

**Antrag**

Fraktion der SPD  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Hannover, den 01.03.2016

**CO<sub>2</sub>-Reduktion, weniger Lärm und Vision Zero mit Tempo 30 - Modellversuche ermöglichen**

Der Landtag wolle beschließen:

Entschließung

Der Landtag stellt fest:

- Der niedersächsische Verkehrsminister hat sich im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz im April 2015 für die Verbesserung der Verkehrssicherheit eingesetzt und sich dabei insbesondere für eine erleichterte Möglichkeit für die Anordnung von Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und Seniorenheimen und eine entsprechende Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften ausgesprochen. Die Verkehrsministerkonferenz hat einstimmig erleichterte Anordnungsmöglichkeiten für Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen ausgesprochen.
- Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat aktuell einen Verordnungsentwurf zur Änderung der StVO vorgelegt, u. a. der vorsieht, streckenbezogene Anordnungsmöglichkeiten von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen vor Grundschulen, Kindergärten oder ähnlichen Einrichtungen zu erleichtern.
- Die Abgeordneten des Europäischen Parlaments haben sich für ein EU-weites Tempolimit bis zum Jahr 2020 in Städten ausgesprochen, um die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen (Verabschiedung des Berichts fand im September 2015 in Straßburg statt).
- Die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 18. Juli 2002 (Umgebungslärmrichtlinie) sieht die Verpflichtung der Kommunen vor, Lärmaktionspläne aufzustellen.
- Die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger wird durch Luftschadstoffe und Lärm geschädigt. Allein in Europa gehen nach Ermittlungen der WHO jährlich mehr als 1 Million gesunde Lebensjahre durch Lärm verloren. Straßenverkehr ist dabei eine wichtige Lärmquelle.
- Nach § 45 StVO können Verkehrsbeschränkungen u. a. „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“ angeordnet werden, „wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“.
- Eine rechtsverbindliche normative Festsetzung von Grenzwerten beim Vollzug von § 45 StVO gibt es nicht. Die Rechtsprechung orientiert sich zwischenzeitlich an der 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, die zunächst Grenzwerte für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen vorgibt. Bei einer Überschreitung der dort genannten Grenzwerte ist auch im Sinne von § 45 StVO vom Vorliegen von schädlichen Umwelteinwirkungen auszugehen. Im Rahmen des Abwägungsprozesses kann dies nach gegenwärtiger Rechtslage auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen, wenn die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was als ortsüblich hingenommen werden muss. Werden außerhalb von Gewerbe-, Kern-, Dorf- und Mischgebieten die Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten, verkleinert sich der Ermessensspielraum der Behörden zunehmend zugunsten der Lärmbetroffenen entsprechend der verfassungsrechtlichen Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit (Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 GG). Ab Erreichen dieser Werte ist nach der neueren Rechtsprechung auch davon auszugehen, dass jede Erhöhung bzw. Minderung relevant ist.

- Rechtskonform aufgestellte Lärmaktionspläne der Kommunen nach §§ 47 a ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes haben eine Bindungswirkung, mit der Lärmschutzmaßnahmen in einem Gesamtkonzept umgesetzt werden können. Lärmfreier klima- und umweltfreundlicher Fußgänger- und Fahrradverkehr und auch ÖPNV sind elementare Bestandteile eines wirksamen Gesamtkonzeptes. Dies erfordert die Möglichkeit zur Realisierung eines breiten Maßnahmenkatalogs zur Umstrukturierung des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätstechnik.
- Die niedersächsische Stadt Göttingen hat bereits ein Konzept für einen innerstädtischen Tempo-30-Modellversuch entwickelt, der Tempo 30 flächendeckend mit nur wenigen Ausnahmen vorsieht.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. niedersachsenweit im Rahmen eines Tempo-30-Modellversuchs verschiedene Projekte in verschiedenen Kommunen und/oder Landkreisen auch an innerörtlichen Bundes- und Landesstraßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen und erforderlichenfalls Ausnahmen gemäß § 46 StVO zu ermöglichen,
2. einen Runden Tisch Tempo 30 einzurichten, der die Modellversuche begleitet, wissenschaftliche Expertise einholt, Ergebnisse auswertet und weitere Handlungsschritte entwickelt,
3. sich dafür einzusetzen, dass der aktuelle Verordnungserlass zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor Kindergärten, Schulen und ähnlichen Einrichtungen zur entsprechenden Änderung der StVO führt,
4. sich dafür einzusetzen, dass der Bund die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-RI-StV) überarbeitet, um die Lärmschutzaspekte besser zu berücksichtigen einschließlich der Absenkung der derzeit geltenden Richtwerte, damit eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich wird,
5. sich dafür einzusetzen, dass der Bund die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen innerhalb geschlossener Ortschaften auf Tempo 30 km/h auf Strecken mit einer hohen Fußgänger- und/oder Radverkehrsdichte erleichtert,
6. zu prüfen, welche Fördermittel auf EU-, Bundes- und Landesebene in welcher Höhe als Kofinanzierung für Modellstädte zur Verfügung gestellt werden können.

#### Begründung

Geschwindigkeitsreduzierungen innerorts bieten eine Reihe von Vorteilen: Ein gleichmäßiger Fahrverlauf reduziert Verkehrslärm und erhöht die Luftqualität. Die Verkehrssicherheit wird verbessert. Insgesamt nehmen die Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie das verträgliche Miteinander der verschiedenen Straßennutzer zu. Gleichzeitig ergeben Studien, dass sich Reise- und Fahrtzeiten nur geringfügig verlängern.

Niedrige Geschwindigkeiten tragen maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei und retten Menschenleben. Von den jährlich rund 3 245 Menschen in Deutschland, die im Straßenverkehr sterben, kommt mehr als ein Drittel durch Unfälle wegen zu hoher Geschwindigkeit ums Leben. Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 auf 20 000 zu senken. Ein Tempolimit von 30 km/h in europäischen Städten könnte aus Sicht der EU-Parlamentarier wesentlich dazu beitragen, dieses Ziel auch zu erreichen. Das Parlament hat die EU-Kommission dazu aufgefordert, entsprechende Gesetzesvorschläge vorzulegen.

Auch die Umweltministerkonferenz hat im November 2015 den Bund gebeten, durch Fortentwicklung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Straßenverkehrsordnung den Kommunen mehr Kompetenzen bei der Entscheidung über die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen einzuräumen und damit auch zur Stärkung des lärmfreien und umweltfreundlichen Fuß- und Radverkehrs beizutragen, und eine länderoffene Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Bundes beauftragt, um nach Vorlage des Gutachtens des Umweltbundesamtes „Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30“ Vorschläge für entsprechende Gesetzgebungsinitiativen und Maßnahmen zu erarbeiten.

Bis zu 80 % der Verkehrsunfälle innerhalb von Ortschaften, an denen Personen, meist Fußgänger oder Radfahrer, zu Schaden kommen, ereignen sich auf Hauptverkehrsstraßen (HVS). Daher besteht hier ein erhöhter Handlungsdruck. Während sich Tempo 30 als Zonenlösung abseits von HVS bewährt hat und mittlerweile selbstverständlich eingesetzt wird, hat die Diskussion um Tempo 30 auf HVS mit Wohnraumnutzung in den Städten erst begonnen. Einige urbane Vorreiter testen T30 auf HVS schon in der Praxis und haben positive Erfahrungen machen können (z. B. Berlin, Rostock, Celle).

Eine Londoner Langzeitstudie hat die Effekte von 20-mph-Zonen (entspricht ca. 32 km/h) auf die Verkehrssicherheit über 20 Jahre 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. Die Unfälle hätten sich nicht in angrenzende Straßen verlagert. Eine Vielzahl von internationalen Studien kommt zu ähnlichen Ergebnissen.

Es lässt sich der Rückschluss ziehen, dass der durchschnittliche Anhalteweg aus Tempo 50 mit 27,7 Metern deutlich höhere Risiken enthält als der wesentlich geringere Anhalteweg aus Tempo 30 mit nur 13,3 Metern. Der Unterschied von 14,4 Metern kann bei einem Unfall für das Leben des Verkehrsofopfers bzw. die Schwere seiner Verletzungen entscheidend sein.

Verkehrssicherheit auf Straßen entwickelt sich zu einem partei- und fraktionsübergreifend wichtigen Anliegen. In Schleswig-Holstein brachte z. B. die FDP-Fraktion im März einen entsprechenden Antrag ein (Drucksache 18/2782).

Geschwindigkeitsreduzierungen mit einer Verstetigung des Verkehrsflusses können auch für bessere Luft sorgen: Göttingen in Niedersachsen zählt zu den wenigen Kommunen in Deutschland, die einen Klimaplan entwickelt haben. Ziel des Klimaplans ist es, bis zum Jahr 2020 den Kohlendioxid-Ausstoß um 40 % zu senken. Dies soll vor allem durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs geschehen, der in Göttingen einen Anteil von 34 % einnimmt. Unter anderem wollen die Göttinger Abgase und CO<sub>2</sub> reduzieren, indem sie im Modellversuch das Tempo auf ihren Straßen drosseln. Die Erkenntnisse, Ausführungen und Erfahrungen der Göttinger zum Thema Geschwindigkeitsreduzierung können anderen Kommunen als Orientierung dienen.

Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h reduziert den Verkehrslärm spürbar: 50 Autos, die 50 km/h fahren, sind so laut wie 100 Autos mit 30 km/h. Zur Unterstützung der Lärmaktionsplanung startete Rheinland-Pfalz sieben Pilotprojekte, die eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auch auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen beinhalteten. Ein Runder Tisch Lärm begleitete die Pilotprojekte. Bereits in einer Zwischenbewertung zu bereits abgeschlossenen Pilotprojekten kommt das Innenministerium zu dem Ergebnis, dass die „Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 auf 30 km/h (...) eine Verringerung des Lärmpegels bewirken (kann), der bis zu dem Effekt führt, der bei der Halbierung der Verkehrsmenge entsteht“ (Landtag Rheinland-Pfalz Drucksache 16/4657).

Für die Fraktion der SPD

Johanne Modder  
Fraktionsvorsitzende

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Anja Piel  
Fraktionsvorsitzende