

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: **Kommunen bei der Einführung von Tempo-30-Zonen in geschlossenen Ortschaften unterstützen**

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest:

1. Die Verkehrsministerkonferenz hat sich im April 2015 einstimmig für die erleichterte Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen ausgesprochen. Dabei soll die Möglichkeit geschaffen werden, Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und Seniorenheimen erleichtert einzuführen.
2. Der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegte Entwurf zur Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO), der u. a. eine erleichterte streckenbezogene Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen vor Schulen, Kindergärten und Seniorenheimen vorsieht, wurde zunächst vom Bundeskabinett zur Kenntnis genommen, bedarf jedoch der Zustimmung des Bundesrats.
3. Das Europäische Parlament hat sich 2011 dafür ausgesprochen bis zum Jahr 2020 Tempo 30 als europaweite Regelgeschwindigkeit in Städten einzuführen, um die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen.
4. Verschiedene bundesdeutsche Kommunen haben Konzepte für einen innerstädtischen Tempo-30-Modellversuch entwickelt, der Tempo 30 flächendeckend mit nur wenigen Ausnahmen vorsieht.

Dresden, den 19. August 2016

b.w.

i.V.



Volkmar Zschocke, MdL
und Fraktion

II. Die Staatsregierung wird aufgefordert,

1. sich im Bundesrat dafür einzusetzen, dass der Verordnungsentwurf zur Änderung der StVO des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor Kindergärten, Schulen und Seniorenheimen beschlossen wird;
2. eine Handreichung zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu entwickeln, die es den jeweils zuständigen Behörden in Sachsen ermöglicht, Tempo-30-Regelungen auch auf klassifizierten Straßen rechtssicher anzuordnen;
3. die Förderrichtlinie zur Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL KStB) dahin gehend zu ergänzen bzw. zu konkretisieren, dass flankierende Maßnahmen zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen, wie z. B. entsprechende Beschilderung, Einengung der Fahrbahn, Neugestaltung von Einmündungen und Kreuzungen, Bau von Anlagen oder Neugestaltung von Fußgängerquerungen, Rückbau überbreiter Durchgangsstraßen sowie bauliche Maßnahmen zur Anhebung der Aufenthaltsqualität im Bereich von Gehwegen, zukünftig förderfähig sind;
4. sich dafür einzusetzen, dass der Bund die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-RL-StV) überarbeitet, um die Lärmschutzaspekte besser zu berücksichtigen, einschließlich der Absenkung der derzeit geltenden Richtwerte, damit eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich ist;
5. Kommunen, die dies wünschen, innerhalb eines mindestens einjährigen Modellversuches die Umkehr des Regel-Ausnahme-Verhältnisses zu ermöglichen, d.h. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und Tempo 50 als Ausnahmegeschwindigkeit anordnen zu können und die Kosten dieses Modellversuches, für den sich interessierte Kommunen bewerben können, zu finanzieren und dabei Folgendes zu berücksichtigen:
 - a) wissenschaftliche Begleitung des Modellversuches, der die Auswirkungen auf folgende Aspekte untersucht:
 - i. Minderung der gesundheitsgefährdenden Emissionen wie z. B. Lärm, Feinstaub und Stickoxyd,
 - ii. Entwicklung der Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und -folgeschwere),
 - iii. Veränderungen der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtraum insbesondere für Kinder, Seniorinnen und Senioren sowie behinderte Menschen,
 - iv. Entwicklung der Geschwindigkeitsdisziplin (Übertretungshäufigkeit),
 - v. Auswirkungen auf die Reise- und Fahrtzeiten sowie die Entwicklung des Modal Split (Anteil der Wahl des Verkehrsmittels),

- vi. Auswirkungen auf die Umsetzung der beschlossenen Ziele des Klimaschutzes und der CO₂-Reduktion,
 - vii. Entwicklung der öffentlichen Akzeptanz;
 - b) Evaluierung und Veröffentlichung der Ergebnisse des Modellversuches;
 - c) Unterstützung der teilnehmenden Kommunen bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei der Information der Einwohnerinnen und Einwohner im Vorfeld und bei der Anlaufphase des Modellversuches;
6. den Landtag bis zum 31. Januar 2018 über die Ergebnisse der Forderungen in den Punkten 1. bis 5. zu unterrichten.

Begründung:

Niedrigere Geschwindigkeiten innerhalb von Ortschaften verbessern die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern und schützen Kinder, ältere und behinderte Menschen. Nach wie vor stark durch Verkehrsunfälle gefährdet sind Fußgängerinnen und Fußgänger, besonders die Älteren unter ihnen. Durch konsequente Temporeduktion innerorts könnten zahlreiche dieser Unfälle verhindert oder in ihrer Schwere reduziert werden.

Eine Londoner Langzeitstudie hat die Effekte von 20-mph-Zonen (entspricht ca. 32 km/h) auf die Verkehrssicherheit über 20 Jahre hinweg untersucht. Die Geschwindigkeitsreduzierung führte zu einem Rückgang der Verkehrstopfer um 41,9 % – besonders deutlich geschah dies bei Kindern sowie bei der Gruppe der tödlich und schwer verletzten Personen. (Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: controlled interrupted time series analysis; BMJ 2009)

Gleichzeitig können Lärm und Abgase reduziert werden. In Graz, wo mit Ausnahme der Hauptstraßen seit 1992 ein generelles Tempo-30-Limit gilt, nahmen die gesundheitsschädigenden Stickstoffoxidemissionen in den Wohngebieten um 24 % ab.

Bezüglich des Verkehrslärms wird bei Tempo 30 davon ausgegangen, dass jener bei Einhaltung dieser Geschwindigkeitshöchstgrenze um 3 bis 4 Dezibel (dbA) gegenüber Tempo 50 gesenkt werden kann. Selbst bei einer geringen Überschreitung von Tempo 30 um maximal 10 km/h bleiben positive Effekte: Ein konstanter Schallpegel wird als weniger störend empfunden als ein in der Intensität wechselnder.

Eine Studie von H. Spessert "Geschwindigkeiten und Unfälle auf Stadtstraßen", Z. f. Verkehrssicherheit 57 (2011) ergab: „Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bzw. der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit um durchschnittlich 10 km/h verringert den Mittelungspegel LA_{eq} um etwa 2 dB(A) und reduziert die Häufigkeit hoher Schalldruckpegel auf die Hälfte. Die Lästigkeit des Geräuschs nimmt deutlich wahrnehmbar ab.“ Auf europäischer und auf nationaler Ebene wurden in den vergangenen Jahren, vor allem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, verschiedene Beschlüsse gefasst. So hat 2011 das Europäische

Parlament mit breiter Mehrheit – auch mit den Stimmen aller deutschen Abgeordneten – die Empfehlung verabschiedet, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten einzuführen. Die Städte sollen selbst entscheiden können, auf welchen Straßen schneller gefahren werden darf.

Im April 2015 hat die Bundesverkehrsministerkonferenz einstimmig beschlossen, dass es vor Kitas, Schulen und Altenheimen an innerstädtischen Hauptstraßen mehr Tempo-30-Zonen geben soll. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) wurde aufgefordert, die Einigung so schnell wie möglich in die StVO einzuarbeiten.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Februar 2016 einen Entwurf zur Änderung der StVO vorgelegt. Dieser sieht vor, streckenbezogene Anordnungsmöglichkeiten von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen vor Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten aber auch Senioren- und Pflegeheimen erheblich zu erleichtern. Damit soll die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Derzeit können nach § 45 StVO Verkehrsbeschränkungen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Laut Verordnungsentwurf müsste künftig keine besondere örtliche Gefahrenlage (z. B. Nachweis eines Unfallschwerpunkts) mehr bestehen, um Tempo 30 auch an innerörtlich klassifizierten Straßen sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen anzuordnen. Das Bundeskabinett hat diesen Verordnungsentwurf zur Änderung der StVO bereits zur Kenntnis genommen. Beschlossen werden muss der Entwurf aber von der Länderkammer.

Die Umweltministerkonferenz hat im November 2015 beschlossen, dass der Bund durch Fortentwicklung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Straßenverkehrsordnung den Kommunen die Einrichtung von Tempo-30-Zonen vor allem aus Lärmschutzgründen erleichtern soll. Flankierend fordern die Landesumweltministerinnen und Landesumweltminister eine länderoffene Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Bundes, um auf Grundlage des Gutachtens des Umweltbundesamtes „Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30“ Vorschläge für entsprechende Gesetzgebungsiniciativen und Maßnahmen zu erarbeiten.

Derzeit setzt die StVO der Anordnung von Tempolimits in Ortsdurchfahrten aus Lärmschutzgründen sehr hohe Hürden, so dass nicht alle Maßnahmen, die aus Lärmschutzgründen geboten erscheinen, auch umgesetzt werden können. Dazu müssten die Orientierungswerte, ab denen Tempolimits aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind, in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-RL-StV) abgesenkt werden.

Das Statistische Landesamt Sachsen weist für das Jahr 2015 insgesamt 12.947 Verkehrsunfälle aus (ausgenommen Autobahnen), wobei 164 Personen ihr Leben verloren haben. Darunter starben allein wegen erhöhter Geschwindigkeiten 65 Menschen.

Mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und Tempo 50 nur noch in Ausnahmegeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften könnte die Sicherheit im Verkehr für alle deutlich

steigen. Nach Angaben der Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung liegt die Wahrscheinlichkeit von Todesfällen bei Tempo 30 durch den verkürzten Bremsweg bei 10 %. Bei Tempo 50 km/h und dem folglich längeren Bremsweg liegt diese Wahrscheinlichkeit bei 70 %.

Zur Unterstützung der Kommunen bei der Einführung von Tempo-30-Zonen ist eine Handreichung zu erarbeiten, die die rechtlichen Voraussetzungen und baulichen Anpassungen darlegt. Zudem ist die Förderrichtlinie KStB so zu überarbeiten, dass Kommunen Mittel beantragen können, um die baulichen Voraussetzungen zur Einführung von Tempo-30-Zonen zu schaffen.

In einem vom Land zu initiierenden Modellversuch sollen interessierte Kommunen die Möglichkeit erhalten, innerorts eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h einzuführen.

Dies bedeutet indes nicht, dass alle Straßen zu Tempo 30 erklärt werden. Vielmehr geht es um eine Umkehr des Regel-Ausnahme-Verhältnisses. Bisher muss Tempo 30 extra gekennzeichnet werden, Tempo 50 nicht. Durch die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit soll dies umgedreht werden. Verändern würde sich das Anordnungsverfahren. An innerörtlichen Bundesstraßen wäre es zum Beispiel möglich, mit entsprechender Kennzeichnung 50km/h zu fahren.

Der Modellversuch soll wissenschaftlich begleitet werden und verschiedene Aspekte, wie Sicherheit, Lärm- und Schadstoffreduktion, aber auch volkswirtschaftliche Auswirkungen evaluieren.

Besondere Berücksichtigung soll die Einbindung der örtlichen Bevölkerung in das Modellprojekt erfahren. Sie soll nicht nur im Vorfeld in Form von Bürgerveranstaltungen, Infomaterialien usw. in Kenntnis gesetzt werden, sondern auch in und nach der Projektlaufzeit zu ihren Erfahrungen befragt werden.