

Antrag für den
Rat
am 15.2.2013

Geschäftsführung: Jürgen Bartz

Tel: 0551-400-2785
Fax: 0551/400-2904
GrueneRatsfraktion@goettingen.de
www.gruene-goettingen.de

24.01.2013

Modellversuch zu Tempo 30 in Göttingen

Der Rat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, Verhandlungen mit den zuständigen Behörden des Landes Niedersachsen und des Bundes aufzunehmen mit dem Ziel, in Göttingen einen wissenschaftlich begleiteten Modellversuch für mittelgroße Städte zur flächendeckenden Einführung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 in der geschlossenen Ortschaft durchzuführen.

Begründung:

Die flächendeckende Einführung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 hat viele Vorteile:

Prävention schwerer Unfälle. --- Verminderung umwelt- und gesundheitsschädlicher Ruß-, Feinstaub- und NOx-Emissionen sowie des Straßenlärms. --- Geringerer Kraftstoff- und Energieverbrauch sowohl des Einzelfahrzeugs als auch der Flotte. --- Beitrag zum Klimaschutz durch Absenkung klimaschädlicher CO₂-Emissionen. --- Zusätzliche Konkurrenzvorteile für umweltverträgliche Alternativen zum Auto (Bus, Fahrrad u.a.). --- Türöffner für schnellere Verbreitung umweltverträglicher Elektromobilität. --- Geringere Straßenbreiten schaffen neue Räume für mehr Lebensqualität. --- Geringe Kosten.

Wir gehen davon aus, dass mit keiner anderen Maßnahme die Ziele des Klimaschutzes (CO₂), der Verkehrssicherheit und des Gesundheitsschutzes (Unfallpersonenschäden, Feinstaub, Lärm, Stickoxide u.a.) mit vergleichbar geringem Finanzaufwand und ähnlich hoher Geschwindigkeit und Effizienz umzusetzen sind, wie mit der Senkung der Regelgeschwindigkeit auf TEMPO 30. Zwar reicht der UnterstützerInnenkreis für die allgemeine Forderung nach flächendeckender Einführung der Regelgeschwindigkeit TEMPO 30 mittlerweile von Umweltverbänden (VCD, BUND u.a.) über die Bundestagsfraktion der SPD bis zum Sachverständigenrat für Umweltfragen. Trotzdem sind die zahlreichen positiven Wirkungen und ihr komplexes Ineinandergreifen argumentativ angreifbar, weil die Folgen einer solchen Maßnahme für eine Stadt der Größenordnung Göttingens bisher wissenschaftlich im Zusammenhang nicht untersucht wurden. Da wir von den positiven Effekten dieser Maßnahme überzeugt sind und auch andere Städte an den Ergebnissen des Modellversuchs sicherlich Interesse haben, möchten wir die Verwaltung beauftragen, die notwendigen Verhandlungen aufzunehmen.

Wir erinnern daran, dass die Verwaltung vom Rat bereits in den Jahren 1991 und 2005 in ähnlicher Weise beauftragt wurde, damals vorrangig unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit.

Anhang: Positionspapier „Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit“ der Fraktion vom Dezember 2012

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit

Neun GRÜNE Gründe für die Entschleunigung schnell befahrener Straßen im Göttinger Stadtgebiet:

TEMPO 30

1 leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit und PRÄVENTION SCHWERER UNFÄLLE

Wenn Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit erklärt und höhere Geschwindigkeiten nur noch in gut begründeten Ausnahmefällen zugelassen wird, wird dadurch die Geschwindigkeitsregelung (und der Schilderwald) übersichtlicher und verlässlicher. Insbesondere für nichtmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen erhöht sich zudem das Sicherheitsgefühl und die Bereitschaft, z.B. mit dem Fahrrad von holprigen Radwegen auf die Straße zu wechseln. Vor allem aber nimmt die Gefahr von Unfällen mit schweren Personenschäden extrem ab. Grund sind längere Reaktionszeiten und die überproportionale Verminderung der Aufprallenergie.

2 sorgt für saubere Luft durch WENIGER RUSS, FEINSTAUB UND NO₂

Ein wesentlicher Teil unserer Luftschadstoffbelastung Göttingens ist durch unsere Mobilität bedingt. Insbesondere kleinste Rußpartikel, die von modernen Abgasfiltern nicht erfasst werden, und der Abrieb von Bremsbelägen und Autoreifen ist für die Gesundheit ein Problem. Feinstaub verstärkt Allergiesymptome und Asthma und führt zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Nach Aussagen der Weltgesundheitsorganisation WHO verkürzt Feinstaub die durchschnittliche Lebenserwartung in Deutschland im Durchschnitt um 10,2 Monate. Die EU-Kommission geht von ca. 310.000 Todesfällen aus, die jährlich europaweit vornehmlich in Folge von Feinstaubbelastungen eintreten. Da der Abrieb und das Aufwirbeln des Staubes mit der Zahl und Intensität der Beschleunigungs- und Bremsvorgänge zunehmen, leistet TEMPO 30 hier einen wichtigen Beitrag zur Gesundheitsprävention.

7 schon die Gesundheit durch WENIGER STRAßENLÄRM

Lärm führt zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und Stress. Nach einer Studie der WHO stellt Verkehrslärm – nach der Luftverschmutzung – weltweit das zweitgrößte Gesundheitsrisiko dar. Der von der WHO empfohlene Lärmgrenzwert von 45 dB A (ermöglicht das Schlafen bei offenem Fenster), hat in Deutschland allenfalls für Sportplätze Relevanz, nicht aber z.B. für den Bau neuer Straßen (Grenzwert für Lärmschutz an neuen Autobahnen: 65 dB A!). Wurde der zulässige Grenzwert erst mit den Jahren überschritten, haben AnwohnerInnen in der Regel keinen Anspruch auf Lärmschutz. Dies ändert sich gerade: In Umsetzung einer EU-Richtlinie liegt für Göttingen eine neue Lärmkartierung vor, verbunden mit der Maßgabe einen Aktionsplan zu erstellen und umzusetzen. Die Festlegung von TEMPO 30 als Regelgeschwindigkeit wäre im Rahmen dieses Aktionsplans die wichtigste Forderung. Die Verminderung der Regelgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h vermindert den Lärmpegel (ein Mix aus Lärm Roll-, Motor- und Windgeräusch) um etwa 3dB A, was gefühlt etwa einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht.

1 vermindert den Kraftstoffverbrauch und hilft ENERGIESPAREN

Bei gleichbleibendem Verbrauch werden die weltweiten Erdölreserven in nicht einmal 50 Jahren verbraucht sein. Steigende Preise werden einen Strukturwandel erzwingen, der absehbar soziale Verwerfungen und weltpolitische Spannungen mit sich bringen wird. Weil wir Erdöl aber auch zur Herstellung wichtiger Alltagsgegenstände und medizinischer Produkte benötigen, ist es zudem zu Verbrennen ohnehin viel zu wertvoll. Deshalb brauchen wir eine verbrauchsärmere Mobilität. Man kann den Energieverbrauch eines Autos zwar auch individuell beeinflussen, z.B. durch den Kauf sparsamer Fahrzeugtypen, durch ein bewusstes Schalt- und Beschleunigungsverhalten oder den richtigen Reifendruck. Davon unabhängig verbrauchen aber Autos die statt mit 60 km/h nur mit TEMPO 30 durch die Stadt fahren, im Durchschnitt deutlich weniger Kraftstoff. Verstärkt wird dieser Effekt durch den Anreiz zum Umsteigen auf den ÖPNV (push&pull) und dadurch, dass spontane Spritztouren an Attraktivität verlieren.

2 vermindert CO₂-Emissionen und leistet einen wichtigen Beitrag zum KLIMASCHUTZ

Der Weltklimarat (IPCC) prognostiziert einen Anstieg der durchschnittlichen Temperatur weltweit um 6,4 C° bis zum Jahr 2100 – mit verheerenden Folgen für Natur und Menschen. Selbst wenn die Weltgemeinschaft schnell alle Hebel für einen wirksamen Klimaschutz umlegt, ist das „2 C° Ziel“ kaum zu halten. Die Stadt Göttingen verfolgt angesichts dieser Prognosen das Ziel, ihre Versorgung bis zum Jahr 2050 vollständig auf erneuerbare Energien umzustellen, auch im Verkehrsbereich! Die Verlangsamung unserer Mobilität spielt dabei eine entscheidende Rolle, denn mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Verbrauch (s.o.) und mit ihm der Ausstoß des „Klimakillers“ CO₂. Der Verkehr für rund 25% der CO₂-Emissionen im Stadtgebiet verantwortlich.

4 fördert umweltfreundliche Alternativen zum Auto (Bus, Fahrrad u.a.) durch PUSH & PULL

Die Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 macht das Umsteigen auf den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, e-bike u.a.) attraktiver indem es den Konkurrenzvorteil mindert, den das Auto durch seine höhere Geschwindigkeit gegenüber diesen Verkehrsmitteln heute hat. Auch dies wirkt sich vielfältig positiv aus auf Klimaschutz, Ressourcenschutz und Unfallprävention.

5 wirkt als Türöffner für die Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher ELEKTROMOBILITÄT

Fahrzeuge, die für die langsamen Regelgeschwindigkeiten und kurzen Reichweiten „entschleunigter Innenstädte“ ausgelegt sind, können sehr viel leichter konstruiert sein als heute übliche Automobile und problemlos auch – völlig emissionsfrei – mit Ökostrom betrieben werden. Durch die Verminderung der Regelgeschwindigkeit vermindert sich für Elektrofahrzeuge insbesondere die erforderliche Akkukapazität deutlich, die derzeit noch die Kosten solcher Fahrzeuge in wenig sozialverträgliche Höhen schraubt.

8 eröffnet städtebaulich RAUM FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT

Setzt man die Regelgeschwindigkeit von 60 bzw. 50 km/h auf TEMPO 30 herab, kann man Straßen schmaler bauen, weil man weniger Sicherheitsabstand zum Straßenrand einplanen muss. Vor allem dort, wo der Autoverkehr mehrspurig geführt wird, entsteht zusätzlicher Raum für Fußwege und Stadtgrün. Da für den Radverkehr entlang entschleunigter Straßen eigentlich auch kein separater Radweg mehr erforderlich ist, werden somit weitere Flächen frei, die städtebaulich anders genutzt werden können.

9 ist in vieler Hinsicht sinnvoll und KOSTET FAST NICHTS

Gegen TEMPO 30 wird angeführt, dass man die obengenannten Effekte auch anders erzielen kann, ohne Einschränkung der unbremsten Mobilität. Aber welche anderen Maßnahmen sollen das sein und vor allem: Was kosten sie? TEMPO 30 ist die eierlegende Wollmilchsau der Verkehrspolitik. Mit ihr lassen sich zahllose positive Effekte nahezu zum Nulltarif erzielen. Sie dienen der Gesundheit, der Energiewende, dem Klimaschutz, letztlich der Lösung der wichtigsten gesellschaftlichen Probleme unserer Zeit!

GRÜNE fordern Modellversuch „Regelgeschwindigkeit Tempo 30“ in Göttingen

Die Vorteile von TEMPO 30 als Regelgeschwindigkeit liegen auf der Hand, sind aber argumentativ angreifbar, weil sie bislang wissenschaftlich im Zusammenhang nicht untersucht wurden. Als GRÜNE setzen wir uns daher dafür ein, in Göttingen einen Modellversuch durchzuführen. Beispielhaft für mittelgroße Städte soll ein weites Spektrum von Auswirkungen untersucht werden, von der Entwicklung des Energieverbrauchs und der Emissionen (CO₂, Feinstaub, NO_x, Lärm usw.) über Push&Pull-Effekte, die Entwicklung der Unfallzahlen und städtebauliche Aspekte bis hin zu monetären Auswirkungen auf Unternehmen, öffentliche Haushalte und die Volkswirtschaft. Zur Vorbereitung haben wir im städtischen Haushalt verankert, dass sich Göttingen für die Schaffung der notwendigen bundesgesetzlichen Rahmenbedingungen in der StVO einsetzen wird. **Wir gehen davon aus, dass mit keiner anderen Maßnahme die Ziele des Klimaschutzes (CO₂), der Verkehrssicherheit und des Gesundheitsschutzes (Unfall-Personenschäden, Feinstaub, Lärm, Stickoxyd) mit vergleichbar geringem Finanzaufwand und ähnlich hoher Umsetzungsgeschwindigkeit so effektiv umzusetzen sind, wie mit der Senkung der Regelgeschwindigkeit auf TEMPO 30. Dies wollen wir mit diesem Modellversuch beweisen - auch als Grundlage der verkehrspolitischen Diskussion in anderen Städten.**

Beteiligen Sie sich an der Europäischen BürgerInneninitiative für TEMPO 30

Am 6.11.2011 hat die EU-Kommission die Europäische BürgerInitiative „30 km/h – macht die Straßen lebenswert!“ registriert. Die BürgerInneninitiative will Tempo 30 in allen Ortschaften als Regelgeschwindigkeit durchsetzen. Nur für bestimmte Straßen sollen Kommunen noch Ausnahmen festlegen können. Sammelt die BI innerhalb eines Jahres eine Million Unterschriften, muss sich die EU-Kommission mit dieser Forderung entweder einen entsprechenden Gesetzesentwurf einbringen oder ausführlich begründen, warum sie dies nicht tut. Bislang schreibt die deutsche Straßenverkehrsordnung innerorts 50 km/h als Regelgeschwindigkeit vor und die Herabsetzung auf TEMPO 30 ist nur in Form begrenzter TEMPO-30-Zonen und für einzelne Straßen vorgesehen.

Wir bitten Sie daher, sich an dieser Europäischen BürgerInitiative zu beteiligen. Weitere Informationen und ein Unterschriftenformular finden Sie online unter anderem auf der Internetseite des VCD unter www.tempo30.vcd.org/

Mit der Forderung nach TEMPO 30 als Regelgeschwindigkeit sind wir nicht alleine:

Das schreibt der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU):

Der SRU (2005, Tz. 549) vertritt weiterhin die Auffassung, dass eine innerstädtische Regelgeschwindigkeit von 30 km/h festgesetzt werden sollte. Zentrale Voraussetzung für eine bessere Koexistenz der Verkehrsträger im Stadtverkehr ist eine langsamere Geschwindigkeit des Autoverkehrs, die auch zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss beitragen würde. Dies bewirkt eine Verminderung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen und reduziert Kraftstoffverbrauch, Luftschadstoffe und Lärmemissionen. Durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann eine deutliche Verminderung der Lärmimmission erreicht werden (SPESSERT et al. 2010, S. 45).

Wird die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt, geht die Lärmbelastung um 2 bis 3 dB, der Spitzenpegel sogar um 9 dB zurück (Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin 2009, S. 10). Positive Auswirkungen ergeben sich auch auf die Flächeninanspruchnahme durch Kraftfahrzeuge, weil bei geringeren Geschwindigkeiten Fahrbahnen weniger breit sein müssen. Dadurch steht für andere Verkehrsteilnehmer und Nutzer des öffentlichen Straßenraums mehr Platz zur Verfügung. Die eingesparte Fahrbahnfläche kann zum Beispiel entsiegelt und begrünt werden oder als Aufenthalts- und Bewegungsfläche für Fußgänger oder für Fahrradstreifen genutzt werden (UBA 2003, S. 305 ff.).

Einen entscheidenden Vorteil hätte die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit für die Verkehrssicherheit (SRU 2005, Tz. 543). Empirische Untersuchungen zeigen, dass die Zahl der Verkehrsoffer deutlich zurückgeht, insbesondere sind weniger Kinder darunter. In der Stadt gibt es bei Tempo 30 auch weniger schwer und tödlich Verletzte (Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010, S. 179). Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Stadt würde von der Mehrheit der Bevölkerung unterstützt werden (58 %). Große Zustimmung 303 (87 %) findet auch die Schaffung verkehrsberuhigter Wohngebiete (BORGSTEDT et al. 2010, S. 54).“

(Aus dem Bericht „Mobilität und Lebensqualität in Ballungsräumen“ des SRU vom 4.6.2012, S.28 ff.)

Das fordert die Bundestagsfraktion der SPD:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf (...) zu prüfen, ob innerhalb geschlossener Ortschaften – mit Ausnahme der Hauptverkehrsadern – die zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich auf Tempo 30 gesenkt wird. Insbesondere an neuralgischen Punkten wie Kitas, Schulen und Seniorenheimen sollte mit speziellen Lichtsignalanlagen temporär zusätzlich auf die besonderen Gefahren hingewiesen werden...

(Aus dem Antrag der SPD Bundestagsfraktion „Sicher durch den Straßenverkehr – Für eine ambitionierte Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland“, Drucksache 17/5772, 11.5.2011) Anmerkung: Die Göttinger Ratsfraktion der SPD hielt es bislang trotzdem nicht für nötig, unsere – vornehmlich mit Argumenten der Unfallprävention begründeten – Versuche zur flächendeckenden Einführung der Regelgeschwindigkeit TEMPO 30 zu unterstützen.

Das sagt der Verkehrsclub Deutschland (VCD):

„Wir müssen das Prinzip umkehren, mit Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit und Tempo 50 dort, wo es erforderlich aber auch sicher ist. Damit kommt Klarheit, Sicherheit und Lebensqualität in unsere Städte und Dörfer. Mit dem gemeinsamen Engagement auf europäischer Ebene erhoffen sich neben dem ökologischen Verkehrsclub VCD auch Organisationen wie Fuß e.V. und der Verbund Service und Fahrrad (VSF), dass die Politik endlich die Vorteile von Tempo 30 erkennt und in ein Handeln übergeht. Für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung in Deutschland und für Tempo 30 in Europa!

(Anja Hänel, Referentin für Verkehrssicherheit beim VCD, Pressemitteilung, 14.11.2012)

