

Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV NRW

Iko Tönjes, Sprecher

iko.toenjes@vcd-nrw.de

nrw.vcd.org

Düsseldorf, den 31.10.2021

Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschusses am 10.11.2021

Mehr Verkehrssicherheit, bessere Luft und weniger Lärm – Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften

(Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/14046)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zu einer Stellungnahme.

Wir sehen in der Politik und in der Gesellschaft eine breite Zustimmung zum Ziel „Vision Zero“, der konsequenten Vermeidung von Unfällen mit Personenschäden. In diesem Rahmen ist Tempo 30 als Regel-Geschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften dringend notwendig. Es entspricht dem allgemeinen Rechtsverständnis bzw. – um den Begriff eines bekannten Verkehrspolitikers zu zitieren – dem „gesunden Menschenverstand“, wenn die sichere Regel der Normalfall ist und das unsicherere Schnellerfahren nur nach einer Unbedenklichkeits-Prüfung zugelassen wird – heute ist es umgekehrt. Auch die Umweltbelastung geht durch Tempo 30 in der Regel zurück, insbesondere beim Lärm.

Eine Vielzahl deutscher und auch internationaler Fachorganisationen spricht sich für Tempo 30 aus, z.T. schon seit langem, z.B. Deutscher Städtetag, Umweltbundesamt, Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU), Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), GdP, EU-Ausschuss für Verkehr, WHO, ADFC, VCD, Verbund Service und Fahrrad (VSF), ... Der ADAC ist u.W. allerdings dagegen.

Die konkreten Wirkungen von Tempo 30 hängen stark von der Situation vor Ort ab: Straßennetz und Knotenpunkte, Straßenumfeld, Verkehrsmix und Verkehrsmengen, Fahrprofile und Verkehrsverhalten, bauliche Gestaltung, Überwachungsstrategie,..

Verkehrssicherheit

Tempo 30 erhöht fraglos die Verkehrssicherheit. Bekanntlich beträgt der normale Anhalteweg (Reaktionszeit + Bremsweg) bei Tempo 30 ca. 15 m, bei Tempo 50 sind es fast 30 m, wobei das Fahrzeug in diesem Fall bei 15m noch ganz ungebremst ist. Das sind innerorts kritische Distanzen. Zudem wird bei geringerer Geschwindigkeit das Umfeld besser wahrgenommen, z.B. Kinder am Straßenrand. Das ist besonders relevant dort, wo der Straßenrand durch parkende Fahrzeuge verdeckt wird oder wo viel unmotorisierter Längs- und Querverkehr zu erwarten ist, etwa an innerstädtischen Geschäftsstraßen oder belebten Wohnsammelstraßen. Das wird mit

wachsendem Radverkehr immer relevanter, zumal aus Platzgründen nicht überall eigene Radverkehrswege eingerichtet werden können bzw. sollen. Für Zufußgehende, insbesondere Ältere und Kinder, ist beim Queren der Fahrbahn die Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit ebenfalls lebenswichtig. Speziell an Kreuzungen können und müssen Konflikte z.B. mit Abbiegeverkehren generell durch geringere Geschwindigkeiten entschärft werden. Selbst wenn die Höchstgeschwindigkeit nicht immer eingehalten wird, sind mittlere Geschwindigkeit und vor allem Geschwindigkeitsspitzen bei Tempo 30 deutlich geringer.

Bedeutsam ist auch die allgemeine verkehrliche Wirkung von Tempo 30 als Regel: Tempolimits nur auf kritischen Abschnitten führen zu unübersichtlichen Verkehrsregeln und häufiger Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit, Tempo 30 schafft Klarheit auf der sicheren Seite, denn man fährt erst einmal langsam, solange man keine andere Anordnung wahrnimmt. In vielen, auch kleineren Städten hat bereits der überwiegende Anteil der Straßen Tempo 30, in großen Städten sind es zum Teil 60 - 80% oder mehr. Das sind sowohl viele Zonen in Wohngebieten, aber auch immer mehr Abschnitte von Hauptstraßen. Insgesamt soll das Verkehrsklima auf der Straße durch reguläres Tempo 30 im Laufe der Zeit entspannter werden. Rücksichtsvolle Bewegung soll eindeutigen Vorrang vor schneller Fahrt haben.

Die Angleichung der Geschwindigkeit von Kfz- und Radverkehr verbessert die subjektive wie die objektive Sicherheit des Radverkehrs deutlich, und die Chancen werden erhöht, grüne Wellen auch für den Radverkehr nutzbar einzurichten. Dadurch wird das Radfahren sofort und ohne große Baumaßnahmen flächendeckend attraktiver. Auch leichte E-Autos, die klimapolitisch erwünscht sind, werden durch Tempo 30 bei Kollisionen mit schweren SUV besser geschützt.

Der Trend zu immer größeren und schwereren Pkw verstärkt die Notwendigkeit der Tempo-Reduzierung. Die Sicht wird durch parkende „SUV“ stärker behindert, der freie Seitenabstand auf der Fahrbahn kleiner. Die Unfallforschung geht generell davon aus, dass bei Tempo 50 der von parkenden Kfz freizuhalten Bereich am Straßenrand vor Einmündungen mindestens 20m betragen muss. Außerdem muss bei Tempo 50 der seitliche Abstand zu parkenden Autos und Radfahrenden real größer sein als bei Tempo 30, bei beengten Verhältnissen wird also auf einer Straßenseite das Parken untersagt werden müssen, um sichere Fahrbahnbreiten zu erreichen bzw. eigene Fahrradspuren einzurichten. Wir gehen davon aus, dass Kriterien für das Straßenrandparken in diesem Sinne in die StVO Eingang finden werden, wenn „Vision Zero“ ernstgenommen wird. Das bedeutet, dass dann bei Tempo 50 merklich weniger Parkplätze zur Verfügung stehen werden als bei Tempo 30.

Umwelt

Klar ist, dass der Lärm durch Tempo 30 abnimmt. Das wird von Anwohnerinnen und Anwohnern nach der Einrichtung von Tempo 30 häufig als wichtigster positiver Effekt genannt. Der Mittelungspegel des Lärms kann bei günstigen Bedingungen um 3 dB(A) abnehmen, was einer Halbierung der Verkehrsstärke entspricht, allerdings bedeutet das nicht eine Halbierung des Lärms, da dessen Wahrnehmung degressiv verläuft. Hinzu kommt aber, dass die Lärmspitzen und Pegelschwankungen, die als besonders störend empfunden werden, auf etwa die Hälfte gedämpft werden können.

Bei der Luftbelastung ist die Bewertung nicht so eindeutig. Es stimmt, dass (im optimalen Gang) der Schadstoffausstoß bei vielen heutigen Verbrennungs-Motoren bei konstant 50 km/h geringer sein kann als bei 30 km/h, es geht aber in der Stadt weniger um konstantes Fahren als um häufige Beschleunigungsvorgänge. Eine Beschleunigung auf 50 erzeugt mehr Schadstoffe,

und bei Tempo 30 ist der Verkehrsfluss i.d.R. homogener. Der konkrete Gesamt-Ausstoß ist abhängig von Fahrprofilen und Fahrweise und im Stadtverkehr bei Tempo 30 durchaus reduziert, wie einige Untersuchungen zeigen. Das gilt etwa für Stickoxide, weniger für CO₂. Übrigens ist auch die Feinstaubmenge durch Reifenabrieb bei Tempo 30 geringer, das gilt auch für E-Autos, für deren wachsende Zahl ansonsten die Schadstoffe lokal nicht relevant sind.

Grundsätzlich kann Tempo 30 zu einer Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Verkehr beitragen, insbesondere zu mehr Radverkehr, was die Umwelt zusätzlich strukturell entlastet. Außerdem wird der Effekt vermindert, dass Navi-Geräte städtische Straßen als Ausweichrouten für Schnellstraßen empfehlen. Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum steigt bei Tempo 30, die Aufenthaltszeit von Erwachsenen und Kindern auf der Straße nimmt zu.

Es ist zu wünschen, dass Tempolimits, inkl. eines Limits auf Autobahnen, das wir doch in absehbarer Zeit erwarten, dazu führen, dass Motoren besser auf ruhige Geschwindigkeitsprofile eingestellt werden. Techniker sollten sich künftig mehr um bessere Umwelteffizienz als um hohe „Leistungen“ wie Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigungs-Vermögen bemühen.

Umsetzung

Regelgeschwindigkeit 30 km/h bedeutet bekanntlich nicht, dass auf allen Straßen Tempo 30 gelten soll. Es bedeutet, dass die Beweislast richtig zugeordnet wird. Es muss dann nachgewiesen werden, dass die Verkehrssicherheit auch bei Tempo 50 (oder sogar mehr) gewährleistet wird. Bei nicht angebauten mehrspurigen Straßen wird das z.B. der Fall sein. Diesen Perspektiv-Wechsel zugunsten der Sicherheit sollten alle begrüßen, die sich für „Vision Zero“ einsetzen. Dass der risikoarme Zustand die Basis ist und das riskantere Schnellerfahren die zu prüfende Ausnahme, sollte rechtlich selbstverständlich sein. Ein bundesweit maximal flüssiger Verkehr ist nicht mehr das oberste Ziel der Verkehrsordnung.

Der Bundesgesetzgeber weiß sicher nicht besser als die Verantwortlichen vor Ort, welche Geschwindigkeit auf einer konkreten Straße angemessen ist. Wir sollten eigenverantwortliche Entscheidungen der Kommunen stärken. Dass heute gegen kommunal gewünschte Tempo30-Regelungen immer wieder Klagen angestrengt und auch gewonnen werden, ist ärgerlich.

Tempo 30 kann zwar ziemlich einfach per StVO-Änderung bundesweit angeordnet werden, es braucht aber vor Ort eine Anpassung von Ampelschaltungen, die Umschilderung erzeugt einige Kosten, außerdem sind zumindest kleinere Maßnahmen zur Anpassung des Straßenraums an die geringere Geschwindigkeit zu empfehlen, was auch mit relativ geringem Aufwand möglich ist. Allerdings ist ohnehin in vielen innerörtlichen Straßen ein Umbau zugunsten von mehr Grün, Radwegen etc. geboten. Es ist auch darauf zu achten, dass die reduzierte Geschwindigkeit auf Hauptstraßen nicht zu mehr Verkehr in Nebenstraßen führt. Schnelle Durchfahrt durch Wohngebiete und Zeitgewinne durch Schleichwege sind zu vermeiden.

Außerdem wird zumindest in der Anfangszeit eine erhöhte Überwachungsichte geboten sein. Die aktuell beschlossene Erhöhung der Bußgelder unterstützt das.

Problematisch ist die Durchsetzung einer Tempobegrenzung vor allem auf kürzeren Ortsdurchfahrten von Landstraßen, auf denen Unfallgefahr und Lärmbelastung heute häufig unzumutbar hoch sind. Hier wird weder Tempo 30 noch das heutige Tempo 50 ohne bauliche Veränderungen am Beginn der Ortslage und automatische Überwachung funktionieren. Die Straßenbehörden sind hier besonders in der Pflicht.

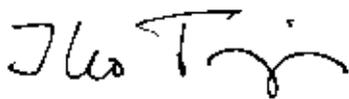
Falls künftig Tempo 50 auf weniger Straßen als heute zugelassen ist, werden sich die dadurch entstehenden Zeitverluste sehr in Grenzen halten, Theoretisch sind es 48 sec. pro km, praktisch wesentlich weniger, da auch heute real nur abschnittsweise die Höchst-Geschwindigkeit erreicht wird und viele Straßen heute schon Tempo 30 haben bzw. Durchgangsstraßen auch bei Tempo 50 bleiben. Testfahrten zeigen je nach Fahrverhalten und Verkehrsstruktur bei Tempo 30 z.T. nur geringe Erhöhungen der Fahrzeit, der Verkehrsfluss und damit das subjektive Fahrgefühl werden häufig verbessert. Und der Zeitaspekt ist gegenüber der Verbesserung der Verkehrssicherheit eben nachrangig.

Die Kapazität von Straßenzügen ist in der Regel abhängig von der Leistungsfähigkeit der Kreuzungen, hier spielt die Geschwindigkeit keine wesentliche Rolle außer bei der Länge der Räumzeiten für weitläufige Knotenpunkte, wobei hier aber meist der langsamere Radverkehr der limitierende Faktor ist. Weitere Faktoren sind der Anteil der querenden und abbiegenden Verkehre, die Homogenität des Verkehrs und die einzuhaltenden Sicherheitsabstände, wobei letztere eher für Tempo 30 sprechen. Tempo 30 reduziert also in der Regel nicht die Kapazität von Straßen. Klimagerechte Verkehrsszenarien gehen im Übrigen davon aus, dass der MIV reduziert werden soll, so dass Kapazitätsfragen künftig weniger eine Rolle spielen werden. Wenn weniger Autos auf der Straße sein werden, können die Gelegenheiten zum Schnellfahren allerdings zunehmen, eine Temporegulierung wird dann noch wichtiger.

Tempo 50 soll u.a. dort geprüft werden, wo ÖPNV-Linien im dichten Takt oder auf der Schiene verkehren, ggfs. einhergehend mit Reduzierung des Straßenrand-Parkens. Grundsätzlich geht Verkehrssicherheit vor Geschwindigkeit, auch für den ÖPNV. Zudem können Zeitverluste im ÖPNV durch konsequenten Vorrang an Kreuzungen, Reduzierung von Behinderungen auf der Strecke und optimierten Fahrgastwechsel häufig kompensiert werden.

Wir sollten nicht auf weitere Modellversuche warten. Auch eine Wahlmöglichkeit für die Kommunen schafft keine einfachere Verkehrsordnung und keine allgemeine Veränderung des Verkehrsklimas. Die Zeit ist reif für eine flächendeckende Einführung.

Mit freundlichen Grüßen



(Iko Tönjes), Sprecher des VCD NRW

Links zu einigen Publikationen mit Daten und Fallbeispielen:

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Position_Tempo30_2012.pdf

<https://www.vcoe.at/service/fragen-und-antworten/welchen-nutzen-hat-tempo-30>

<https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-tempo-reduktion-im-verkehr-bringt-vielfachen-nutzen>

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

<https://www.zukunft-mobilitaet.net/9934/analyse/30-stundenkilometer-kmh-pro-contra-regelgeschwindigkeit/>