

Stillere Nacht an der Autobahn?

Überlegungen zu Geschwindigkeitsbegrenzung / Ziel: Tempo 30 in allen Wohngebieten

Von Wigbert Gerling

BREMEN. Für ein beherztes „Stille Nacht“ im privaten Kreis ist es noch etwas früh – politisch aber geht es aktuell um eine „lärmgeminderte Nacht“. Es soll gezielt dort angesetzt werden, wo aus fachlicher Sicht der größte Effekt erwartet werden kann: beim Autoverkehr. Konkret ist unter anderem im Gespräch, die Geschwindigkeit auf der Autobahn 1 im Bremer Süden in der Zeit von 22 Uhr abends bis sechs Uhr morgens für alle auf 80 Stundenkilometer zu begrenzen.

Autos werden als störend oft empfunden, weil sie mit Geräusch verbunden – dies beschreibt nach Erfahrungen von Experten ein zentrales städtisches Problem, um das sich die Politik kümmern will: Die Bevölkerung reagiert demnach besonders empfindlich und ablehnend auf Lärmbelästigung. Gestützt auf Erfahrungen in den betroffenen Stadtteilen und flankiert mit dem Wissen im Fachressort für Umwelt zeichnet sich in der aktuellen Debatte ein politischer Mehrklang zur Lärminderung ab. Demnach könnte auf der Autobahn 1, wo Hemelinger und Obervieländer mit einer Geräuschkulisse der ungebetenen Art kämpfen, künftig mit der Begrenzung auf 80 Stundenkilometern in den Nachtstunden ein bisher ungekannter Ton angeschlagen werden. Und womöglich kommt eines Tages in den Lastwagen die Tachonadel zu nachtschlafender Zeit auch schon bei 60 zur Ruhe. Fachleute haben vorab schon einmal ausgerechnet, dass der Vortrieb für Lkw damit nur sehr begrenzt verlangsamt würde: Auf der Autobahnpassage von Obervieland nach Hemelingen gingen im Vergleich von Tempo 80 zu Tempo 60 lediglich eine Minute und 15 Sekunden verloren.

Derzeit ist ein Lärmschutzaktionsprogramm in Arbeit. Dafür will Umweltsenator Reinhard Loske (Grüne) eine Million Euro im Haushalt reservieren. Mit diesem Beitrag eröffnete sich die Chance, dass der Bund eine Summe von 900 000 Euro beisteuert. Mit diesen fast zwei Millionen Euro im Topf würde der Einbau von Schallschutzfenstern gefördert, könnten Lücken in der Front der Lärmschutzwände auch dort geschlossen werden, wo es nach rein gesetzlicher Vorgabe nicht geboten wäre. Und es würde bei der Unterhaltung von Straßen darauf geachtet, dass alles getan wird, damit sie künftig mehr Schall schlucken.

Senator Loske betont, dass ein Tempolimit unangefochten das wirksamste und kostengünstigste Verfahren sei, um den Lärm-



Tempo 70 wie hier an der Franz-Schütte-Allee? Dies gehörte der Vergangenheit an, wenn Überlegungen zum Zuge kämen, wonach auf Hauptverkehrsstraßen bei Tempo 50 Schluss wäre. FOTO: STOSS

pegel in einer Stadt zu senken. Folgt man der aktuellen politischen Diskussion, dann ist hierbei eine Geschwindigkeitsbegrenzung nachts auf der Autobahn 1 nur eine Facette. Derzeit, so Reinhard Loske, liege der Anteil der Wohngebiete, in denen Tempo 30 vorgeschrieben sei, bereits zwischen 80 und 90 Prozent. Aber eben nicht bei 100. Das könnte sich ändern – Tempo 30 für alle lautet die Losung. Bremen hätte damit nicht einmal ein Alleinstellungsmerkmal, die flächen-

deckende Vorgabe von maximal 30 Stundenkilometern in Wohngebieten gebe es auch in anderen Großstädten.

Im Umweltressort wird zudem über eine Begrenzung auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen nachgedacht. Das würde bedeuten, dass auf allen Straßen mit diesem Rang – wie zum Beispiel auf der Strecke Kurfürstenallee/Franz-Schütte-Allee – höchstens 50 Stundenkilometer statthaft wären. Die neue Losung: Tempo 70 – nein danke.