterium für den Erfolg.
- Durch T30 kann schnell und kostengünstig Lärm reduziert werden im Vergleich zu anderen Maßnahmen.
- Politische Durchsetzung soll auf Gesundheitsargument setzen: Wenn Lärm krank macht, dann muss Verkehrskapazitätsargument zurückgestellt werden und T30 eingeführt werden

Anja Hänel, VCD

- Sollte das Klimaargument stärker in den Vordergrund gestellt werden für T30?
  - Es fehlt an Zahlen für CO<sub>2</sub> Einsparung
  - Die verwirrenden Aussagen begründen sich z.T. auch darin, ob Emissionen oder Immissionen gemessen werden. Am Auspuff gemessen, verringern sich die Emissionen nicht unbedingt, da die meisten Automoren auf höhere Geschwindigkeiten optimiert sind. Bei Immissionsmessungen kommt jedoch Fahrweise und Flüssigkeit des Verkehrs stark zum Tragen. Deshalb hat Berlin sehr positive Ergebnisse mit Tempo 30 gemacht. Die Diskussion ist auch noch von den Emissionen abhängig. Gute Werte gibt es für Feinstaub.
- Systematische Studie /Modellversuch wird gebraucht
  - Deshalb unterstützt der VCD die Stadt Göttingen, bei ihren Bestrebungen nach einem Modellversuch?

Heike Agthe, Tempo 30, EBI

- Besonderheit Deutschland in EU Vergleich: in anderen Ländern können Kommunen selbst über Tempo 30 Zonen entscheiden. Deutschland ist das einzige Land, wo das nicht geht.
- Zusammenarbeit mit europäischen Partnergemeinden, die ähnliche Probleme haben, sind möglich und für ein EU Projekt sinnvoll

Karsten Sommer, Jurist

- Probleme bei Durchsetzung des Rechts für T30 Zonen liegen vor allem am politischen Widerstand in Verwaltungen
- Die Straßenkapazität bei T30 ist höher als bei T50, da Fahrzeuge enger fahren. Flüssigkeit des Verkehrs kann also kein Gegenargument sein.
- StVO §6 Straßen können für Modellversuche genutzt werden/Ausnahmeregelung in wie weit dies eine Basis für einen großflächigen Modellversuch zu Tempo 30 sein kann, müsste geprüft werden.
- Gemeinden können für T30 Klagen, wenn Lärmbelastung, Sicherheit oder anderer Grund hinreichend vorhanden sind
- Frage: Problem bei T30 Zonen vor Schulen/Altersheimen etc. wie lang kann vorgelagerte T30 Zone sein?
  - Einzelfallprüfung, fraglich was als Schulweg definiert werden kann
  - hängt von Praxis in den Kommunen ab
- Frage: sind gebündelte Anträge für T30 möglich?
  - Ja, verfahrenstechnisch macht das keinen Unterschied.