

Antrag

Fraktion der FDP

Hannover, den 09.05.2017

Ende des Tempo-30-Irrsinns auf Hauptverkehrsstraßen! Keine pauschale, ideologische, sachfremde oder willkürliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Die Tempo-30-Diskussion trägt weitere Blüten und wird durch einseitige und nicht nachvollziehbare Argumente politisch instrumentalisiert. Die jüngste Blüte kommt aus dem Umweltbundesamt (UBA), welches Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit fordert. Pauschal argumentiert das Bundesamt, dass Tempo 30 „bessere Luft“, „flüssigeren Verkehr“ und „weniger Unfälle“ bei gleichbleibender Durchschnittsgeschwindigkeit bringen solle. Obwohl sich das Umweltbundesamt selber als „wissenschaftliche Behörde“ darstellt, sind Teile der Argumentation, der Öffentlichkeitsarbeit und das zeitliche und thematische Agieren eher politisch denn wissenschaftlich motiviert. Das Vorgehen des Automobil Club Deutschland e. V. (ADAC) mit seinen Messungen und Veröffentlichungen zu Tempo 30, z. B. „Tempo 30 - Pro & Contra“, ist sachlicher und objektiver als das des UBA.

Der selbstbestimmte Individualverkehr, der Berufsverkehr der Pendlerinnen und Pendler sowie der Wirtschaftsverkehr der klein- und mittelständischen Unternehmen müssen sich auch zukünftig verkehrs- und durchflussoptimiert sowie gleichrangig entfalten können. Dies gilt Verkehrsträger übergreifend vom Fußgänger und Radfahrer über den Nutzer des ÖPNV bis zur FahrerIn/zum Fahrer eines Firmen- oder Privat-Kfz.

Die von der rot-grünen Landesregierung ausgerufenen ideologischen Verkehrswende basiert auf einem Aufbau von Feindbildern, ein „gegeneinander ausspielen“, sowie der Benachteiligung (z. B. Vorrangschaltungen) oder Bevormundung (grundlose Verbote) von Verkehrsteilnehmern. Damit wird die rot-grüne Landesregierung gesellschaftlichem Miteinander nicht gerecht. Die Verbots- und Bevormundungspolitik treibt die Spaltung der Gesellschaft voran.

Die jetzigen Regelungen zur Ausweisung von Tempo-30-Zonen und -Strecken, zuletzt im Herbst 2016 an Hauptverkehrsstraßen für Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern optimiert, sind ausreichend. Für die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h muss immer ein konkreter Grund vorliegen – an der konkreten Gefahrenlage dürfen weiterhin keine Zweifel bestehen!

Die Verausgabung von mindestens 700 000 Euro Steuergeldern für das niedersächsische Modellprojekt Tempo 30 ist Geld- und Ressourcenverschwendung. Die Datenlage zur Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen ist bundesweit betrachtet ausreichend und widerlegt die behauptete Sinnhaftigkeit von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Das niedersächsische Modellprojekt ist z. B. vor dem Hintergrund der ungeklärten Frage, ob es bestehende Erkenntnisse „nur“ bestätigen oder auch neue Erkenntnisse generieren soll, oder wegen der laut EntschlieÙung (Drs. 17/5285) beabsichtigten Anwendung des § 46 StVO (bestimmte Einzelfälle und Ausnahmefälle) zum Scheitern verurteilt.

Der Landtag stellt fest,

- dass die bundesweite und Institutionen übergreifende Datengrundlage zu den Auswirkungen von Tempo-30-Strecken entlang von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ausreichend ist und
- dass das Aussetzen des niedersächsischen Modellversuchs Tempo 30 „auf unbestimmte Zeit“ (*Weser Kurier*, 18. April 2017) deshalb sachlich geboten ist.

Der Landtag fordert daher die Landesregierung auf,

1. das niedersächsische Modellprojekt Tempo 30 unverzüglich zu beenden,
2. die heute vorhandenen Möglichkeiten zur Ausweisung von innerörtlichen Tempo-30-Zonen und Tempo-30-Strecken als ausreichend anzuerkennen,
3. sich weiterhin für die Beibehaltung des Prinzips, dass ein konkreter Grund/eine konkrete Gefahrenlage für die abschnittsweise Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen gegeben sein muss, einzusetzen,
4. sich gegen jegliche Versuche einer Ausweisung von Tempo-30-Strecken an Hauptverkehrsstraßen nach § 46 StVO auszusprechen und einzusetzen sowie
5. jeglichen Versuchen zur Einführung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Regelgeschwindigkeit auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen entschieden entgegenzutreten.

Christian Grascha
Parlamentarischer Geschäftsführer