Tempolimits in Tübingen

Informationsveranstaltung am
27. Februar 2013

Referat 46
Verkehr

Eva Schöpf

Referat 54.1
Luftreinhaltung

Dr. Gabriele Fetzer

Stephan Czarnecki

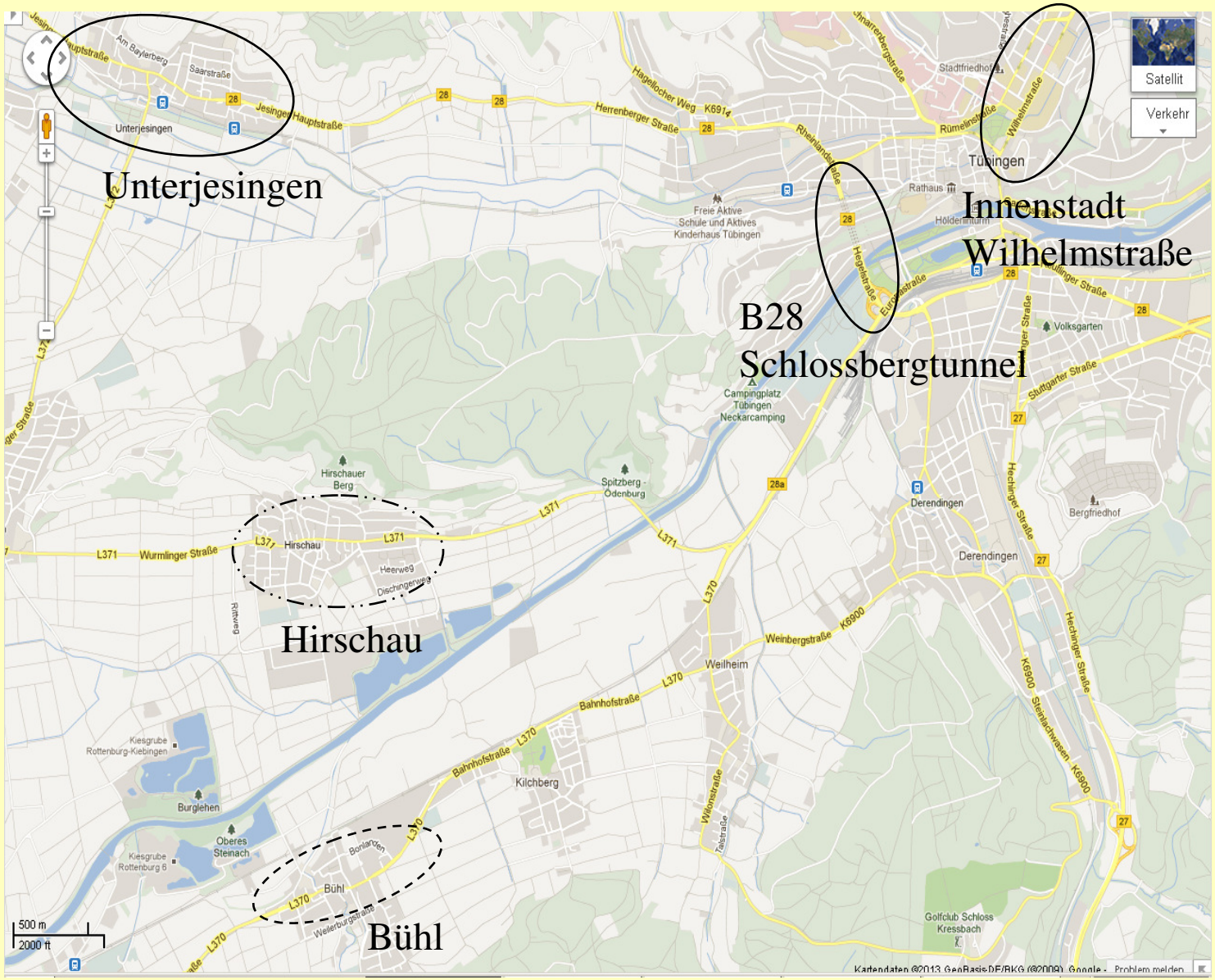
Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Tempolimits

werden aus folgenden Gründen eingeführt

- **Verkehrssicherheit**
  „weniger schwere Unfälle bei niedrigeren Geschwindigkeiten“
- **Lärmschutz**
  „Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h sinkt der Lärmpegel um 2 bis 3 dB(A)“
- **Luftreinhaltung**
  „je nach Situation kann eine Reduzierung der Luftschadstoffe (Staub, PM10 und Stickstoffdioxid, NO2) erreicht werden“

Tempo 30 in Tübingen



1.) ----------
aus Gründen der Verkehrs-sicherheit

2.) –·–·–·–
aus Gründen des Lärm-schutzes

3.) ————
aus Gründen der Luftrein-haltung

Zuständig für die Anordnung von Tempolimits in Tübingen

- **Verkehrssicherheit**
  Stadt Tübingen = untere Verkehrsbehörde

- **Lärmschutz**
  Stadt Tübingen, Zustimmung des Regierungspräsidiums als höhere Verkehrsbehörde

- **Luftreinhaltung**
  - Aufstellen des Luftreinhalteplans („Bündelung der Maßnahmen) durch das Regierungspräsidium Tübingen
  - Umsetzen der im Luftreinhalteplan festgelegten Maßnahmen durch Verkehrsbehörde / Stadt Tübingen

Tempolimits
aus Gründen der Luftreinhaltung

- wenn die Grenzwerte für die Luftqualität überschritten sind
- wenn eine Verbesserung der Luft zu erwarten ist (Gutachten)
- wenn das Tempolimit verkehrlich machbar ist (Stellungnahme der Verkehrsbehörde vor Ort)

➔ eine allgemeine Entscheidung ohne detaillierte Betrachtung des jeweiligen Einzelfalls ist daher nicht möglich

Luftreinhaltung / Gesetzl. Grundlage:

§ 47 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

(1) Werden die durch eine Rechtsverordnung .. **festgelegten Immissionsgrenzwerte** ... **überschritten**, hat die zuständige Behörde **einen Luftreinhalteplan aufzustellen**, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt und den Anforderungen der Rechtsverordnung entspricht.

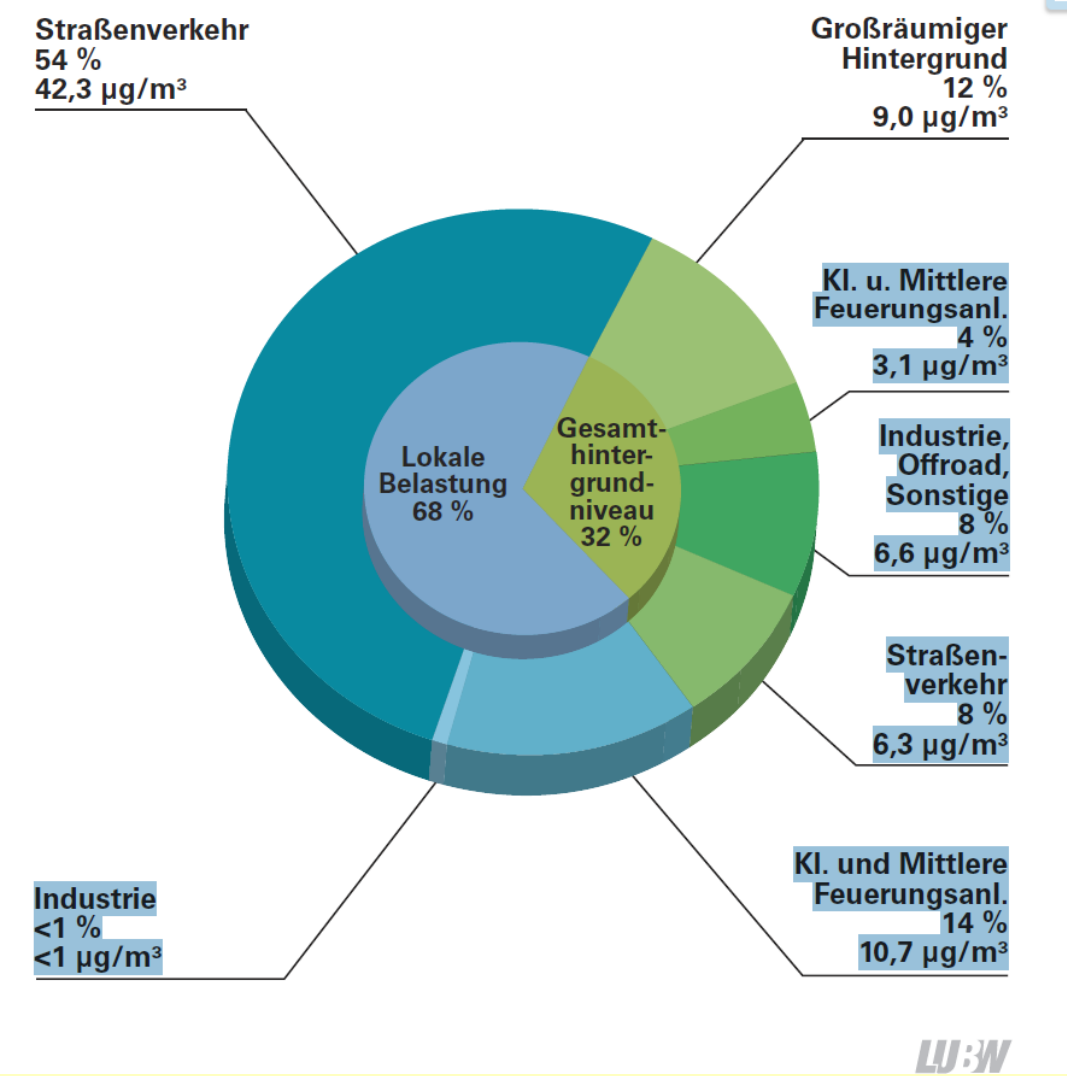
(4)Die Maßnahmen sind entsprechend des Verursacheranteils **unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit** gegen alle Emittenten zu richten, ……. Werden in Plänen ... Maßnahmen im Straßenverkehr erforderlich, **sind diese im Einvernehmen mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden festzulegen**.

Verhältnismäßigkeit:

- **wirksam** im Sinne der Luftqualität (ggf. Gutachten),
- **verkehrlich machbar.**

rpt

Verursacheranalyse Stickstoffdioxid NO_2
Beispiel: Tübingen-Mühlstraße 2010



Quelle: LUBW – Grundlagenband Luftreinhaltepläne 2011

Tempolimits in Tübingen – Luftreinhalteplan 2012

Maßnahme	Umsetzung der Maßnahme
50 km/h → 30 km/h B28 Ortsdurchfahrt Tübingen – Unterjesingen	26. Juli 2012
60 km/h → 50 km/h im Verlauf der B28 in der Stadt Tübingen	19. April 2012
50 km/h → 30 km/h auf ausgewählten Straßen in der Innenstadt von Tübingen	23. November 2012

Ablauf der Luftreinhalteplanung

Regierungs-präsidium

Öffentlichkeit (Bürger, Vereine, Verbände)

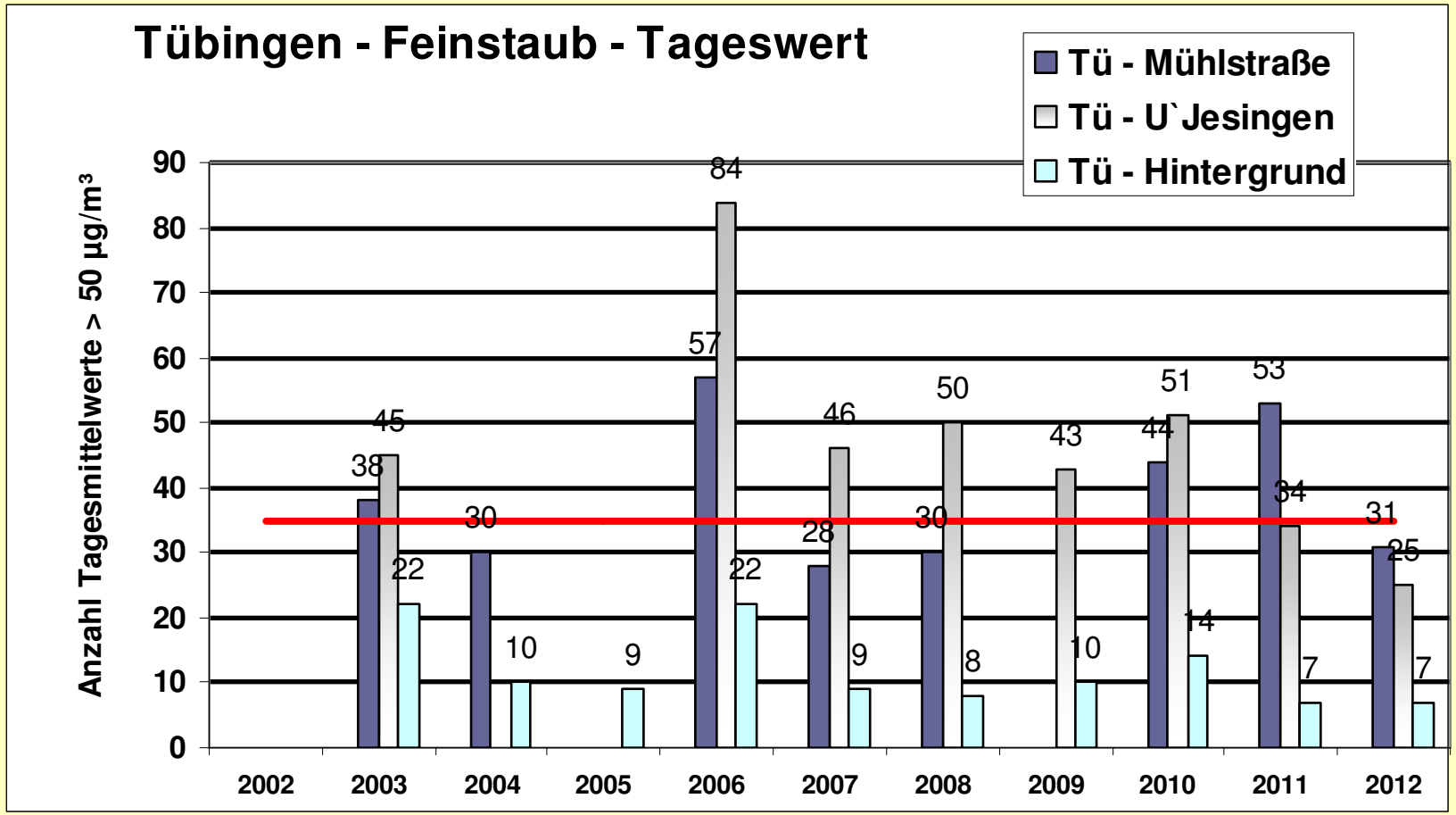
Stadt / Gemeinde

Beteiligte

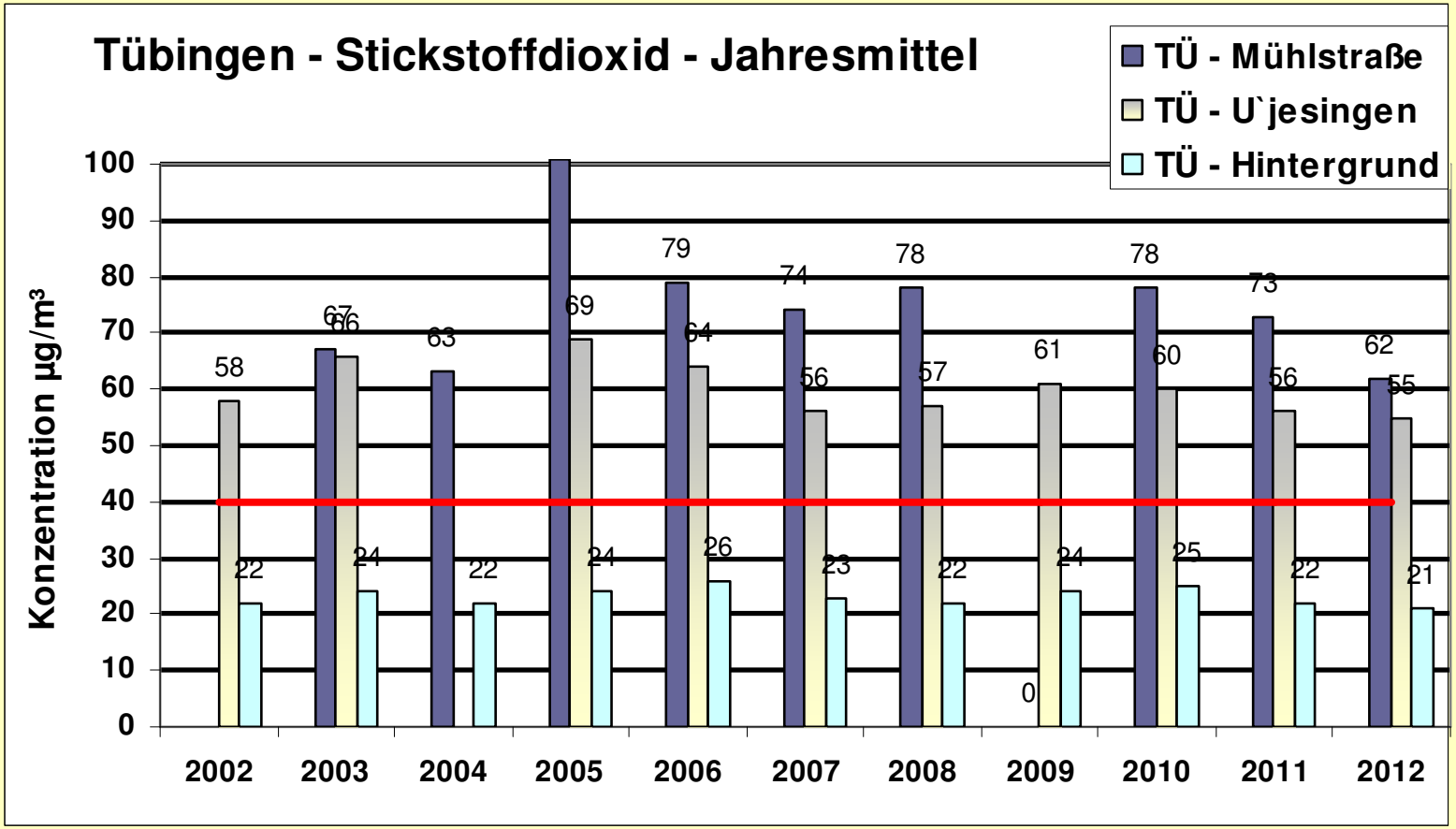
1. Entwurf eines Luftreinhalteplans, Darlegen der Maßnahmen
2. Diskussion des Plans in der Öffentlichkeit
3. Überarbeiten des Plans
4. Plan rechtswirksam werden lassen
5. Veröffentlichung des Plans
6. Umsetzen der Maßnahmen

rpt

Messergebnisse Tübingen



Messergebnisse - Tübingen



Tempolimits in Tübingen – Luftreinhalteplan 2012

Innenstadtring Tübingen (Bereich alter botan. Garten)

Fortschreibung des Tübinger Luftreinhalteplans von 2011 zeigte,

- dass NO_2 Grenzwerte im Bereich Wilhelmstraße, Rümelinstraße, Hölderlinstraße, Am Stadtgraben überschritten werden.
- eine Überschreitung der Tagesmittelgrenzwerte für Staub im Bereich der Rümelinstraße nicht auszuschließen ist.
- durch Tempo 30 eine Reduzierung erreicht werden kann
  - bei NO_2 maximal 1,3 µg/m³
  - bei PM10 maximal 0,4 µg/m³

  jeweils in der Wilhelmstraße, direkt am Lustnauer Tor

Tab. 8.1: Ergebnis der Screening-Berechnungen für Straßen der Umweltzone bei der Maßnahme Fahrverbot Stufe 2 und 3. NO_2- und PM10-Jahresmittelwerte für das Basisszenarium sowie die beiden Prognosejahre. Bei NO_2 zeigen rot unterlegte Werte eine Überschreitung des Immissionswertes für das Jahresmittel an. Bei PM10 bedeuten rot unterlegte Werte mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Überschreitung der zulässigen 35 Überschreitungen des Kurzzeitwertes, gelb unterlegte Werte eine mögliche Über- oder Unterschreitung

Name Straßenabschnitt		Szenarium 2010 SG1		Szenarium 2012 SG12		Szenarium 2013 SG123	
	ID	NO_2	PM10	NO_2	PM10	NO_2	PM10
Am Stadtgraben	15	38,6	21,4	36,8	21,0	35,5	20,8
Am Stadtgraben	16	56,8	26,5	54,8	25,9	52,6	25,3
Am Stadtgraben	58	62,2	26,6	59,2	25,9	56,1	25,2
Belthlestraße	17	34,1	21,6	32,7	21,2	31,4	20,8
Belthlestraße	18	29,7	20,3	28,8	19,9	28,1	19,7
Doblerstraße	43	31,3	20,5	29,9	20,2	28,8	20,0
Gartenstraße	35	29,9	20,0	29,0	19,7	28,3	19,5
Herrenberger Straße	19	37,3	22,3	35,7	21,7	34,0	21,3
Herrenberger Straße	20	39,8	23,1	38,0	22,5	36,0	22,0
Herrenberger Straße	21	32,7	20,8	31,4	20,4	30,3	20,2
Hölderlinstraße	23	34,5	21,5	33,3	21,1	32,1	20,8
Hölderlinstraße	51	45,0	24,5	42,9	23,8	40,6	23,2
Hölderlinstraße	60	40,9	22,4	39,0	22,0	37,4	21,6
Kelternstraße	24	50,2	26,4	47,8	25,5	44,9	24,6
Kelternstraße	42	34,8	21,7	33,5	21,2	32,1	20,9
Neue Straße	36	25,9	19,3	25,3	19,1	24,9	18,9
Rümelinstraße	22	40,4	22,5	38,7	22,0	37,2	21,7
Rümelinstraße	25	44,0	23,5	42,0	22,9	40,3	22,5
Rümelinstraße	26	65,1	29,2	61,8	28,3	58,5	27,5
Rümelinstraße	27	33,6	21,9	32,5	21,6	31,6	21,3
Schmiedtorstraße	44	31,3	20,5	30,3	20,1	29,5	19,9
Schnarrenberger Straße	28	28,6	19,9	27,5	19,6	26,7	19,4
Silcherstraße	29	28,3	20,6	27,4	20,3	26,8	20,1
Westbahnhofstraße	30	35,2	22,0	33,8	21,5	32,4	21,1
Westbahnhofstraße	31	55,3	28,6	52,4	27,5	48,9	26,5
Wilhelmstraße	32	55,9	26,4	53,9	26,0	51,1	25,3
Wilhelmstraße	33	31,7	20,8	30,6	20,5	29,7	20,2
Wilhelmstraße	40	59,3	24,4	55,7	23,7	53,0	23,3
Wilhelmstraße	41	65,9	29,2	63,6	28,7	60,0	27,8
Wilhelmstraße	59	53,3	25,9	50,8	25,2	48,5	24,7

Zu erwartende Vor- und Nachteile bei Tempo 30 (T 30) /Tempo 50 (T 50)

Generelle Tendenzen (idealisiert):

- in gleichmäßig fließenden Verkehr verursacht T 30 tendenziell höhere Emissionen als T 50
- generell (T50 und T 30): umso flüssiger der Verkehr desto weniger Emissionen durch den Fahrzeugverkehr sind zu erwarten

In der Realität jedoch:

Störungen im Verkehrsfluss auf Straßen innerorts – Effekte:

Bei T 50 günstig: Gangwahl (vermutl. höherer Gang), Wirksamkeit der Abgasreinigungstechnik ist gewährleistet

Bei T 50 ungünstig: längerer Beschleunigungsvorgang bei Stopps, höherer Abrieb (Feinstaub PM 10)

Bei T 30 günstig: kürzerer Beschleunigungsvorgang bei Stopps, weniger Abrieb (PM 10)

Bei T 30 ungünstig: Gangwahl (vermutl. niederer Gang), Kaltfahrt

Fazit:

T 50/T 30 kann nur bei detaillierter Untersuchung des Einzelfalls entschieden werden – Einflussfaktoren: z. B. Kontantfahranteil, Flottenzusammensetzung, Straßenneigung.

Tempolimits in Tübingen – Luftreinhalteplan 2012

Innenstadtring Tübingen (Bereich alter botan. Garten)

Im Gutachten von IB Rau / Aviso betrachtete Straßen

Bild 2.5: Jahresmittlere durchschnittliche Verkehrsstärken (DTV) für Kfz-gesamt und sNfz auf den Messstrecken in Tübingen

Danke !

Stephan Czarnecki
Referat 54.1
07071/757-3867
(LRP Tü)

Dr. Gabriele Fetzer
Referat 54.1
07071/757-3738

Internet: http://www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/menu/1153486/index.html