



## **Stellungnahme zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 /Die Grünen:**

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

#### **Einleitung**

Es dürfte wohl nur wenige Menschen geben, die den Zielen des Antrages nicht zustimmen würden. Auch der Ansatz zur Zielerreichung, die Geschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften zu reduzieren, geht in die richtige Richtung. Uns sind keine Forschungsergebnisse bekannt, die zeigen, dass geringeres Tempo grundsätzlich zu weniger Verkehrssicherheit, schlechterer Luft und mehr Lärm führt.

Dass man manche der Ziele vielleicht mit anderen Maßnahmen besser erreichen kann (z.B. Luftreinhaltung durch mehr Elektromobilität oder Lärmreduzierung durch die Verlagerung von Schwerverkehr), soll im Folgenden außen vor bleiben.

#### **Abwägungsprozess**

Wichtig ist aber zu beachten, dass es hier nicht um die Frage Schwarz oder Weiß, sondern um einen komplizierten Abwägungsprozess geht.

Im Bereich der Verkehrssicherheit ist es eigentlich einfach: Kein Verkehr bedeutet gleichzeitig keine Verkehrsunfallopfer. Allerdings würden mit einer solchen Lösung auch einige anerkannte Grundrechte verletzt. Deshalb wird sie auch von niemanden gefordert. Man muss also einen Ausgleich zwischen den Ansprüchen, Mobilität erhalten und Gefahren senken, entwickeln. Der Fußgänger mit der roten Fahne vor dem Auto wie in der zweiten Hälfte des 19. Jhd. in Großbritannien vorgeschrieben <sup>(1)</sup>, kann ebenso wenig das Ziel sein wie die Beibehaltung der heutigen Situation mit teils schwer belastenden Verkehrsströmen.

Tempo 30 wird in Wohngebieten wohl aus Sicht der meisten Menschen und Parteien als sinnvoll erachtet. Dass man nicht jede doppelspurige Hauptstraße mit eigenem Radstreifen auf Tempo 30 herunterreduzieren will, dürfte auch für die meisten Befürworter einer Änderung der Regelgeschwindigkeit gelten. Also auch hier ist das „gesunde Mittelmaß“ zu finden, was immer das ist. Der bisher verwendete Maßstab, z.B. 85 % der Straßen unterliegen Tempo 30, hilft da nur bedingt weiter. Man muss auch wissen, um was für Straßen es sich handelt und welcher Anteil der Verkehrsleistung auf ihnen erbracht wird. Zumindest solche Zahlen dürften in den meisten Städten noch fehlen.

## **Forschung verweist auf viele Parameter**

Die bisherige Forschung zu Tempo 30 gibt zwar Richtungshinweise, aber es handelt sich meist um Studien, die einzelne Teilverkehre oder Straßen betrachten. Langfristige Untersuchungen über Städte, in denen es ganzflächig eine niedrigere Regelgeschwindigkeit gibt, liegen nicht vor.

Die Erfahrungen aus den aktuellen Änderungen in anderen Ländern deuten auch positive Effekte an. Brüssel hat seit 2021 die stadtweite Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt. Den neuesten Daten aus den ersten sechs Monaten dieses Jahres zufolge sank die Zahl der Schwerverletzten und Todesopfer um 25 % im Vergleich zum Durchschnitt der ersten Hälfte der Jahre 2016-20<sup>(2)</sup>. Letztendlich sind solche Daten - neben einer manchmal schwierigen internationalen Vergleichbarkeit - aber auch sehr von der Pandemie beeinflusst. Ob sie noch gelten, wenn die Mobilität wieder das Niveau von vor 2 Jahren erreicht, wissen wir nicht.

Im Detail zeigt sich, dass oft viele Parameter berücksichtigt werden müssen, wenn man zu einem vernünftigen Ergebnis kommen will. Dies sei an zwei Beispielen aus einer Studie des Umweltbundesamtes<sup>(3)</sup> (UBA) dargestellt:

Verkehrsverlagerungen

*„Bisherige Tempo-30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Die Planung sollte eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit immer im Netzzusammenhang und gemeinsam mit der Qualität des Verkehrsflusses betrachten, um die Attraktivität der Hauptstraßen für den Durchgangsverkehr beizubehalten.“*

Hier ist zu berücksichtigen, dass in diesen Studien keine Städte berücksichtigt werden, die viele Hauptverkehrsstraßen auf Tempo 30 herunterreduziert haben.

ÖPNV

Die Bedenken, dass Tempo 30 auch den ÖPNV verlangsamen und somit unattraktiver machen könnte, werden auch vom UBA nicht abgewiesen: *„Es ist daher zu prüfen, inwieweit Tempo 30 Auswirkungen auf die Reisezeiten und damit auf Anschlusssicherheit und Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel hat. Da diese maßgeblich auch von anderen Faktoren wie Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel usw. abhängen, sind pauschale Abschätzungen wenig hilfreich. Bei umfangreicheren Tempo-30-Anordnungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Eventuell sind kompensatorische Maßnahmen z.B. an den Haltestellen zu prüfen.“*

## **Verkehrssicherheit**

Auch im Bereich der Verkehrssicherheit wird deutlich, dass Tempo 30 allenfalls ein Baustein unter vielen sein kann.

Von der Theorie her ist es einfach: Niedrigeres Tempo bedeutet einen kürzeren Anhalteweg und eine geringere Aufprallgeschwindigkeit, diese geht mit einem niedrigerem Verletzungsrisiko und somit auch höheren Überlebenschancen einher.

Auch in der empirischen Forschung wird dieser Zusammenhang letztendlich bestätigt. Offen bleibt aber wie hoch der konkrete Effekt ist, oder wieviel er hilft der Vision Zero näher zu kommen.

Es ist nämlich nicht sehr gut untersucht, welche Bedeutung das Tempo bei den innerörtlichen Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolgen hat.

Die in der Unfallstatistik enthaltenen Alleinunfälle (z.B. bei Pedelecs und E-Scootern) sind unabhängig von der Regelgeschwindigkeit.

Offensichtlich ist auch, dass eine Temporeduzierung bei Abbiegeunfällen wenig hilft. Um die Ecke fährt so gut wie niemand mit über 30 km/h. Gerade diese Gruppe von Unfällen hat aber einen hohen Anteil an den Unfällen mit Personenschaden innerorts.

**Unfälle mit Personenschaden von Kraftfahrern innerorts <sup>(4)</sup>**

**Top 5 Fehlverhalten der Fahrer als Unfallursache in 2020**

24,1%	Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren
18,2%	Vorfahrt, Vorrang
13,4%	Abstand
6,8 %	Geschwindigkeit
6,5%	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern

Bei anderen Unfällen wird nur selten die Fahrtgeschwindigkeit der Unfallteilnehmer rekonstruiert. Wir wissen also oft nicht, ob beispielsweise der Fußgänger mit Tempo 55, 50 oder 40 erfasst wurde. Ganz offen bleibt, wie schnell der Autofahrer gefahren wäre, wenn dort eine Tempo 30 Zone gewesen wäre. Hier deutet vieles darauf hin, dass er langsamer gefahren wäre. Aber in den meisten Fällen wohl nicht die sich rechnerisch ergebenden 20 km/h weniger und dies auch oft erst nach einer viele Monate dauernden Gewöhnungszeit.

Oder anders gesagt: Es gibt auch heute Städte in NRW, die der Vision Zero nahekommen und bei denen es trotz Regelgeschwindigkeit 50 km/h in vielen Jahre keine Verkehrstoten gab (Kerpen, Gladbeck, u.a. <sup>(5)</sup>).

## Umsetzung

Städte und Gemeinden, die auf eine niedrigere Regelgeschwindigkeit umstellen wollen oder müssen, stehen also buchstäblich vor einem Berg offener Fragen. Neben den schon oben beispielhaft angesprochenen Themen des Verkehrsflusses kommen auch ganz praktische Fragen auf:

- Wer soll es umsetzen? Welche Planer haben hier Erfahrung?
- Wie erhalte ich eine kostenmäßig darstellbare Beschilderung zu den Temporegeln, die in Verfahren zu Geschwindigkeitsübertretungen auch rechtssicher ist?
- Wie geht die Kommunalpolitik mit sich widersprechenden Erwartungen um, z.B. Wunsch der Anwohner nach niedrigerem Tempo versus Wunsch der Pendler und Straßennutzer nach höheren Geschwindigkeiten.
- Wie koordiniere ich die Geschwindigkeitsregelung mit eventuell unterschiedlich zuständigen Behörden? Es gibt Straßen, die in ihrem Verlauf mal Straße der Kommune und abschnittsweise auch Landstraße sein können. Hier macht eine einseitige Festlegung der zuständigen Behörde keinen Sinn.

In der Praxis werden noch viel mehr Probleme auftauchen. Manches wird funktionieren, manches zu unerwünschten Nebeneffekten führen. Das ganze Land zum Versuchslabor zu machen, dürfte der Akzeptanz einer Änderung schaden.

## Vorschlag

Deshalb plädiert die Landesverkehrswacht dafür, vor einer Neueinführung einer neuen bundesweiten Regelgeschwindigkeit Modellversuche durchzuführen. Interessierte Städte gibt es. Viele Ideen, wie man so etwas umsetzen könnte, auch. Allerdings halten wir in einem Modellversuch die Festlegung auf Tempo 30 für verfrüht. Hier sollte man, wie teils in Hessen, auch Tempo 40 akzeptieren.

Solche Modellversuche machen nur Sinn, wenn man hinterher schlauer ist als vorher. In den entsprechenden Kommunen müssen die Versuche also evaluiert werden. Dazu sollten möglichst gleiche Regeln für alle beteiligten Kommunen vorgegeben werden. Wichtige Bestandteile wären u.a.:

- Die Erfassung der Verkehrsverteilung vor und nach der Änderung, dabei reichen prozentuale Verteilungen der Straßen ja nach Tempo nicht aus. Wichtig ist wieviel Verkehr unter welchen Bedingungen erfolgt.
- Die Erfahrung mit den Auswirkungen auf den ÖPNV und Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen.
- Die Veränderung des Modal Splits.
- Auswirkungen auf Emissionen, den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit.
- Akzeptanz bei den Einwohnern, Pendlern und Anwohnern geänderter Straßen.
- Offene Angaben, was hat funktioniert, was nicht.

Bund oder Land sollten die Kommunen bei der Umsetzung unterstützen, alleine schon um eine Vergleichbarkeit der Modellversuche zu ermöglichen. Fördermittel darf es nur bei einer Evaluation nach vorgegebenem Muster geben.

Im besten Falle erreichen wir so eine fundierte Entscheidungsbasis für eine zukünftige nationale Regelung und eine Handlungsanweisung für die Kommunen, wie sie am besten eine Regelgeschwindigkeitsreduzierung umsetzen, damit die Ziele mehr Verkehrssicherheit, bessere Luft und weniger Lärm in unseren Ortschaften auch wirklich erreicht werden.

Düsseldorf, den 2. November 2021

### Quellen:

- (1) [https://de.wikipedia.org/wiki/Red\\_Flag\\_Act#:~:text=Der%20Red%20Flag%20Act%20war,weiter%20verbreiteten%20Dampfwagen%20zu%20v%20ermeiden](https://de.wikipedia.org/wiki/Red_Flag_Act#:~:text=Der%20Red%20Flag%20Act%20war,weiter%20verbreiteten%20Dampfwagen%20zu%20v%20ermeiden)
- (2) <https://etsc.eu/paris-moves-to-30-km-h-across-the-city-as-brussels-hails-safety-gains/>
- (3) Umweltbundesamt, Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraesen>
- (4) Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfälle- Fachserie 8 Reihe 7, S. 274 ff., [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publicationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/verkehrsunfaelle-jahr-2080700207004.pdf;jsessionid=0226CAF534C275DBEAA5CFBF38D43F33.live711?\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publicationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/verkehrsunfaelle-jahr-2080700207004.pdf;jsessionid=0226CAF534C275DBEAA5CFBF38D43F33.live711?_blob=publicationFile)
- (5) <https://www.dekra-vision-zero.com/map>

---

*Präsident:* Prof. Dr.-Ing. **J. Brauckmann**, Köln  
*Vizepräsidenten:* EPHK **Peter Schlanstein**, Münster  
RA **Karsten Seefeldt**, Notar a.D., Detmold  
RA **Stephan Stracke**, Olpe  
RA **Klaus Voussemer** MdL, Düsseldorf

*Geschäftsf. Direktor:* Dipl.-Ök. **Jörg Weinrich**, Düsseldorf  
*Eingetragen im* Vereinsregister Düsseldorf, VR 4342  
*IBAN:* DE31 3005 0110 0021 0454 55  
*Steuernummer:* 106/5742/0547