

Zur Sache:

Städteinitiative „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“

Städteinitiative

Bis zum Anfang Dezember 2021 haben sich 70 Städte der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen“, die im Juli 2021 von den Städten Freiburg, Leipzig, Aachen, Augsburg, Hannover, Münster und Ulm gestartet wurde. Die Initiative fordert den Bund auf, umgehend die rechtlichen Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz anordnen dürfen, wo sie es für notwendig halten. Ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben soll die Auswirkungen einer solchen Neuregelung (z.B. die Wirkungen auf den ÖPNV, Radverkehr und das nachgeordnete Netz) untersuchen.

Rechtliche Lage

Bereits heute ist es möglich, große Teile eines kommunalen Straßennetzes mit Tempo 30 zu beschildern. So gilt diese Geschwindigkeit etwa in München oder Berlin auf mehr als 80 Prozent aller Straßen. Kiels Oberbürgermeister Ulf Kämpfer sprach in einem Interview davon, dass in Kiel ebenfalls zu 80 Prozent die Tempobegrenzung umgesetzt sei. Meistens handelt es sich dabei um Nebenstraßen, da die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen nach § 45 StVO im Wesentlichen nur aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs sowie zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen möglich ist. Die Anordnung von Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit erfordert in der Regel eine besondere Gefahrenlage, die deutlich über dem ortsüblichen Niveau liegt. Mit der StVO-Änderung vom November 2016 wurde den Kommunen die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen erleichtert, wenn sich dort sensible Einrichtungen (z.B. Schulen, Kindergärten, Alten- und Pflegeheime, Krankenhäuser) befinden, die über einen direkten Zugang zur Straße verfügen.

Bewertung

Auf unfallträchtigen Strecken kann Tempo 30 die Verkehrssicherheit günstig beeinflussen, wenn es gelingt, die problematischen Abschnitte zu identifizieren und dort die Geschwindigkeiten dem Gefahrenniveau anzupassen. Da die meisten Konfliktsituationen innerorts in Kreuzungsbereichen liegen, dürften die Wirkungen von Tempo 30 auf der „freien“ Strecke allerdings nur gering sein. Um diese Effekte besser einschätzen zu können, sind räumlich und zeitlich begrenzte Modellversuche zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen notwendig. Ein Modellversuch sollte in diesem Zusammenhang wissenschaftlich begleitet und evaluiert werden.

Die Untersuchung sollte dann auch mögliche negative Auswirkungen von Tempo 30 insbesondere auf die Akzeptanz, den ÖPNV und Ausweichverkehre durch die Wohngebiete ausgewogen erfassen. Die Auswahl der Teststrecken sollte sich aus Akzeptanzgründen auf solche Streckenabschnitte beschränken, bei denen die Nachvollziehbarkeit der Tempo- 30-Anordnung (z.B. fehlende oder nicht ausreichend dimensionierte Radverkehrsinfrastruktur) gegeben ist. Hauptverbindungen des Pendlerverkehrs, Wirtschaftsverkehrs und ÖPNV sollten von den Modellversuchen ausgenommen bleiben, um ihre Funktionsfähigkeit und Bündelungsfunktion zu erhalten.

Modellversuche sollten keinesfalls als Freifahrtschein zur ideologischen Durchsetzung von Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet verstanden werden. Bei der Ausgestaltung von Modellversuchen sollten stets die Verkehrssicherheit sowie eine angemessene und ausgewogene Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen aller Betroffenen im Fokus stehen.