



## **Verkehrsausschuss**

### **62. Sitzung (öffentlich)**

10. November 2021

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:34 Uhr bis 15:21 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

### **Verhandlungspunkt:**

**Vor Eintritt in die Tagesordnung** **3**

**Mehr Verkehrssicherheit, bessere Luft und weniger Lärm – Einführung  
von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften** **4**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/14046

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)

\* \* \*



### **Vor Eintritt in die Tagesordnung**

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bitte, sich langsam auf die Plätze zu begeben. Es ist 13:34 Uhr, und ich eröffne hiermit die 62. Sitzung des Verkehrsausschusses. Einziger Tagesordnungspunkt dieser Sitzung ist eine öffentliche Anhörung. Die Einladung zur heutigen Sitzung ist Ihnen mit der Drucksachenummer 17/2089 form- und fristgerecht zugegangen. So viel zu den Formalien!

Ich begrüße Sie recht herzlich und ganz besondere die Sachverständigen. Ich begrüße natürlich immer gerne unseren Stammgast und treuen Besucher fast aller Sitzungen, Herrn Lothar Ebbers von „Pro Bahn“ und heute auch ein für mich neues Gesicht von der Sitzungsdokumentation, Herrn Wilhelm Burger, ohne den unsere Sitzung nicht so viel Zweck hätte, weil wir das Gesagte nicht nachlesen könnten.

Ich bedanke mich dafür, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind. Ein kleiner Hinweis für die, die es noch nicht kennen: Bild- und Tonaufnahmen, also auch Selfies, sind hier in der Sitzung nicht erlaubt. Das kann man anschließend machen. Wen es düstert – das als technischer Hinweis –: Wir haben hinter der Wappenwand Mineralwasser stehen. Allerdings müsste man dann auch dort den notwendigen Schluck nehmen, weil dies im Sitzungsraum nicht erlaubt ist.

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

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/14046

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Ich eröffne nun die Anhörung und begrüße die Sachverständigen nochmals sehr herzlich. Wir wollen heute bezüglich des Antrags der Grünen mit Ihnen das Thema und die sich ergebenden Fragen erörtern. Ich bedanke mich ganz besonders für die ausführlichen schriftlichen Stellungnahmen, die auch sehr frühzeitig eingetroffen sind, sodass wir, falls es keine organisatorischen Fragen gibt, mit den Fragen der Abgeordneten anfangen können. Traditionell darf die Fraktion, die den Antrag gestellt hat, beginnen. – Kollege Klocke, bitte sehr!

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Danke, Herr Vorsitzender! Das freut mich. Ein herzliches Willkommen an alle Sachverständigen, danke für Ihre Expertise und für die Zeit, die Sie investiert haben, nicht nur beim Erstellen der Stellungnahmen, sondern auch dafür, dass Sie heute in Präsenz anwesend sind!

Ich mache gern den Aufschlag und beginne mit einer Frage an Iko Tönjes vom VCD: Was sind aus Ihrer Sicht die Vorteile von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, und mit welchen Maßnahmen können eventuelle Nachteile, die für den ÖPNV entstehen könnten, ausgeglichen werden? – Das wäre meine Frage an den VCD.

Dann würde ich gern weitermachen mit dem Einzelhandelsverband Bonn, Rhein-Sieg, Euskirchen e. V. In der Stadt Brüssel hat die Zahl der Schwerverletzten und Toten nach Einführung von Tempo 30 in der Innenstadt – wir haben das ja alle verfolgt, die Veränderung in Brüssel und in der dortigen Metropolregion, der Stadt und der Region – um 25 % abgenommen. Aufgrund welcher Erkenntnisse kommen Sie jetzt in Ihrer Stellungnahme zu der Aussage, dass sich die Zahl und die Schwere der Unfälle nicht verändern würde oder nicht sinken würde?

Ein zweites Stichwort in Ihrer Stellungnahme wäre für mich noch die Frage der Aufenthaltsqualität. Da gibt es ja viele Rückmeldungen aus Städten wie Wien, Paris, Brüssel, Barcelona etc. Warum würde sich die Aufenthaltsqualität bei einer Veränderung, was Tempo 30 angeht, nicht verändern. Sie sagen, dass das irrelevant ist, in welcher Geschwindigkeit in den Innenstädten gefahren wird.

Dann habe ich eine Frage an die kommunalen Spitzenverbände, und zwar: Welche Erwartungen haben Sie hinsichtlich der Koalitionsgespräche im Bund? Sie gehen auch einen Stück weit in Ihrer Stellungnahme darauf ein, dass es natürlich auch eine bundespolitische Frage ist, was Tempo 30 angeht.

An den ADAC habe ich die folgende Frage:

(Zuruf: Der ist nicht da!)

– Der ist nicht da. Okay, dann können wir jetzt keine Frage an den ADAC stellen.

Dann habe ich noch eine Frage an die Verkehrswacht NRW: Welche Erwartungen hat die Verkehrswacht – das ist die gleiche Frage wie eben schon – an die Koalitionsgespräche im Bund, und haben Sie da eine Einschätzung? Können Sie uns sagen, warum Sie einen weiteren Modellversuch oder weitere Modellversuche zu Tempo 30 für sinnvoll erachten?

An Professor Schreckenberg habe ich die folgende Frage: Sie sprechen schon auf der ersten Seite Ihrer Stellungnahme von intelligenten Alternativen, die notwendig sind. Wenn Sie schon mit dem Begriff „Intelligenz“ arbeiten, hätte ich die Frage an Sie, ob Sie den Antrag gelesen haben, den wir vorgelegt haben, weil das, was ich in Ihrer Stellungnahme gelesen habe, mit dem Antrag der Fraktion der Grünen wenig bis nichts zu tun hat. Ich würde Sie bitten, uns das noch zu erläutern. Die konkrete Frage wäre, was Sie unter dem Begriff „Regelgeschwindigkeit“ verstehen und ob wir da gegebenenfalls unterschiedliche Auffassungen haben. Der Begriff „Regelgeschwindigkeit“ ist ja juristisch sehr klar definiert, aber in Ihrer Stellungnahme kann ich davon nichts lesen, dass wir da die gleiche Auffassung haben. Aber vielleicht können Sie uns noch mal erläutern, was Sie unter Regelgeschwindigkeit verstehen. – Das wären meine Fragen in der ersten Runde.

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Vielen Dank! Das waren die ersten Fragen der Grünen-Fraktion. Nun die CDU-Fraktion – Kollege Krauß!

**Oliver Krauß (CDU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch von unserer Seite aus ein großes Dankeschön an Sie als Sachverständige, dass Sie uns so sehr kompetente und vor allem auch ausführliche Stellungnahmen abgegeben haben. Auch wir haben einige Fragen.

Ich fange an mit dem Einzelhandelsverband Bonn, Rhein-Sieg, Euskirchen e. V., der vertreten wird von Herrn Jannis Vassiliou aus Bonn als Sachverständigem. Herzlich willkommen! – Meine Frage an Sie, Herr Vassiliou: Könnten Sie uns noch mal erläutern, weshalb die Einführung von Tempo 30 sich nach Ihrer Expertise nicht auf den Lärm und nicht auf die Verkehrssicherheit auf den Straßen auswirken würde?

Die zweite Frage, die uns interessiert: Könnten Sie bitte den konkreten Schaden bei Einführung von Tempo 30 für die Wirtschaft noch etwas konkreter beleuchten? – Die dritte Frage an Sie, Herr Vassiliou: Wie würde sich eine Umstellung auf Tempo 30 auf den ÖPNV nach Ihrer Erfahrung auswirken?

Ferner haben wir Fragen an den Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V. In Ihrer Stellungnahme schildern Sie, dass Radfahrer und Fußgänger den langsameren Verkehr häufig falsch einschätzen würden. Welche Folgen können diese Fehleinschätzungen Ihrer Meinung nach haben? Insbesondere geht es da natürlich um die Verkehrssicherheit, Herr von Cetinich! Wie wirkt sich die Einführung von Tempo 30 auf die Fahrzeit des ÖPNV aus? Auch an Sie möchte ich nach der allgemeinen Einschätzung fragen: Welche Folgen würde die Einführung von Tempo 30 für die Wirtschaft haben? – Das war es von unserer Seite für die erste Runde. – Danke schön!

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Für die SPD-Fraktion Herr Kollege Löcker!

**Carsten Löcker (SPD):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Von uns ein herzliches Willkommen, meine Damen und Herren Anzuhörende! Gut, dass Sie sich auf den Weg gemacht haben! In Abwendung von der sonst üblichen Verfahrensweise würde ich gern alle eingeladenen Personen mit einer obligatorischen Frage betrauen, die sich auf die unterschiedliche Wirkung von Tempo 30 auf Verkehrsthemen bezieht, also z. B. bezogen auf Tätigkeiten, die man in der Stadt oder wo auch immer für sich erledigt.

Sie haben sich ja in Ihren Stellungnahmen die Mühe gemacht, uns die Wechselwirkungen und die Abfolgen nach Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Struktur für Ihre eigenen Systeme aufzuschreiben. Könnten Sie noch mal in ein paar zusätzliche Sätze kleiden, was Sie insbesondere an Wirkungen im ÖPNV oder im Einzelhandel oder da, wo Sie Expertise haben, sehen? Das brauchen wir alles in der Summe, um bewerten zu können: Geht es hier um eine allgemeine Frage, oder hat das mit Wirkungen zu tun, die wir vorher mit Blick auf eine entsprechende Einführung abwägen müssen, weil sie in der Sache auch so bedeutsam sind, dass das nicht nur eine Geschichte für die nächste Woche ist, sondern eher eine Abfolge von Überlegungen und gemeinsamen Anstrengungen, wo ich dann am Ende zum Ergebnis komme, dass man das tut oder dass man es lässt. Deswegen würde ich sehr gerne sehen, dass Sie sich alle dazu noch mal in der Sache äußern, auch gerne mit dem, was Sie geschrieben haben, damit wir den Eindruck in der Gesamtheit gewinnen können.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Kollege Reuter für die FDP-Fraktion!

**Ulrich Reuter (FDP):** Herr Vorsitzender, vielen Dank! – Ich möchte mit dem Einzelhandelsverband starten. Sie haben in Ihren Ausführungen die Auswirkungen einer Temporeduzierung auf den Einzelhandel in der Region dargestellt. Können Sie das vielleicht am Beispiel von Bonn noch etwas genauer verdeutlichen? Das wäre ganz gut.

Professor Schreckenberg, Sie haben in Ihren Ausführungen auf die unterschiedlichsten Diskussionen und teils wissenschaftlichen Erhebungen abgestellt, die jetzt kein einheitliches Bild darstellen in Bezug auf Emissionen, Lärm, Verkehrsfluss etc. Könnten Sie das vielleicht noch mal verdeutlichen, um da vielleicht Licht in das Dunkel zu bringen, wie fundiert und eben nicht nur empirisch diese Grundlagen auch für eine solche Entscheidung zu sehen sind?

An die kommunalen Spitzenverbände richtet sich die Frage – wer von den beiden Damen das beantworten möchte, überlasse ich Ihnen –, ob das auf Landesseite richtig angesiedelt ist oder ob nicht eher die Kommunen diejenigen sind, die wissen, wie so etwas am Ende umzusetzen ist, weil sie in höherer Sachkenntnis der Ortslage das anders beurteilen können und gerade auch vor diesem Hintergrund sehen, ob flächendeckend Tempo 30 dann Sinn macht oder auch im Sinne der anderen Effekte ist, die es gibt – die Verkehrsverlagerung etc. pp. Es geht dabei auch darum, ob nicht vielleicht auch gewisse Vorrangrouten weiterhin mit 50 km/h zu befahren sind, denn wenn man

es sich letztendlich in den Kommunen anschaut, sind hohe Prozentanteile mittlerweile Tempo 30, und insofern stellt sich die Frage, inwieweit die Diskussion da nicht hinter dem eigentlichen Thema herläuft.

An Herrn Jaeger vom VDV dann noch mal die Frage, wie die Auswirkungen auf den ÖPNV sind, denn gerade das ist ja, wenn wir unsere Mobilität neu gestalten wollen, auch ein überaus wichtiger Part, den der ÖPNV einnimmt, und insofern bitte ich noch mal um ihre Einschätzung dazu, wie denn die Auswirkungen sind, gerade was die Verzögerungen angeht. Das betrifft die Frage, dass mehr Behältnisse fahren müssen, und alles, was mit diesem Bereich zusammenhängt. – Das wäre es erst mal von meiner Seite in der ersten Runde.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Und nun Kollege Keith für die AfD-Fraktion!

**Andreas Keith (AfD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch von unserer Seite aus vielen Dank, dass Sie heute den Weg hierher gefunden haben, und vielen Dank für die ausführlichen Stellungnahmen! Anders als Herr Klocke bin ich der festen Überzeugung, dass Sie sich alle, aber insbesondere auch Herr Schreckenbergs mit dem Antrag und dem Inhalt auseinandergesetzt haben. Ich fand es schon sehr anmaßend, was Sie hier eben gesagt haben, Herr Klocke, aber das liegt vielleicht an der Arroganz der Politik gegenüber Fachleuten. Das sieht man ja immer wieder.

Nichtsdestotrotz habe ich auch eine Frage direkt an Herrn Schreckenbergs. Sie erwähnten, und das ist jetzt schon mehrfach hier angekommen, dass weitere Aspekte wie beispielsweise Akzeptanz, Verkehrsfluss oder Verlagerungseffekte bis hin zu sinkender Attraktivität des ÖPNV weitgehend außer acht gelassen werden. Können Sie da für einzelne Aspekte näher erläutern, wie sich das darstellt und inwiefern hierbei auch die Nachteile und wichtige Auswirkungen von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit festzuhalten sind? – Das war die erste Frage.

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Zwiehoff: Der Auto Club Europa e. V. sieht in einer pauschalen innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht die Lösung für mehr Verkehrssicherheit. Bitte erläutern Sie uns einmal, an welchen Orten Sie es für sinnvoll halten, Tempo 30 einzuführen.

Die dritte Frage richtet sich an Herr Weinrich von der Verkehrswacht NRW. In der Stellungnahme der Landesverkehrswacht steht der Satz:

„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.“

Dem Antrag nach ist das aber die Forderung. Die Pauschalgeschwindigkeit gilt dann eben auch für solche Hauptstraßen. Können Sie verdeutlichen, wieso Tempo 30 in diesen Fällen nicht sinnvoll wäre? – Vielen Dank!

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Weitere Fragen sehe ich vorerst nicht. Dann kommen wir zur ersten Antwortrunde, und Herr Vassiliou darf beginnen.

**Jannis Vassiliou (Einzelhandelsverband Bonn Rhein-Sieg Euskirchen e. V.):** Guten Tag! – Ich beginne mit der Frage der Verkehrssicherheit: Wir stützen uns erst mal auf die Studie des ADAC, auf Aussagen der Polizei und auf die Studie der Friedrich-Naumann-Stiftung. Hier heißt es: Die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit wird keine Reduzierung von Unfällen und sogar der Zahl von Toten zur Folge haben. Die Verletzten und Verkehrstoten sind nicht monokausal auf die Geschwindigkeit zurückzuführen, sondern vielmehr gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, wie ein Unfall zustande kommt. Es ist von der Polizei in einer Studie nachgewiesen worden, dass die meisten Unfälle an Kreuzungen stattfinden, und zwar auch bei einer sehr niedrigen Geschwindigkeit. Meistens sind Verwechslungen oder die Sichtmöglichkeiten die Ursache. Deswegen sehen wir, dass dieser Punkt mit der Geschwindigkeit nicht relevant ist.

Das war die erste Frage, oder?

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Ich glaube, es wurde noch zum Thema „Auswirkungen von Tempo 30“ gefragt.

(Arndt Klocke (GRÜNE): Genau!)

**Jannis Vassiliou (Einzelhandelsverband Bonn Rhein-Sieg Euskirchen e. V.):** Die Auswirkungen von Tempo 30 im Bereich der Geschwindigkeit sind laut den Studien, auf die wir uns stützen, nicht relevant. Das habe ich gleich am Anfang meiner Ausführungen gesagt. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit bedeutet nicht zwangsläufig eine Reduzierung der Verkehrsunfälle und auch nicht der Verkehrstoten.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Zu den Auswirkungen wurde das Stichwort „Stadt Brüssel“ genannt. Kollege Klocke hatte danach gefragt.

(Arndt Klocke (GRÜNE): Danke! genau!)

**Jannis Vassiliou (Einzelhandelsverband Bonn Rhein-Sieg Euskirchen e. V.):** Ich kenne die Zahlen der Stadt Brüssel nicht, aber ich vertraue den Studien, die hier in Deutschland stattgefunden haben – für deutsche Städte und Verkehrsmöglichkeiten. Die besagen, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit keine automatische Reduzierung bringt, vor allem nicht in dem Maß und mit dem Prozentsatz, den der Herr von der SPD oder von den Grünen, wenn ich das noch richtig im Kopf habe, gesagt hat, also mit 45 %. Das wäre schön, dann wären wir schon längst unter null.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Dann hat Herr Professor Dr. Schreckenbergs das Wort. – Bitte!



**Prof. Dr. Michael Schreckenberg (Universität Duisburg-Essen):** Vielen Dank! – Frage 1 von den Grünen – ich habe sie nicht ganz verstanden – betraf die Auslegung des Begriffs „Regelgeschwindigkeit“. Es ist damit gemeint, dass man generell Tempo 30 in der Stadt hat und mit Ausnahme Tempo 50. So ist das ja wohl auch gemeint. Etwas Weiteres habe ich der Frage nicht entnehmen können. Es ging nur um die Auslegung und darum, was meine Einlassung hier mit dem Antrag zu tun hat.

Ich komme zur Frage der SPD – Wirkungen –: Es gibt eine ganze Reihe von Aspekten – ich habe das auch aufgelistet –, die man berücksichtigen muss. Insbesondere wenn Sie über einen längeren Zeitraum Tempo 30 einhalten – dazu gibt es Studien, haben wir auch gemacht; es gab auch früher schon mal eine Studie aus Göteborg –, dann führt das automatisch zu einem Konzentrationsverlust. Es ist einfach, ich sage es mal ganz platt, langweilig. Wenn wir heute eine Tempo-30-Zone haben und die Verkehrsteilnehmer sehen dort, warum sie erlassen worden ist, werden sie sich daran halten. Das heißt also, wenn sie zum Beispiel vor Schulen oder vor Altenheimen entsprechend erlassen wird. Die Verkehrsteilnehmer orientieren sich auch immer daran, was sie meinen, wofür das erlassen worden ist. Wenn wir eine generelle Lösung, eine flächendeckende Lösung einführen, wird es dazu führen, dass es auch flächendeckend nicht mehr wirklich beachtet wird.

Wir werden in der Zukunft eine Automatisierung haben. Es wurde von intelligenten Lösungen gesprochen. Das war ja auch Teil der Frage der Grünen. Wir werden in der Zukunft Abstandsregelungen haben, und wir werden in der Zukunft auch automatisiertes Fahren haben, womit wir dann auch davon ausgehen, dass dort die Sicherheit auch bei höheren Geschwindigkeiten entsprechend größer wird.

Zu den weiteren Wirkungen – das hat man auch schon vor Jahren nachgewiesen, auch der ADAC –, was den Schadstoffausstoß angeht, haben wir festgestellt, dass der Schadstoffausstoß bei 50 km/h, 60 km/h am geringsten ist, was die Einzelfahrzeuge angeht. Die Wirkung von Tempo 30 bedeutet dann, dass Sie Verkehr verdrängen. Es ist einfach uninteressant, dort entlangzufahren, und man wird sich andere Wege suchen. Wenn dann Messungen sagen, dass weniger Schadstoffe festgestellt worden sind, dann liegt es auch daran, dass eben weniger Verkehr dort ist. Das Einzelfahrzeug stößt aber definitiv dort mehr aus.

Sie werden auch Lärm haben, indem Sie bei niedrigen Gängen hoctourig fahren. Das ist zwar in der Fahrschule anders vorgesehen, aber Sie können das ganz einfach feststellen, wenn Sie Einzelfahrzeuge verfolgen. Das heißt, das kann man anhand des Fahrerhaltens selber sehen. Wie gesagt, an der Gesamtstatistik ändert das nichts, weil es niemals in Relation zu dem Gesamtverkehrsaufkommen gesetzt wird. – Das war jetzt auch schon Teil der Antwort zur Frage der FDP.

Der Verkehrsfluss würde dadurch besser, wird immer gesagt. Das ist überhaupt nicht so. Der Verkehrsfluss ist ja zum Teil dadurch entsprechend hoch, dass der Sicherheitsabstand nicht eingehalten wird. Wenn Sie den Sicherheitsabstand bei Tempo 30 einhalten, dann wären das entsprechend 15 m. Man muss sich die faktische Auslegung dessen anschauen. Ich habe da gerade auch ein Projekt in Freiburg, wo man von Tempo 50 auf Tempo 30 heruntergeregelt und wo man ein furchtbares Stauaufkommen hatte. Man bat mich dazu um Rat. Das Abbremsen funktioniert nicht, also der

Verkehrsfluss könnte der gleiche sein, im Prinzip, aber er ist es nicht, weil der Übergang von der einen Geschwindigkeit zur anderen zu Unruhe und zu Überreaktionen der Verkehrsteilnehmer führt. Das heißt, da haben Sie dann ständig Stauaufkommen.

Auch die fehlende Aufmerksamkeit im Fahrzeug führt dazu, dass sich die Fahrer dann in Zukunft mit anderen Dingen beschäftigen werden. Jeder, der mal längere Zeit Tempo 30 gefahren ist – ich bitte alle Beteiligten, das auch mal durchzuführen, machen Sie das mal! –, merkt, dass das richtig anstrengend ist, und man wird versuchen, sich mit anderen Dingen zu befassen. Es ist leider so. Schauen Sie, wie viele Leute sich mit dem Smartphone beschäftigen oder andere Dinge tun. Die Elektronifizierung nimmt ja immer weiter zu, sodass man dort aufgrund der Situation nicht mehr genau auf das Verkehrsgeschehen schaut.

Um das auch klar zu sagen: Ich bin natürlich für Modellversuche. Die Wissenschaft braucht auch weitere Daten. Es gibt Fälle, die hier auch schon angesprochen wurden, wo man dann aber im Einzelnen hingehen und schauen muss, was Unfälle vorher verursacht hat, wenn man die Statistiken miteinander vergleicht. Einfach nur Zahlen nebeneinanderzustellen, hilft da nichts. Wir hatten eben schon gehört, dass bei niedrigen Geschwindigkeiten dann Unfälle passieren. Man muss das einfach mal genauer betrachten. Ich finde, die Betrachtung hier ist recht oberflächlich, indem man einfach Begrifflichkeiten drüberlegt, ohne sich das tatsächlich im Einzelnen anzuschauen.

(Arndt Klocke (GRÜNE): Wer solche Gutachten zur Love Parade schreibt, sollte sich mit dem Vorwurf „oberflächlich“ zurückhalten!)

Am Ende ist, wie gesagt, die Akzeptanz – die AfD hatte das gefragt – nicht mehr da. Ich sehe da das große Problem – das sehen wir immer wieder –, dass dann, wenn man etwas überfrachtet, der Verkehrsteilnehmer versuchen wird, entweder sich gar nicht daran zu halten – das hieße, man müsste massiv Kontrollen durchführen – oder auf andere Strecken auszuweichen. Das heißt, man würde dann entsprechende Ausweichverkehre und Verdrängungseffekte haben. Dass die Leute dann auf den ÖPNV umsteigen würden, sehe ich nicht. Das heißt, wir sehen auch jetzt in der Nach-Corona-Zeit, dass die Leute in ihrem Fahrzeug bleiben und nicht in den ÖV zurückkehren. Das wird wahrscheinlich auch noch eine ganze Zeit so bleiben. Das heißt also, wir werden ein erhöhtes Verkehrsaufkommen haben. Nichtsdestotrotz: Wenn Sie hier durch Düsseldorf fahren – das habe ich eben praktiziert –, können Sie in vielen Fällen eh nicht schneller als 30 fahren. Also insofern sollte man sich da nichts vormachen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit in Städten ist niedrig genug. – Dabei will ich es mal belassen.

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Vielen Dank! – Frau Burgdorff ist als Nächste an der Reihe. – Bitte!

**Frauke Burgdorff (Städtetag Nordrhein-Westfalen):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an die Landtagsabgeordneten und an die anderen Sachverständigen! Mein Name ist Frauke Burgdorff, und ich bin Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bau und Mobilität der schönen Stadt Aachen und darf heute mit meinem Kollegen

Müller Frau Prass vertreten. Ich werde jetzt im Dialog mit Frau Ehlert vom Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen auf die gestellten Fragen antworten.

Zunächst einmal zu der großen Frage, was wir uns vom Bund wünschen: Dem Grundsatz nach wünschen wir uns als Kommunen – und ich glaube, damit spreche ich nicht nur für Aachen, sondern für den Städtetag auf jeden Fall und auch für den Städte- und Gemeindebund – eine Möglichkeit, unsere Ziele durchzusetzen. Was sind das für Ziele? Wir haben zunächst einmal immer die Gesundheit unserer Einwohnenden im Blick, und die Gesundheit ergibt sich aus verschiedenen Faktoren. Dazu gehört natürlich der Lärm, wobei das Umweltbundesamt festgestellt hat, dass sich der Lärm bei Tempo 30 massiv reduziert und sich insbesondere der Fahrlärm reduziert. Dazu gehört natürlich auch die Luft. Wir haben in Aachen im Modellversuch bewiesen, dass sich die Luftqualität an den Messstationen verbessert, und es sind keine Autos ausgewichen. Also die Luftqualität hat sich verbessert.

Und es gehört natürlich auch die Sicherheit selbst dazu. Unser Polizeipräsidium sagt, dass das Tempo vielleicht nicht die Ursache für die Anzahl der Unfälle ist, aber für die Tödlichkeit der Unfälle. Da macht es schon einen Unterschied, ob man 30 km/h oder 50 km/h fährt.

Darum wünschen wir uns vom Bund zunächst einmal, dass der Bund die Sicherheit unserer Einwohnenden im Blick hat und den Kommunen entsprechende Regelungsmöglichkeiten – freie Regelungsmöglichkeiten und nicht ideologische Regelungsmöglichkeiten – überlässt. Ganz wichtig! Wir möchten als Kommunen anmahnen, dass wir neben der Sicherheit auch weitere Anlässe haben. Wir haben teilweise gerade in Aachen, aber auch in anderen Großstädten Nordrhein-Westfalens extrem dichte Verkehrslagen – und der Verkehr wird immer dichter –, in denen wir sowieso rein faktisch gar nicht mehr 50 km/h fahren. Also faktisch ist Tempo 50 gar nicht mehr das große Thema auf unseren Straßen.

Und wir haben aus Gründen der Luftreinhaltung eigentlich auch schon einen Modellversuch in Aachen. Wir haben nämlich im Dezember 2019 unter unserem CDU-Oberbürgermeister Marcel Philipp handstreichartig aus Gründen der Luftreinhaltung die gesamte Innenstadt, nur 75 ha groß, zu einem Tempo-30-Gebiet gemacht mit sich wiederholenden Schildern. Wir wünschen uns, dass der Bund uns die Möglichkeit gibt, solche Bereiche zu definieren, ohne dass wir es Tempo-30-Zone nennen – auch wegen des ÖPNV –, um insbesondere nicht in die Rechts-vor-links-Regelungsfalle hineinzutreten. Wir möchten also Gebiete ausweisen können, indem wir sagen: Hier ist Tempo 30 aus Gründen der Gestaltqualität, aus Gründen der Sicherheit, aus Gründen der Gesundheit richtig. Das haben wir mit unserer Innenstadt machen dürfen und aus Gründen der Luftreinhaltung genehmigt bekommen, und unsere Erfahrung ist: Es funktioniert hervorragend, also jetzt ganz praktisch, ohne Wissenschaft. Es gibt keine zusätzlichen Staus, alle sind etwas entspannter, und es wird auch ordentlich kontrolliert. Also es gibt eine Praxis in Aachen, die man sich gerne anschauen kann und die andere Städte auch haben.

Wir wünschen uns vom Bund die Möglichkeit, regeln zu können, und zwar nicht nur aus unmittelbaren Gefährgründen, sondern um die allgemeine Sicherheit in unseren Straßen zu erhöhen und insbesondere das Nebeneinander von unterschiedlichen Tempi

auf unseren Straßen – Fußgänger, Fahrradfahrende, Autos und Busse – so weit auszumendeln, dass die nicht mehr in einer so großen Geschwindigkeitsspanne nebeneinander die gleiche Straße benutzen. Da kann ich jetzt auch wieder mit dem Aachener Hut berichten: Wir haben mit unserem ÖPNV-Unternehmen länger darüber diskutiert. Ganz klar ist, dass in der dichten, bebauten Stadt Tempo 30 für Busfahrer und für das Busnetz durchaus Sinn macht, weil dann der Unterschied zwischen den anrauschenden 50-km/h-fahrenden Autos und den ausfahrenden Bussen wesentlich geringer ist und darum auch so etwas wie das Sicherheitsgefühl als auch die Sicherheit selber auch für die Busfahrenden und die Insassen der Busse erhöht würden und insbesondere die Verkehrsflüssigkeit zunähme.

Also wünschen wir uns im Wesentlichen vom Bund eine Möglichkeit, kommunal selber regeln zu können und unsere Ziele, die wir mit unseren Parlamenten vor Ort definieren, durchzusetzen, und dazu gehört maßgeblich auch die Geschwindigkeit auf unseren Straßen. Sicherlich werden alle Kommunen in Nordrhein-Westfalen weiterhin Straßen haben, auf denen 70 km/h gefahren wird, und insbesondere dort, wo wir starke Busachsen haben, auch weiterhin Straßen haben, wo 50 km/h gefahren wird. Insofern haben wir Kommunen eigentlich überhaupt keine Lust auf die ideologische Debatte, sondern wir möchten da frei regeln können, wo wir mit unserer Kenntnis vor Ort glauben, richtig regeln zu müssen. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Ich habe zu danken. – Frau Ehlert, bitte sehr!

**Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen):** Vielen Dank! – Ich darf noch ein paar Sachen ergänzen, schließe mich aber den Ausführungen in jedem Fall vollumfänglich an. Was erwarten wir vom Bund? – Das liegt bei einem Blick in das Gesetz schon fast auf der Hand. Nach § 45 StVO brauchen Sie aktuell eine besondere örtliche Gefahrenlage, um Tempo 30 anordnen zu können. Das ist etwas, was vor Ort nicht umsetzbar ist. Es ist heute auch nicht mehr praktikabel, es ist überholt. Deswegen wollen wir eine moderne StVO, die es den Kommunen ermöglicht, ein vielfältiges Maß an Mitteln zu ergreifen und darauf auch deutlich flexibler reagieren zu können. Es gibt natürlich Ausnahmetatbestände im § 45 StVO, die aber wiederum so eng gefasst sind, dass er für eine wirkliche Flexibilität nicht geeignet ist. Es ist gerade schon Tempo 30 vor Kindertagesstätten angesprochen worden. Das betrifft einen Bereich von ca. 300 m, und auch da sind viele Hürden zu nehmen, bis Sie es wirklich anordnen können.

Von daher: Die Kommunen stehen vor einer Verkehrswende. Es geht nicht mehr allein nur darum, den autogerechten Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten, sondern es geht um Themen wie Umweltschutz, um Klimaschutz, Aufenthaltsqualität und Flächenverteilung auch für den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV. Von daher gibt es einfach sehr viele Aspekte, die in eine moderne StVO eingehen sollten.

Von der SPD sind wir nach Wirkungen von Tempo 30 in den Kommunen gefragt worden. Wir meinen, dass die örtlichen Verhältnisse besser berücksichtigt werden könnten, wenn wir mehr Flexibilität hätten. Tempo 30 ist im Übrigen auch nur ein Baustein, um die Verkehrswende bewältigen zu können. Ich hatte es gerade schon

angesprochen: Themen wie Fuß- und Radverkehr oder ÖPNV-Ausbau, das sind sehr viele Herausforderungen, und Tempo 30 kann da sicherlich ein Baustein sein.

Von der FDP sind wir gefragt worden, inwieweit ein flächendeckendes Tempo 30 geeignet ist oder ob das auch landesseitig geregelt werden sollte. Da darf ich mich auch den soeben vorgetragenen Ausführungen anschließen. Wir wollen keine ideologischen Diskussionen, sondern wir wollen praktikable Lösungen vor Ort. Sicherlich wird es auch weiterhin Tempo-50- und Tempo-70-Straßen geben. Das ist kein Thema. Aber gerade in Bereichen wie den zentralen Innenstadtlagen, wo wir viel Mischverkehr haben, wo wir Kreuzungssituationen mit Fuß- und Radverkehr haben, da ist es angemessen und auch zeitgemäß, Tempo 30 anordnen zu können. Das ist unsere Auffassung von einer modernen Verkehrsgestaltung. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Vielen Dank! – Herr Weinrich, bitte!

**Jörg Weinrich (Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e. V.):** Vielen Dank! – Zuerst zur Frage der Grünen: Wir hoffen, dass der Bund die Möglichkeit eröffnet, dass wir in den Städten Modellversuche durchführen können. Die Modellversuche sind aus unserer Sicht wichtig, weil wir heute schon für 80 bis 85 % – so zumindest sind die Baden-Württemberger Zahlen, für NRW kenne ich keine – der Straßen Tempo 30 haben. Es geht also jetzt um die Frage, wie viele der letzten 15 % wir auf Tempo 30 verlagern und welche der Straßen wir für Tempo 50 offenlassen.

In der Praxis steckt also der Teufel im Detail. Wir wissen in manchen Punkten die Wirkungen noch nicht so genau. Wir wissen nicht, wie wir es am besten schaffen, dass der ÖPNV dadurch nicht langsamer wird, wie wir mit Verkehrsverlagerungen umgehen oder wie wir es am besten schaffen, zu vermeiden, dass die Menschen dann statt auf einer vielleicht etwas langsameren Hauptstraße durch die Wohngebiete fahren. Das sind alles Fragen, wo Professor Schreckenberg auch schon angedeutet hat, dass wir an vielen Punkten Forschungsbedarf haben. Da fehlt uns die Grundlage.

Aber auch bei der Umsetzung besteht ein Bedarf. Wir haben bisher relativ wenige Städte in Deutschland, die Erfahrungen mit sehr großflächigen Tempo-30-Bereichen haben. Es ist ja meistens nur partiell für einzelne Straßen umgesetzt. Für die Planer vor Ort wäre es da natürlich ganz nützlich, wenn sie viele Best-Practice-Beispiele hätten und auch wissen, wie sie am besten mit den Anwohnern umgehen, denn die einen Anwohner freuen sich, dass es etwas ruhiger ist, und die anderen regen sich auf, dass sie jetzt viel länger brauchen, bis sie zu irgendeinem Punkt kommen.

Bedeutsam ist nicht zuletzt auch die Frage, die von den Grünen in Hessen aufgeworfen wird, ob nicht vielleicht Tempo 40 eine sinnvolle Lösung wäre. Zumindest aus Emissionsgründen scheint das ja auch nicht die schlechteste Lösung zu sein. Auch da würde uns ein Modellversuch viel weiter helfen.

Zur Frage der SPD: Grundsätzlich ist ein Unfall meistens ein hochkomplexer Wirkungsmechanismus von der Person bis zur Technik und den Straßenverhältnissen, und die Geschwindigkeit ist bestimmt häufig ein Faktor, aber so ganz genau ist das noch nicht ausgeforscht. Aber in den meisten Studien wird deutlich, dass eine

reduzierte Geschwindigkeit wohl sehr häufig zu weniger Unfällen führt und damit die Unfallschwere etwas abnimmt. Aber wir haben auch heute Städte, die es schon schaffen, die „Vision Zero“ über mehrere Jahre zu leben, also keine Schwerverletzten und keine Toten zu haben. Also der Geschwindigkeitspegel ist nicht die einzige Basis für weniger Unfälle, sondern es gibt vielleicht auch viele andere Faktoren, die da weiterhelfen.

Zur Frage der AfD: Das Regel-Ausnahme-Verhältnis wurde schon angesprochen. Ich kenne jetzt vielleicht mit einer Ausnahme keinen Modellversuch, der komplett auf Tempo 30 gegangen ist. Auch Brüssel hat vor anderthalb Jahren nur 60 % der Straßen mit Tempo 30 gehabt. Die sind jetzt bis auf wenige Ausnahmen umgestellt, aber die Hauptstraßen auch durch die City sind weiterhin mit Tempo 50 befahrbar. Insoweit deutet auch das darauf hin, dass wir da immer einen Abwägungsprozess haben – also auch die anderen Städte den nutzen –, und dieser Abwägungsprozess muss zumindest aus Gründen der Verkehrssicherheit bestimmt ganz anders ausfallen, wenn ich eine einspurige Straße habe ohne speziellen Radweg oder eine doppelspurige Straße mit einem getrennten Radweg habe. Also aus Verkehrssicherheitsgründen kann die große, breite Straße etwas schneller laufen und die andere nicht. – So weit. – Danke!

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Vielen Dank! – Herr Tönjes, bitte!

**Iko Tönjes (VCD NRW Landesverband):** Schönen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine Damen und Herren! Die Fragen waren jetzt sehr umfangreich, und das heißt, dass ich das jetzt nur in Stichworten beantworten kann, und ich bitte um Nachfragen, wenn etwas nicht klar geworden ist.

Das Thema „Verkehrssicherheit“ ist für uns als Verkehrsclub Deutschland eines der wesentlichen, aber nicht nur das. Eigentlich haben wir inzwischen gemerkt, dass fast alle Parteien sich dem Grundsatz von „Vision Zero“, also auf möglichst null Verkehrstote zu kommen, anschließen, und das ist auch gut so. Die Frage ist jetzt, was Tempo 30 für die Unfallsituation bedeutet. Tatsächlich sind die Studien, die es gibt, zum Teil sehr punktuell, das heißt also, sie beziehen sich erstens auf eine ganz bestimmte Verkehrssituation und Straßensituation, und zweitens nehmen sie nicht darauf Bezug, was passieren würde, wenn die Leute wüssten, dass überall Tempo 30 gilt. Sie gehen also von einer punktuellen Lösung aus, und das Verhalten ist möglicherweise ein ganz anderes, wenn es eine flächendeckende Regel wäre. Das muss man dabei auch beachten.

Es gibt da auch viele Fallstricke. So wird zum Beispiel häufig von Unfallschwerpunkten geredet. Da denken alle: Aha, da passieren die meisten Unfälle. – Das ist aber gar nicht der Fall. An den Unfallschwerpunkten passieren innerstädtisch etwa ein Drittel der Unfälle. Relativ sind es natürlich viel mehr, weil es eben Punkte sind, Unfallschwerpunkte, aber insgesamt auf das ganze Netz bezogen ist es eben gar nicht die Mehrheit. Also da kann man schnell auf eine falsche Fährte kommen, wenn man jetzt mit solchen Begriffen arbeitet, die man nicht wirklich geklärt hat.

Wir gehen davon aus, dass es dann, wenn es vernünftig in dem Straßenraum gemacht wird, wenn die Verkehrsregelung vernünftig ist und wenn es tatsächlich als

flächendeckende Lösung bei den Verkehrsteilnehmern bekannt ist, auf jeden Fall auch zur Reduzierung von Unfällen führt. Es geht aber auch nicht nur um die objektiven Zahlen, sondern es geht auch um die subjektive Sicherheit. Wir gehen davon aus – und ich erlebe das auch selber –, dass bei Tempo 30 auch an dafür vorgesehenen Hauptstraßen es mir als Radfahrer sehr viel leichter fällt, dort zu fahren, und ich mich dort besser fühle, und ich würde davon ausgehen, dass am Ende auch mehr Leute mit dem Fahrrad fahren und am Ende weniger Leute mit dem Pkw. Das Argument, was in einer der Stellungnahmen steht – je höher das Tempo, desto schneller bin ich am Radfahrer vorbei, und desto besser ist es –, kann ich nicht so wirklich nachvollziehen, muss ich sagen.

Zur Akzeptanz: Einerseits ist es schon so, dass Akzeptanz vielleicht dann besser da ist, wenn es eine allgemeine Regel ist. Der Argumentation von Herrn Schreckenber, je vielfältiger die Regelungen und je häufiger sie sich ändern, umso besser, weil das die Aufmerksamkeit erhöht, kann ich nicht wirklich folgen. Ich würde also eher sagen: Klare Regelungen sind da die bessere Lösung. Ich glaube, es ist vielleicht ein Gewöhnungsprozess, aber wenn die Leute erst mal merken, dass es entspannter ist, sie weniger schwierige Situationen haben und sie auch ihr Umfeld – zum Beispiel, wer auf die Straße tritt – besser erkennen, schafft das dann schon die Akzeptanz. Es ist vielleicht ein gewisser Transformationsprozess.

Sicher helfen auch die jetzt aktuell verdoppelten Bußgelder für die Überschreitung von Tempolimits, aber das sollte nicht der Hauptpunkt sein. Wir wollen es ja möglichst so machen, dass die Leute es aus freiem Willen akzeptieren.

Ein Punkt wird häufig vergessen: Bei Tempo 50 – das ist schon in der Mache – künftig das Parken an Einmündungen stärker einschränken müssen. Das heißt, bei Tempo 50 sollten wir – und da gibt es schon Initiativen, das zu machen – 20 m vor Einmündungen das Parken verbieten müssen, um ein ausreichendes Sichtfeld zu haben. Bei Tempo 30 müssten wir das nicht. Am Ende ist es dann vielleicht die Abwägung: Wollen wir schneller fahren, oder wollen wir besser parken? – Da muss man sich überlegen, was man dann am Ende will.

Stichwort „pauschal“: Natürlich ist Tempo 30 erst mal pauschal, aber genauso pauschal wie Tempo 50, und bei beiden gibt es am Ende natürlich Ausnahmetatbestände. Wir gehen aber davon aus, dass es sinnvoll ist, von der sicheren Seite auszugehen, also erst mal das sichere Tempo 30 und dann prüfen, ob auf dieser Straße Tempo 50 aus Sicherheitsgründen vertretbar ist oder nicht. Das halten wir für den richtigen Ansatz, aber nicht: Wir machen erst mal Tempo 50, und dann gucken wir mal, ob irgendwo vielleicht ein Kindergarten ist, und genau vor dem machen wir dann Tempo 30, aber 30 m weiter, wo die Kinder dann herumlaufen, nicht mehr. Das halten wir für keine gute Sache.

Also es geht eigentlich nur um die Umkehrung der Beweislast. Am Ende kommt vielleicht sogar heraus, dass sich die Geschwindigkeiten gar nicht wesentlich ändern, aber wir gehen davon aus, dass wir auf allen Straßen dann geprüft haben: Jawohl, die sind für Tempo 50 geeignet. Da wird nicht so viel an den Seiten geparkt, das sind die Fahrstreifen ausreichend breit, da ist nicht so viel Querverkehr und nicht so viel Radverkehr,

da können wir das machen. Das kann man machen, aber man muss es eben jeweils prüfen. Das halten wir für das Konzept „Vision Zero“ für ganz relevant.

Zum Thema „Lärm“: Alle, die an solchen Phasen wohnen, sagen, dass bei Tempo 30 der Lärm geringer ist. Man muss dabei unterscheiden: Der Mittelungspegel, der immer herangezogen wird, ändert sich gar nicht so sehr – also diese 2 oder 3 dBA. Aber das ist nur die halbe und nicht einmal die halbe Wahrheit. Die Wahrheit ist, dass sich die Lärmspitzen und auch die Steilheit, also die Schnelligkeit, mit der der Lärm kommt, merklich reduzieren, und das ist der entscheidende Effekt für die Lärmwahrnehmung bei den Menschen.

Der dritte Punkt sind die Schadstoffe. Das ist eher nicht das Thema. Es ist nicht unbedingt anzunehmen, dass die Schadstoffe bei Tempo 30 reduziert werden. Das hängt aber auch da wieder stark von der Verkehrssituation ab, von der Verkehrslenkung. Es gibt ja Beispiele, wo das durchaus zu Reduzierungen geführt hat, aber bei anderen eben nicht. Auch da müsste man sich vor Ort genau angucken, wie das eingeführt wird. Wir können uns denken, dass erst mal, wenn wir bei Tempo 30 wieder mit dem Rad fahren, vermutlich die Schadstoffe wie auch der Lärm reduziert werden, und vielleicht werden ja künftig, wenn wir bei dem Thema „Tempolimit“ weiter sind und, was wir für unvermeidbar halten, irgendwann auf Autobahnen ein anderes Tempo haben, auch die Motoren anders eingestellt werden können, um die aktuellen Tempi dann auch richtig fahren zu können. Aber da bin ich nicht Techniker genug, um das genau abschätzen zu können.

Was gibt es für Nachteile, die kompensiert werden müssen? – Schleichwege war eben das Thema. Nach dem, was wir an Studien kennen, ist die Folge, dass man nach Schleichwegen sucht, eher gering. Warum soll ich mich, um da vielleicht 2 oder 3 Minuten zu gewinnen, durch Nebenstraßen quälen? Das ist eigentlich kaum einzusehen. Es hängt natürlich auch ein bisschen davon ab, dass ich unter Umständen an manchen Punkten das Durchfahren der Wohngebiete erschweren muss. Das kann man auch machen, aber grundsätzlich halte ich es für kein großes Problem.

Andererseits muss man sagen, dass durch Tempo 30 der Anreiz, sich von einer stark belasteten Schnellstraße auf innerstädtische Straßen zu begeben und da Schleichwege zu suchen, reduziert wird. Das heißt, auf der Seite haben wir dann eher einen positiven Effekt. Die Zeitverluste sind, wie wir ja schon festgestellt haben, eher gering. Der ADAC hat mal ausgerechnet oder ausgemessen, dass es bei 3,5 km 2 Minuten waren. Da 2 Minuten nach so wenig klingt, wird dann schnell in Prozent gerechnet und von 25 % geredet, was dann schon nach sehr viel mehr klingt. Aber absolut ist es nicht viel Zeit, und ich glaube, die meisten Leute würden, wenn sie die positiven Effekte sehen, das durchaus wertschätzen und für akzeptabel halten.

ÖPNV: Wie gesagt, man kann sich ein ÖPNV-Vorrangnetz definieren, muss aber auch da dann schauen, ob die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Also der ÖPNV steht nicht über der Verkehrssicherheit. Wenn gesagt wird, wir können es, vielleicht auch mit baulichen Veränderungen, so sicher machen, dass wir da ruhigen Gewissens Tempo 50 machen können, ist es gut. Wenn nicht, muss sich eben auch der Busverkehr an Tempo 30 halten, und durch einen besseren Vorrang an Kreuzungen und vielleicht auch durch etwas breitere Türen und andere Möglichkeiten, um den



Fahrgastwechsel zu beschleunigen, kann man da sicher das eine oder andere an Zeit herausholen.

Das wären die Punkte. Wir denken, dass wir keine Modellversuche mehr brauchen, sondern wir können es eigentlich flächendeckend umsetzen. Es muss allerdings dann vor Ort gründlich geprüft und das eine oder andere an der Verkehrsregelung oder auch an der Straßengestaltung geändert werden. Aber dann halten wir das für ein wesentliches Element einer Verkehrswende. – Danke schön!

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Herr von Cetinich, bitte!

**Benjamin v. Cetinich (Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V.):** Vielen Dank! – Hohes Haus, sehr verehrte Abgeordnete! Ich sehe die Argumente meines Vorredners ein bisschen kritisch. Bei der ersten Frage ging es darum, was es für die Verkehrssicherheit bedeutet, wenn man ein Regeltempo von 30 km/h hätte. Argument Nummer 1: Wir kennen keine Studie, die eine Monokausalität zwischen einer Verringerung von Unfällen und der Reduzierung des Tempos um 20 km/h nachweist. Wir sehen eher Risiken durch Alkohol- und Drogenkonsum, Ablenkung durch das Handy, Missachtung von Vorfahrtsregelungen oder tote Winkel. Das alles sehen wir eher als Unfallursachen als rein die Geschwindigkeit.

Daran anschließend: Es wurde vorhin gesagt, man würde es nicht gutheißen, wenn man nur vor Krankenhäusern oder Kindergärten die Geschwindigkeit reduziert. Ich halte das für besonders gut, weil man dann tatsächlich aufpasst: „Oh, hier ist eine Gefahrenquelle!“, statt daddelnd und schlafend mit 30 km/h durch die Innenstädte zu fahren und nicht auf die Umgebung zu achten. Ganz persönlich gesagt: Ich kenne mich in Monheim ganz gut aus, dort gilt nahezu überall Tempo 30, und ich erlebe ein Einschlafen in diesen doch recht weiträumigen Wohngebieten.

(Zuruf von Iko Tönjes [VCD NRW Landesverband])

– Ja, ja! – Ich bin ein Mensch, und das macht die Sache so – – Ich erlebe Sie da sehr sicherheitsbewusst, aber als Mensch, der dann mit Tempo 30 quälerisch durch Wohngebiete fährt, die nicht enden wollen – und die Straßen sind bereit, die Straßen sind ausgebaut, und es geht um die Hauptschlagadern dieser Wohngebiete –, sieht man das etwas anders. Also wir, der Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V., sehen das als kritisch an.

Von uns stammt auch die These: Ein Überholvorgang muss einen Anfang und ein Ende haben. – Ich kenne es wiederum auch aus Monheim, dass Autofahrer hinter einem Radfahrer bleiben, man fährt sehr langsam, oder man balgt sich beim Überholvorgang. Das halten wir für durchaus schwierig. Es gibt auch eine Studie, die sagt, dass man den im Tempo niedrigeren Verkehr schwerer einschätzt und es dementsprechend eher für Fußgänger gewisse Risiken gebe.

In diesem Zusammenhang wird auch oft vergessen wird, dass sich dadurch auch die Alarmierungszeit für Rettungsdienste, Feuerwehr und Polizei, die mit ihrem Privatauto

erst mal zu der betreffenden Stelle fahren müssen, erhöht. Dementsprechend sehen wir die Regelung kritisch.

Auf die Auswirkungen für den ÖNVP wurde schon deutlich eingegangen. Wir sehen einfach einen Zielkonflikt hinsichtlich des ÖNVP, der in einer vertretbaren Zeit Leute von A nach B bringen will. Eine Studie des ADAC hat herausgefunden, dass man, wenn man 30 km/h fährt, für einen Kilometer 1 Minute, manchmal auch nur 30 Sekunden länger braucht. Die Puffer in den Fahrplänen gibt es aber nicht, und dementsprechend müssen aus unserer Sicht neue Fahrzeuge angeschafft und neue Leute eingestellt werden. Abgesehen davon, dass es mit dem Einstellen neuer Leute nicht immer so leicht ist, würde das aus unserer Sicht zu einer höheren Belastung und auch zu höheren Kosten führen.

Abschließend unsere allgemeine Einschätzung der beantragten Regelung, wenn ich Sie dann auch richtig verstanden habe: Wir sehen nicht nur den ÖNVP ausgebremst, sondern auch die Paketdienstleister, die in Zukunft wahrscheinlich eher mehr werden. Die können nicht in einer normalen Geschwindigkeit liefern, es bedarf also einer größeren Anzahl von Fahrzeugen. Mehr Fahrzeuge, die in der Gegend herumstehen, halten wir für kritisch.

Als wir die Regelung diskutiert haben, hat Herr Klocke auf unserer Veranstaltung vor Kurzem noch mal deutlich erklärt, was er damit gemeint hat. Wir halten Tempo 50 nicht für ein Rowdytum. Es klang so, als würde man permanent mit 70 oder 80 km/h durch die Stadt fahren. Das eben nicht. Er hat auch ein sehr nettes Beispiel gebracht. Dass man eben gerade vor Schulen oder auch Einkaufszentren – bei mir in der Nähe ist ein solches Einkaufszentrum – in einem Wohngebiet 30 km/h fährt, da habe ich nichts dagegen, aber ich finde, 30 km/h sollte die Besonderheit und nicht die Regel sein. Ich kann das Bedürfnis verstehen, Herr Klocke, aber gestatten Sie mir den parteilichen Angriff: Ich erlebe dahinter manchmal vielleicht eine erzieherische Ideologie, dass man des Guten wegen die Bevölkerung zwingen will, überall 30 km/h zu fahren. Da habe ich das Bedürfnis, zu sagen: Wehret ein wenig den Anfängen! – Ich möchte auf der Rheinuferstraße trotzdem 50 oder 70 km/h fahren, und das hielte ich auch verkehrspolitisch für richtig. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Frau Foltys-Banning, bitte!

**Martina Foltys-Banning (Stadtverwaltung Krefeld):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Liebe Abgeordnete! Sehr geehrte Sachverständige! Ich komme aus Krefeld, bin in Krefeld für das Thema „Mobilitätsmanagement“ zuständig, und der Rat der Stadt Krefeld hat am 16. September beschlossen, sich der Städteinitiative des Städtetags anzuschließen und auch Teil dieses Projektes zu werden. In Krefeld hat man mit Tempo 30 schon sehr gute Erfahrungen gemacht. Wir waren viele Jahre führend hinsichtlich der Zahl der Kinderunfälle, haben dann eine Initiative gestartet und in großen Bereichen Tempo 30 eingeführt, und die Zahl der Kinderunfälle ist wirklich signifikant gefallen. Von daher haben wir damit sehr gute Erfahrungen gemacht, und insofern fiel jetzt das Thema auch auf sehr fruchtbaren Boden, weil man diese Erfahrungen schon gemacht hatte.

Ein weiterer Aspekt, der in Krefeld eine wichtige Rolle spielt: Wir haben einen Fahrradanteil von 21 %, und die Politik hat uns vor einigen Sitzungen beauftragt, dass wir diesen Anteil auf 30 % erhöhen. Wir werden nicht an jeder Straße Fahrradwege unterbringen können, eigenständige Fahrradwege, und Sie wissen selber, dass das in Tempo-30-Straßen auch nicht mehr das Thema ist. Von daher ist auch dieser Aspekt für uns sehr wichtig.

Ich kann mich dem VCD und dem Städtetag in den Ausführungen weitgehend anschließen. Natürlich werden wir nicht flächendeckend auf allen Straßen in der ganzen Stadt Tempo 30 anstreben. Es wird immer Straßen geben, die auch ein höheres Tempo ermöglichen oder auf denen auch ein höheres Tempo gefahren werden sollte, aber auch wir haben das Problem mit diesen alternierenden Situationen: Da ist ein Altenheim mit einem kleinen Bereich Tempo 30, dann wieder Tempo 50, und dann kommt ein Krankenhaus, wieder Tempo 30. Das kennen Sie ja auch selber, und es ist auch gerade schon mehrfach gesagt worden. Herr Schreckenbergs meint zwar, das würde die Konzentration erhöhen, aber ich habe das Gefühl – und so ist das auch im Rat der Stadt Krefeld diskutiert worden –, dass das immer wieder zu Tempoverstößen führt und ein höheres Maß an Zuverlässigkeit oder Erwartbarkeit eher dadurch gegeben wäre, dass man weiß, hier ist ein durchgängiges Tempo 30, und darauf kann man sich einstellen. – Danke schön!

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Herr Zwiehoff, bitte!

**Roger Zwiehoff (ACE Auto Club Europa e. V.):** Auch von mir herzliche Begrüßung! – Zur Frage der AfD, wo nach Auffassung des ACE Tempo-30-Zonen eingesetzt werden sollten: Vor Kitas, Schulen, Krankenhäusern, Altenheimen haben wir das ja schon, und wir denken, dass die Tempo-30-Zonen auch da Sinn machen, wo viel Radverkehr und viel Fußgängerkehr ist, also in Wohngebieten. Wir denken auch, dass dann die Akzeptanz seitens der Autofahrer wichtig ist, sodass wir klarmachen müssen, warum irgendwo Tempo 30 gilt. Das muss klar ersichtlich sein. Dann wird es, wie auch Herr Schreckenbergs schon gesagt hat, weniger Verstöße geben. Wir finden es nicht gut, wenn wir ständig wechselnde Zonen haben, denn dann kommt es auch dort aus unserer Sicht zu Tempoverstößen, weil die Leute halt nicht erkennen, dass jetzt wieder Tempo 30 ist, jetzt wieder Tempo 50 und jetzt irgendetwas anderes ist. Wir denken, dass es nötig ist, da die Zonen einzuteilen, um eine entsprechende Sinnhaftigkeit abzubilden.

Zur allgemeinen Aussage der SPD wird Tolga Kaya Stellung nehmen.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Bitte sehr!

**Tolga Kaya (ACE Auto Club Europa e. V.):** Es wurde noch die Frage nach unserer allgemeinen Position und nach den Wünschen und Interessen gestellt. Der ACE – Auto Club Europa e. V. – begrüßt Tempo-30-Vorschläge. Es gibt viele Bereiche in Kommunen, die im Sinne von „Vision Zero“ mit Tempo 30 deutlich profitieren würden, vor allem im Bereich der Verkehrssicherheit, aber auch im Interesse des Lärmschutzes. Viel

Lärm entsteht, wie wir beobachten können, nicht durch konstant fahrende Fahrzeuge, sondern vor allem beim Anfahren und Anhalten, also vor allem beim Bremsen und Beschleunigen an Ampelanlagen und Ähnlichem. Da macht es schon einen deutlichen Unterschied, ob Autos bis 30 km/h oder knapp darüber oder bis 50 km/h und da auch noch mal ein bisschen darüber beschleunigen, wenn man die Realität betrachtet.

Es gibt aber auch negative Effekte, die Tempo 30 herbeiführen kann. Einige wurden bereits genannt. Vom Städtetag wurde hier das Thema des Flickenteppichs angeführt. Die aktuellen starren Regeln, denen die Kommunen unterworfen sind, führen dazu, dass man nur bestimmte Bereiche zu Tempo-30-Zonen erklären darf, darüber hinaus dann aber wieder Tempo 50 und einige 100 m später wieder Tempo 30 gilt.

Um die Vorteile nutzen zu können und die Nachteile so gering wie möglich zu halten, empfehlen auch wir, den Kommunen vor Ort mehr Spielraum zu geben, anstatt generell auf ein Tempo 30 herunterzufahren. Dadurch lassen sich die negativen Effekte deutlich mindern. Die Kommunen kennen ihre Straßen am besten. Keine aktuelle Tempo-50-Straße ist so wie die andere, sie sind einspurig, zweispurig, mit Radweg, mit viel Fußgängerverkehr, mit Fußgängerüberwegen, mit Kreisverkehren oder mit Ampeln. Deswegen finden wir eine generelle Lösung nicht angebracht. Die Experten sitzen vor Ort, das sind die Kommunen, die Verwaltungen, die Politiker vor Ort, und das sind die Einwohnerinnen und Einwohner vor Ort. Auch die müssen bei diesem Thema mitgenommen werden. Wann wo welche Straße mit Tempo 30 sinnvoll ist, wo sich Verkehrsverlagerungen vermeiden lassen, wo Lärmschutz am effizientesten ist und wo die Verkehrssicherheit am besten gesteigert werden kann, das muss vor Ort in den Städten entschieden werden. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Vielen Dank! – Herr Jaeger beschließt die erste Antwortrunde. – Bitte sehr!

**Ulrich Jaeger (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. [VDV]):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Schönen guten Tag, meine Damen und Herren Abgeordnete und Expertinnen und Experten! Es ist schon viel über den ÖPNV gesagt worden, und ich freue mich, in wie vielen Verbänden man sich darüber Gedanken macht. Die meisten sind auch wirklich gut und vernünftig.

Wir sind als Verband der Verkehrsunternehmen grundsätzlich offen, was eine solche Regelung für Tempo 30 in den Städten angeht, plädieren allerdings für ein differenziertes Vorgehen bei der Sache, weil es zwei Punkte sind – und ich versuche, nicht alles zu wiederholen –, die für uns eine besonders hohe Relevanz haben. Das eine ist, dass die Fahrzeitverlängerung zu Kostensteigerungen führt. Das heißt, wir brauchen für dieselben Wege einfach mehr Fahrzeuge und mehr Personal. Und das Zweite ist, dass es auf der Kundenseite unattraktiver wird, wenn ich zu viele Fahrzeitverluste habe.

Das Ganze muss man jetzt aber differenziert sehen, und deshalb auch unser Plädoyer für eine differenzierte Vorgehensweise, denn wir haben natürlich heute schon an sehr vielen Stellen als ÖPNV mit Situationen zu tun, wo wir 30 km/h und langsamer fahren, weil wir mit sehr großen Fahrzeugen durch Wohngebiete mäandern, wo man teilweise

wirklich nicht schneller als mit Schrittgeschwindigkeit fahren kann. Deshalb plädieren wir dafür, dass es dann, wenn so etwas eingeführt wird und man eine Tempo-30-Zone macht, eine Öffnung geben kann, dass zum Beispiel so etwas wie rechts vor links nicht automatisch gilt, sondern ich den ÖPNV in der Art bevorzugen kann, dass er eben einfach durchfahren kann und damit die Reisezeit und die Durchschnittsgeschwindigkeit für uns und die Kundinnen und Kunden attraktiv bleiben.

Das Gleiche gilt für Straßenbahnen, insbesondere dann, wenn eine Straßenbahn oder eine U-Bahn ein eigenes Gleisbett hat. Am Beispiel der Schwebebahn wird sehr schnell klar, dass da Tempo 30 nicht wirklich sinnvoll ist, aber es gibt eben auch zahlreiche Situationen mit Straßenbahnen und U-Bahnen, die ein eigenes Gleisbett haben. Da können die natürlich auch schneller als 30 km/h fahren, wenn es die Verkehrssicherheit hergibt.

Das wäre unser Plädoyer: Wir sind für eine angepasste oder differenzierte Vorgehensweise mit einem differenzierten Abwägungsprozess, der idealerweise in der Kommune mit den Verkehrsunternehmen und mit den politisch Handelnden abgestimmt wird, um die Attraktivität des ÖPNV hochzuhalten und auch die Kostenentwicklung des ÖPNV im Griff zu haben. Dann können wir, glaube ich, da zu einer guten Regelung kommen. Ich möchte noch daran erinnern: Es gibt ja auch Schnellbusse, die durch Städte fahren, die über vierspurige Straßen fahren, wo ich viel schneller bin, und auch für die brauche ich eine Lösung, dass es attraktiv bleibt. Ansonsten befürchten wir neben den Kostensteigerungen auch Kundenverluste. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Ich habe zu danken. – Danke für die erste Antwortrunde, und wir haben nun die Möglichkeit für eine zweite Fragerunde. Bislang liegt mir eine Wortmeldung des Kollegen Krauß vor. – Bitte!

**Oliver Krauß (CDU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich möchte meinen Wortbeitrag damit beginnen, dass ich erst mal um Nachsicht bitte, wenn ich vielleicht für den einen oder anderen etwas zu schnell gesprochen habe. Deshalb sehen Sie mir bitte auch nach, dass ich meine Fragen an Herrn Vassiliou vom Einzelhandelsverband wiederhole. Herr Vassiliou, Sie kommen aus Bonn und kämpfen auch für eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt. Dazu meine Frage: Können Sie etwas zum konkreten Schaden für die Wirtschaft bei Einführung von Tempo 30 sagen? Welchen konkreten Schaden hätte es für die Wirtschaft, vor allem auch für die Geschäfte vor Ort, wenn Tempo 30 flächendeckend eingeführt werden würde?

Welcher zeitliche Verlust inklusive Staugefahr wäre zu erwarten? – Das Thema „Stau“ ist ja heute schon bei mehreren Wortmeldungen angesprochen worden. Ein zeitlicher Verlust oder die Staugefahr führen vielleicht dazu, dass man gar nicht mehr in die Innenstadt hineinfährt, um einzukaufen. Ich hätte dazu gern Ihre Einschätzung als Einzelhandelsverband bzw. aus Sicht der Wirtschaft.

Zum Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen: Vielen Dank, Herr von Cetinich! Ich hatte auch Sie gefragt, und das ist jetzt eine Wiederholung, wie Ihre allgemeine Einschätzung hinsichtlich der Folgen für die Wirtschaft ist. Was bedeutet das? Vielleicht ganz konkret: Sie vertreten Unternehmen der Speditions- und

Logistikbranche. Inwieweit wären die Unternehmen konkret davon betroffen? – Wir haben jetzt gerade gehört, dass es beim ÖPNV durch eine Fahrzeitverlängerung womöglich zu einem erhöhten Personaleinsatz und einem erhöhten Fahrzeugbedarf kommt. Auch hier die konkrete Frage an Sie, wie Ihre Mitgliedsunternehmen betroffen wären.

Herr Weinrich – Landesverkehrswacht –, Sie führen in Ihrer schriftlichen Stellungnahme aus:

„Offensichtlich ist auch, dass eine Temporeduzierung bei Abbiegeunfällen wenig hilft.

Auch das ist ein wesentlicher Aspekt, der immer genannt wird – die Verkehrssicherheit. Wir haben heute sehr viele Punkte genannt bekommen, aber die konkrete Frage auch hier: Wie beurteilen Sie, wenn Sie dieses Beispiel nehmen, ganz konkret den Gewinn für die Verkehrssicherheit, wenn er überhaupt da ist? – Das war es von mir. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Herr Kollege Klocke!

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Danke, Herr Vorsitzender! – Danke erst mal an die Sachverständigen für die Stellungnahmen, die ein sehr interessantes und differenziertes Bild und uns auch zahlreiche Anregungen für die weitere Diskussion und die weitere Arbeit geben!

Ich habe noch Fragen an Frau Foltys-Banning: Mit Blick auf unseren Antrag und die Bundesratsinitiative, die wir dort entsprechend formuliert haben, möchte ich Sie angesichts Ihrer praktischen Arbeit dort in der Verwaltung in Krefeld fragen, wie aus Ihrer Sicht und Erfahrung die geltende Straßenverkehrsordnung den Handlungsspielraum der Kommunen einschränkt. Das ist vorhin schon ein Stück weit in der Stellungnahme von Frau Burgdorff deutlich geworden, also mit dem Wunsch, mehr Möglichkeiten vor Ort zu haben. Jetzt noch mal an Sie die Frage, inwieweit auch aus der Krefelder Erfahrung die StVO die Handlungsmöglichkeiten bei kommunalen Entscheidungen einschränkt. Das möchte ich auch Frau Burgdorff oder Frau Ehlert, wen auch immer, fragen. Das als Schlaglicht, es ist ja schon angesprochen worden, aber vielleicht können Sie es noch mal entsprechend herausarbeiten.

Daran schließt eine kurze Bemerkung an Herrn von Cetinich an: Nichts liegt mir ferner, als erzieherisch unterwegs zu sein. Der pädagogische Aspekt ist nicht der zentrale. Ich hatte das ja auch bei Ihrer Veranstaltung gesagt – auch, was die Rheinuferstraße und andere Fragen angeht. Vielmehr ist die zentrale Frage: Haben wir genug kommunale Handlungsspielräume, oder haben wir sie nicht? – Das steht bei uns im Mittelpunkt auch dieses Antrags. Das schließt auch an die Aussagen des ACE von eben an.

Dann eine weitere Frage an Herrn Jaeger vom VDV: Sie haben das eben schon angesprochen, aber ich hätte es gern noch ein bisschen konkreter und differenzierter. Es geht um die unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Stadtbahnen, Bussen und dem Autoverkehr. Braucht es rechtliche Veränderungen, wenn man mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten in den Innenstädten arbeiten will und den Autoverkehr auf

Tempo 30 reduziert – im Unterschied zum Busverkehr? Braucht es dazu unterschiedliche rechtliche Voraussetzungen?

Dann möchte ich mir noch eine Anmerkung zu Herrn Keith erlauben: Es ist die gute Erfahrung aus vielen Jahren, dass bei solchen Anhörungen jede Fraktion die Sachverständigen einladen soll, die sie für richtig hält, und ich höre mir auch alles sehr differenziert an. Ich nehme mir das trotzdem heraus: Wenn man eine derartige Vita hat wie Herr Schreckenbergs und ein so folgenreiches Gutachten zur Love Parade verfasst hat und uns dann Haltungsnoten gibt – das ist unintelligent, oder es ist oberflächlich etc. – , dann nehme ich mir eine Stellungnahme heraus. Die müssen Sie nicht teilen, aber ich nehme mir heraus, sie hier im Plenarsaal auch zu äußern.

(Andreas Keith (AfD): Das spiegelt Ihre Arroganz wider!)

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Als nächste Wortmeldung liegt die des Kollegen Reuter vor. – Bitte!

**Ulrich Reuter (FDP):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Für mich hat sich mittlerweile herauskristallisiert, dass über viele Sachverständige hinweg ein generelles Tempo 30 nicht der richtige Weg wäre. Insofern muss ich noch mal nachfragen und würde zunächst Herrn Tönjes vom VCD fragen, ob wirklich ein flächendeckendes Tempo 30 oder nicht doch ein differenziertes Routensystem durch die Städte der sinnvollere Weg ist, und zwar zum einen vor dem Hintergrund, dass sich da sicherlich auch die Frage des ÖPNV leichter klären kann.

Zum anderen betrachte ich das als Vielnutzer des Fahrrades. Ich fahre kein E-Bike, und deshalb bin ich vielleicht etwas langsamer, und man kann mich etwas schneller überholen, aber bei den gesamten E-Bikes, die unterwegs sind und die 25 km/h und schneller fahren, wird das teilweise schon etwas kritisch. Macht es nicht mehr Sinn, nicht jede Straße auch als Weg für das Fahrrad zu nutzen, sondern vielleicht auch Verkehre voneinander zu trennen, um dadurch eine gewisse höhere Verkehrssicherheit zu erzielen, die dann ja auch immer wieder bei Tempo 30 angeführt wird? Es gibt auch viele Durchgangsverkehre. Wir haben nach wie vor Straßen, die durch die Kommunen führen, ob das Bundesstraßen oder Landesstraßen sind, die ja auch eine andere Aufgabe erfüllen als nur rein städtische Verkehre.

Ähnlich würde ich Sie, Herr von Cetinich, fragen, wie Sie dieses Thema sehen, denn gerade bei Ihnen ist das ja auch die Frage, nämlich die Auswirkungen auf Lieferverkehre. Auch das gehört zur Wahrheit dazu: Nur, weil wir Tempo 30 in den Städten einführen, fangen nicht alle an, nur noch lokal einzukaufen, sondern es wird auch weiterhin Lieferverkehre geben. Das ist sicherlich auch noch eine Frage in Richtung von Frau Foltys-Banning: Welche Erfahrungen haben Sie in Krefeld gerade in Bezug auf Lieferverkehre in den städtischen Räumen gemacht? – Das wäre es erst mal. – Danke!

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Kollege Löcker, bitte!

**Carsten Löcker (SPD):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Also ein kräftiges Sowohl-als-auch, anders kann man das ja gar nicht beschreiben, was wir gehört haben. Das soll keine Kritik sein, sondern ist ein Hinweis darauf, dass die Lage herausfordernd und auch komplex ist und dass es mit Blick auch auf Ihre Einlassung offensichtlich nicht so ist, dass man einfach nur die Straßenverkehrsordnung ändern muss – mit einer Öffnungsklausel oder Option – und dann schauen kann, wie sich die einzelnen Städte zurechtfinden. Eine solche Situation, wenn Sie die so beschrieben haben – ich habe Sie nicht so verstanden –, wäre das schlechteste Beispiel, was wir hätten, denn vor Ort löst man diese Probleme dann nicht mehr, weil es dann natürlich die Konflikte zu lösen gibt, und wenn man das allein Stadtplanern überträgt, habe ich Zweifel, dass die das hinbekommen.

Deshalb frage ich noch mal nach, und da frage ich – das sehen Sie mir nach – die Stadtplanerin, die Verkehrsplanung aus Krefeld, Frau Martina Foltys-Banning. Wir haben heute auch schon in vielen Städten flächendeckende Tempo-30-Zonen, und da funktioniert das eigentlich klasse, und eine Debatte darüber, ob es noch mehr Straßen bräuchte, macht sich dann eben an der Idee fest, dass man es einfach ändern muss, andersherum machen muss: Es ist immer Tempo 30, und da, wo wir es ausdrücklich wollen, gilt dann in Zukunft Tempo 50.

Das hat aber bei der Ausweisung vom Tempo-30-Zonen dazu geführt – ich weiß nicht, wie Sie das in Krefeld gelöst haben –, dass man den Radweg, der vorher vorhanden war, im Rahmen einer Tempo-30-Zone in Zukunft wieder auf die Straße verlegt hat. Das lässt das Gesetz auch zu. Da, wo Tempo 30 gilt, kann der Radfahrer auf der Straße fahren. So ist das heute in der StVO geregelt, und das hat dann eben auch die Konsequenz gehabt, die ich kenne: Die Radwege wurden stillgelegt und sind heute Parkplätze, alle fahren fröhlich über die Tempo-30-Straße, und damit ist dann sozusagen dem Gesetz Genüge getan.

Ich weiß nicht, wie Sie das gemacht haben. Wenn Sie keine Tempo-30-Zonen haben, brauchen wir darüber nicht reden, dann frage ich andere. Aber wenn Sie Tempo-30-Zonen haben, wo eigentlich von der StVO vorgesehen ist, dass die Fahrräder auf der Straße fahren und nicht einen eigenen Radweg bekommen – das ist nämlich mit Blick auf die StVO dann gar nicht vorgesehen, weil alle gleichberechtigt auf der Straße unterwegs sein können –, wäre das dann ein echtes Problem. Mit Blick auf Ihren Wunsch: „Tempo 30 überall!“ hieße das ja, dass man Radwege gar nicht mehr ausweisen bräuchte, weil die Radfahrer oder Radfahrerinnen auf der Straße fahren können. So sieht das Gesetz heute aus. Wenn ich das verkehrt sehe, dann hätte ich dazu gerne noch mal eine Expertise von Ihnen, ob es sich anders verhält

Das wäre wichtig im Blick auf Ihre Argumentation, die Sie hier alle vorgetragen haben: Verkehrssicherheit und die Chance, mit Blick auf die Verkehrswende die Gleichberechtigung nicht nur dadurch herzustellen, dass man eigene Wege ausweist, sondern auch das Miteinander im Straßenverkehr möglichst so vergleichmäßig, dass man sich da nicht mehr so stark in die Quere kommt und die Radfahrer und Radfahrerinnen sicherer sein können, und zwar nicht nur im Wohnquartier – das liegt sowieso in der Tempo-30-Zone, da ist das nämlich so –, sondern in Zukunft eben auch in anderen Straßen der Stadt. Denn das wäre ein Wert an sich, den Sie hier anstreben – so haben



Sie das ja deutlich gemacht –, denn es geht auch um sichereres Radfahren und nicht nur um sicherere Schulwege, und die Debatte findet ja gerade statt: Wie bekommen wir mehr Platz in verdichteten Räumen für Radfahrerinnen und Radfahrer? – Das ist eine wichtige Debatte, und die müssen wir natürlich mitdenken – mit Blick auf diese Initiative, für die man ja grundsätzlich sein kann, weil es durchaus positive Ambitionen gibt, etwas zu verbessern, und dafür ist diese Chance auch da, und deshalb muss man auch diskutieren. Ich kann nur den Konflikt, den ich darin sehe, für mich noch nicht so richtig lösen. Vielleicht können Sie dazu noch mal was sagen, wie Sie das in Krefeld gemacht haben.

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Vielen Dank! – Weitere Fragemeldungen habe ich nicht gesehen, und so können wir nun zu unserer zweiten Antwortrunde kommen. Angesprochen war unter anderem Herr Vassiliou. – Bitte sehr!

**Jannis Vassiliou (Einzelhandelsverband Bonn Rhein-Sieg Euskirchen e. V.):** Danke schön! – Zunächst möchte ich sagen, dass ich es nicht so verstanden habe, dass man alle drei Fragen hintereinanderweg beantworten sollte. Somit habe ich tatsächlich zwei Fragen weggelassen, weil ich dachte, es geht der Reihe nach. Diese beiden Fragen beantworte ich aber jetzt.

Ich fange mit dem Einzelhandel an. Der Einzelhandel ist das Herz der Innenstädte und bildet einen Marktplatz für Waren und Dienstleistungen. Dieser Marktplatz muss erreichbar sein. Das hatte – ich spreche jetzt gezielt auch über Bonn – die Kommunalpolitik sehr im Auge, und sie hat das auch bereits in den 70er Jahren so gemacht. In den 70er Jahren wurde die Bonner Innenstadt komplett autofrei gestellt, und um diese Bonner Innenstadt hat man einen City-Ring eingerichtet. An diesen City-Ring waren acht Parkgaragen, Tiefgaragen angeschlossen, sodass die Bürger, die aus allen Himmelsrichtungen kamen, in die Tiefgarage fahren und dann zu Fuß in der Innenstadt einkaufen gehen konnten.

Die Diskussion in Bonn, warum jetzt plötzlich der City-Ring abgeschafft werden muss und der Verkehrsteilnehmer, der Autofahrer nicht mehr mit dem Auto in die City fahren kann, beinhaltet also ein großes Fragezeichen. In diesem Zusammenhang – und deswegen erzähle ich das – wäre ich kein Befürworter, dass die Kommunen für sich entscheiden können, was sie in einer Stadt zulassen oder nicht zulassen, sondern ich würde das Bundesgesetz zugrunde legen. Die große Gefahr ist, dass je nach politischer Zusammensetzung einer Kommunalverwaltung die eine oder andere Lösung kommt, sodass es dann überall große Unterschiede gibt, da in der einen Kommune die eine Partei das Sagen hat und in der anderen die andere. Stellen Sie sich vor, dass Sie von Bonn nach Sankt Augustin fahren und sich da total die Maßgaben verändern. In der einen Kommune gilt Tempo 30, 50 Meter weiter gilt Tempo 50 und so weiter und so fort.

Insofern würde ich und würde der Einzelhandelsverband für eine Bundesregelung plädieren. Der Einzelhandel ist darauf angewiesen, dass alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt in die Innenstädte, und zwar das Zentrum, wo sich eben dieser Markt befindet, hineinkommen. In Bonn kommen zum Beispiel 43 % der Verbraucher mit dem

Kraftfahrzeug in die Stadt, 13,5 % kommen mit dem Fahrrad. Dazu gibt es jetzt auch eine Studie, die ich ebenfalls schriftlich eingereicht habe.

Wenn wir den Verkehr auf 30 km/h einschränken, würde das bedeuten, dass sich die Staugefahr extrem vergrößert, ohne dass sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringert. Aber auch der Lärm würde sich nicht verringern. Es ist ein Unterschied, ob Sie mit 30 km/h im dritten Gang fahren oder mit 50 km/h im vierten oder fünften Gang fahren. Da haben Sie wahrscheinlich mit 50 km/h weniger Lärm als mit 30 km/h. Es kommt auch der Straßenbelag hinzu, ob ich also auf Asphalt oder auf Kopfsteinpflaster fahre, ob ich einen anderen Belag habe. Das trägt auch unterschiedlich zum Geräuschpegel, zum Lärm bei.

Es ist zudem zu berücksichtigen, dass es in den Städten und Kommunen kaum ein Wohngebiet gibt, das nicht bereits jetzt schon mit Tempo 30 versehen ist. Das heißt, die Kommunen haben schon das Maximale ausgenutzt, was es an Tempo 30 gibt. Das, was noch mit Tempo 50 beschildert ist, sind nur noch die Hauptverkehrsstraßen, und diese Hauptverkehrsstraßen haben auch die Funktion der Verkehrsbündelung. Wenn wir die auch noch auf Tempo 30 setzen, dann würden sich natürlich die Staus und die Zeitverzögerungen um ein Vielfaches steigern und nicht nur um das, was hier von den verschiedenen Kolleginnen und Kollegen vorgebracht worden ist. Das sind Studien, die am Schreibtisch stattgefunden haben. Die Wirklichkeit kann jeder von uns sehen, wenn er morgens um 7:30 Uhr aus dem Haus geht und mit dem Auto losfährt. Er wird sehen, wie die Straßen sind, wie schnell man fährt und ob da überhaupt 50 km/h zu erreichen sind. Ich bin heute Morgen auch auf der Straße unterwegs gewesen. Ich fuhr einen großen Teil der Strecke mit einer Geschwindigkeit von 15 bis 18 km/h. Das ging nicht anders. Also ich weiß nicht, wovon wir hier reden.

Die Innenstädte würden stark leiden, und wir würden Arbeitsplätze auf das Spiel setzen. Der Verbraucher demonstriert nicht, der geht nicht zum Landtag und macht Petitionen oder Anträge über die Parteien, sondern der stimmt mit den Füßen ab. Der dreht sich um und geht, und die Innenstädte bleiben leer. Wir haben während der Corona-Pandemie den Fall gehabt. Während des Lockdowns waren die Geschäfte geschlossen, und da waren die Innenstädte leer. Das heißt, die Aufenthaltsqualität der Innenstädte konzentriert sich auf das Angebot des Handels und der Gastronomie. Handel und Gastronomie bestimmen, ob eine Innenstadt funktioniert oder nicht. Und da, wo die Politik mit Verboten arbeitet, mit Lenkungen in eine bestimmte Richtung, dass der Verbraucher nicht mehr einfach in die Innenstadt kommen kann, rechnen wir mit Arbeitslosigkeit und Geschäften, die nicht mehr funktionieren. Damit bringen wir den Verbraucher dazu, dass er bei Amazon und Co. bestellt, und die Steuerzahlungen landen dann ganz woanders, aber wohl nicht in der Kommune. Die Kommune schneidet sich heute in das eigene Fleisch, wenn sie so negativ entscheidet.

Es gab auch die Äußerung bezüglich eines besseren Parkens. Wir wollen gar kein größeres ebenerdiges Parken an den Kreuzungen. Da sollen Fahrradwege sein, und die Kommunen – ich bin selbst in solchen Gremien drin – wünschen sich kein Parken außerhalb der Tiefgaragen. Die Kommunen wollen, dass die Autos in die Tiefgarage fahren, damit sie auch ihren Obolus indirekt bekommen. Parken am Straßenrand war gestern, heute gibt es das nicht, und das heißt, dieses Argument entfällt.

Zum Entspannen bei Tempo 30: Das kann nur noch Unfälle bringen, wenn sich da einer entspannt. Außerdem: Wer sich beim Fahren entspannt, geht nicht arbeiten, denn ich kenne niemanden, der morgens in sein Büro oder zu seiner Arbeit fährt und sich entspannt bei Tempo 30 freut. Da hat er morgens entweder keinen Kaffee oder kein Frühstück bekommen, dann kann er entspannt fahren.

Zum Thema „Lärm“ und zu dem, was ich vorhin auch gefragt worden bin: Tempo 30 oder Tempo 50? – Bei einer Beschleunigung kommen Sie je nach Tempo 30 oder 50 auf einen Unterschied von etwa 10 Dezibel. Das ist zwar messbar, aber es ist nicht nachempfindbar. Dazu gibt es Studien, die ich in meine schriftliche Einlassung aufgenommen habe. Das kann man dort nachlesen.

Insofern ist der Einzelhandelsverband in jedem Fall gegen eine generelle Tempo-30-Regelung und auch absolut gegen eine Erweiterung der Möglichkeiten der Kommunen, das selbst zu bestimmen, denn da – ich wiederhole mich – kommen wir zu dem Thema, dass ideologisch entschieden wird. Die einen entscheiden so, die anderen anders, und für den Verbraucher, für den Besucher der Städte wird das nicht mehr nachvollziehbar, was da passiert. Deswegen braucht der Einzelhandel die Bundesregelung und nur diese, aber nicht kommunale Unterschiede, die sich eventuell auch noch alle vier Jahre verändern. – Das wäre meine Einlassung. Wenn ich etwas vergessen haben sollte, bitte ich um Nachfragen.

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Vielen Dank! – Nach unserer Liste war jetzt, glaube ich, alles beantwortet. Frau Burgdorff, an Sie richteten sich auch zwei Fragen.

**Frauke Burgdorff (Städtetag Nordrhein-Westfalen):** Genau! Ich werde den Ball auch gleich weitergeben an meinen Kollegen Uwe Müller, der als Verkehrsplaner seit – 20 Jahren? – 30 Jahren den praktischen Umgang mit Tempo 30 kennt, und ich glaube, da kommen auch die wirklich geforderten praktischen Einwendungen her.

Lassen Sie mich aber noch diesen einen Kommentar zum Thema „Einzelhandel und Selbstbestimmungsrecht der Kommunen“ geben. Wir haben anliegende lokale Einzelhändler und Einzelhändlerinnen, aber vor allem Einzelhändler – in dem Fall auch einen der besten Metzger der Stadt – befragt, und der WDR hat sie befragt, als wir die Tempo-30-Diskussion bei uns geführt haben, und die haben sich gefreut. Also diese Stimmen gibt es aus dem Einzelhandel auch. Sie haben gesagt, dass wir gelassene, schlendernde Einkaufende brauchen, die in unserer Stadt in Ruhe shoppen gehen können, und dazu gehört es eben auch, sich sicher zu fühlen und auf großen Trottoirs gut die Einkaufstaschen von A nach B transportieren zu können, mal auf ein Schwätzchen stehenzubleiben usw. Also da gab es eine eindeutige Hinwendung zu Tempo 30. Deshalb möchte ich zumindest für Aachen keine einhellige Stellungnahme des Einzelhandels in dieser Richtung unterstützen wollen.

(Zuruf)

– Das sind alles Autofahrer! – Nun aber zur Praxis: Uwe Müller! Wo machen uns Tempo-30-Regelungen im Moment Schwierigkeiten?

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Bitte, Herr Müller!

**Uwe Müller (Städteparlament Nordrhein-Westfalen):** Danke schön! – Danke auch für die Alterseinschätzung! Tut immer gut!

(Heiterkeit)

Wir unterhalten uns über das Thema „Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, und da ist der Kanon der Möglichkeiten natürlich sehr begrenzt. Wir haben die Möglichkeit, Tempo 30 im Zuge von geregelten Unfallhäufungsstellen anzuordnen, die eben den Unfall und die Unfallhäufung und die Diskussion mit der Unfallkommission voraussetzen. Das bedeutet für uns, dass wir in dieser Verkehrssicherheitsperspektive überhaupt nicht präventiv Tempo 30 einsetzen können, sondern immer nur reaktiv, nämlich dann, wenn diese Unfallhäufung eingetreten ist. Das ist in der kommunalen Diskussion nie schön, weil es auch immer wieder Hinweise auf Gefahrenstellen gibt, die man auch ernst nehmen sollte, wo man aber mit diesem Mittel nicht reagieren kann.

Es gibt – das ist hier schon angesprochen worden – die Möglichkeit der Einrichtung vor schützens- und damit auch schätzenswerten Einrichtungen. Das ist eine neue Regelung, die zuletzt dazugekommen ist, von der viele Kommunen auch Gebrauch gemacht haben, weil sie auch darauf gewartet haben, hier ausweiten zu können. Aber auch hier müssen wir sagen, dass wir enge Grenzen haben, denn das geht nur, wenn Sie an der Hauptverkehrsstraße den Hauptzugang dieser schützenswerten Einrichtung haben, und das geht auch nur in einem begrenzten Umfeld um diesen Hauptzugang, was zum Beispiel dazu führt, dass sie dann, wenn Sie an einer Hauptverkehrsstraße mehrere dieser unterschiedlichen Einrichtungen haben, Sie auch einen Flickenteppich von Tempo 30, wieder etwas mehr Geschwindigkeit und dann wieder Tempo 30 bekommen. Das ist nicht schön, da gibt es sicherlich Möglichkeiten, ein bisschen zu agieren, aber da würden wir uns wünschen, dass wir mehr Handlungsfähigkeit haben, um diesen Missstand, was es für uns ist, auch abzubauen.

Dann gibt es die Möglichkeit, Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes umzusetzen, aber nur als Ultima Ratio. Das bedeutet, Sie müssen erst alle baulichen Maßnahmen ausgeschöpft haben, und erst dann dürfen Sie bewerten, ob die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduktion noch einen Nutzen hat. Das heißt, selbst wenn wir vorher Erkenntnisse haben, dass die Anordnung von Tempo 30 und die Annahme, dass das befolgt wird, einen Wert haben, der dazu führt, dass wir hier eine lebenswerte Umfeldsituation für die Menschen schaffen, die dort wohnen, können wir es nicht einsetzen, weil wir erst alle baulichen Maßnahmen ausschöpfen müssen, die Umbau der Straße heißen, die Einbringen des lärmoptimierten Asphalts heißen können. Das sind alles sehr gute, aber auch sehr aufwendige, kostenträchtige Maßnahmen, und diese Abwägungsmöglichkeit, auch die einfachere Maßnahme auszuprobieren oder einzusetzen, fehlt uns.

Schließlich ist der Kanon dieser Maßnahmen auch noch mit dem Thema der Luftschadstoffbelastung zu komplettieren, was auch möglich ist, aber auch unter extrem engen und aufwendig zu prüfenden Rahmenbedingungen. – Das zu dieser Frage.

Vielleicht darf ich noch einen kurzen Beitrag zum Thema „Tempo 30 und Radverkehr“ leisten: Natürlich ist das Thema der Mischung von Verkehr und die Klärung des Miteinanders wichtig, aber diese Vorgabe beschränkt sich natürlich auf die konkrete Anordnung der Tempo-30-Zone. Bei Tempo-30-Strecken gibt es diese Regel nicht, dass wir keinen Radweg haben dürfen – und das einsetzen dürfen. Und auch bei Tempo-30-Zonen ist es natürlich so, dass der Bestand, der da ist, vollkommen unangetastet bleiben darf, und wir tun auch immer gut daran, hier differenziert zu schauen: Haben wir eine Bündelung von Radverkehr in solchen Nebenstraßen, Tempo-30-Zonen? – Da, wo das tatsächlich der Fall ist, gibt es aus der Straßenverkehrsordnung heraus auch noch andere Instrumentarien wie die Fahrradstraße, die auch in vielen Kommunen, ich glaube, auch in Krefeld, gut eingesetzt werden, die mehr und mehr ihre Bedeutung haben und wo wir auch Geschwindigkeitsgrenzen haben, aber auch eine klare Botschaft für die Verkehrsteilnehmer da ist. – Danke schön!

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Die nächsten Fragen gingen nach unserer Liste an Herrn Weinrich.

**Jörg Weinrich (Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e. V.):** Ja, zur Frage der Abbiegegefahren: Für die Verkehrssicherheit steht die „Vision Zero“ im Vordergrund, also möglichst keine Verkehrstoten und keine Schwerverletzten. Dieser „Vision Zero“ kommen wir bestimmt mit einer Temporeduzierung etwas näher, aber die Temporeduzierung ist nicht das alleinige Mittel. Um das deutlich zu machen, haben wir uns einfach mal die Unfallzahlen aus 2020 angesehen, indem wir die Unfälle mit Personenschäden innerorts genommen haben. Fast ein Viertel aller Unfälle geschieht, weil der sich Fehlverhaltende falsch abgebogen ist, gewendet hat, rückwärts gefahren ist oder an einer der Ein- oder Ausfahrt einen Fehler gemacht hat. Das sind alles Fälle, wo wir davon ausgehen können, dass der Unfallverursacher nicht mal 30 km/h gefahren ist. Das nur als plakatives Beispiel.

Wie hoch der konkrete Gewinn für die Verkehrssicherheit ist, ist schwierig zu sagen. Viele Studien zeigen zweistellige Zahlen, also mehr als 10 % Rückgang der Unfälle, der Toten, der Schwerverletzten. Das ist je nach Studie etwas unterschiedlich, aber bei einem ganzen Teil der Studien weiß man gar nicht, wie sich die Verkehrsmenge geändert hat. Es sind immer nur Teilbereiche betrachtet worden. Also wir haben auf einer Straße etwas geändert, und dann ist das und das passiert. Die Frage ist aber: Was passiert, wenn wir in der ganzen Stadt etwas ändern?

Selbst wenn wir solche Zahlen haben wie jetzt aus Brüssel – 25 % Rückgang der Verkehrstoten und Schwerunfallverletzten –, dann müssen wir berücksichtigen, dass wir auch da nicht wissen, wie sich die Verkehrsmenge geändert hat. Im Zweifel ist sie wegen Corona deutlich gesunken. Und wir müssen dann auch die Ausgangslage betrachten. Wir haben 80 %, 85 % Tempo-30-Straßen. Brüssel hatte damals 60 %, also die 25 %-Steigerung können wir nicht erreichen, wenn wir nicht erst noch mal einen Schritt zurückgehen, wenn die Zahlen überhaupt insgesamt stimmen. Also es wird sich positiv auswirken, aber wie hoch, das wissen wir heute nicht.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Herr Tönjes, bitte sehr!

**Iko Tönjes (VCD NRW Landesverband):** Einen Satz als Anmerkung zu dem gerade Gesagten: Ich glaube, bei einem Linksabbiegeunfall ist es schon günstiger, wenn der Entgegenkommende nur 30 km/h und nicht 50 km/h fährt. Also auch da gibt es durchaus Möglichkeiten, Abbiegeunfälle bei Tempo 30 zu verringern.

Aber es geht ja um die Frage von Herrn Reuter. Vielen Dank für die Frage! Ich glaube, wir sind gar nicht so weit voneinander entfernt, vermute ich mal. Es geht ja um Regelgeschwindigkeit. Wir haben heute eine Regelgeschwindigkeit, die 50 km/h beträgt. Wir haben möglicherweise irgendwann eine Regelgeschwindigkeit, die 30 km/h beträgt. Und wir haben natürlich in beiden Fällen ein differenziertes Straßensystem. Das ist auch richtig so. Aber es ist eine Frage der Methodik: Heutzutage ist es so, dass ich nachweisen muss, dass die Effekte größer sind als im Normalfall. Das ist genau das Problem. Wir haben in Düsseldorf und auch anderswo Klagen gehabt, und da hieß es dann vom Gericht: Ja, der Lärm ist genauso wie anderswo auch, und die Unfälle sind wie anderswo auch, also brauchen Sie sich auch nicht zu beschweren.

Genau dieser Ansatz ist nicht richtig, denke ich, sondern wir müssen dann eben gucken: Okay, Tempo 30 ist die Grundlage, Tempo 50 ist durchaus möglich, aber bitte, ihr müsst jetzt genau hingucken, ob das aus Verkehrssicherheitsgründen, aus Lärmgründen sinnvoll und machbar oder eben nicht machbar ist. – Wenn gesagt wird, es ist machbar, ist das kein Problem, dann machen wir Tempo 50, vielleicht auch 60 oder auch 70. Das ist dann am Ende kein Problem. Aber die Kommunen können es eben nicht bestimmen. Man hat eine Wohnsammelstraße, viele Leute wohnen da, viele Leute gehen über die Straße, es fahren Radfahrer vorbei, aber trotzdem war das Urteil in Düsseldorf gegen das Tempo 30, und genau das sollte nicht sein.

Ich fand die Ausführungen von Herrn Müller sehr beeindruckend, weil er genau das gesagt hat, was die Kommunen für Probleme haben. Meine These ist: Andersherum wären die Probleme weniger. – Es bleibt aber bei einem differenzierten Straßensystem am Ende. Also Begriffe wie „pauschal“ oder „flächendeckend“ passen nicht, weil die in die Irre führen. Denn es will keiner, dass jede Straße in der Stadt Tempo 30 hat. Ich glaube, das sollte eigentlich allen klar sein. Aber das ist eben der Ausgangspunkt, und mehr ist möglich, aber mehr muss geprüft werden.

Verkehre trennen: Wir sind auch grundsätzlich dafür, Verkehre zu trennen, und zwar da, wo es sinnvoll und möglich ist, und tatsächlich sollte es auch möglich sein, wenn Tempo 30 gilt, trotzdem auch einen Radweg neu anzulegen, wenn der Verkehr sehr viel ist oder wenn die Fahrbahnen sehr schmal sind. Das heißt, in dem Fall müsste man dann die Regeln anpassen und sagen: Das ist möglich. – Und andererseits müsste man natürlich dann auch die Regel anpassen, dass Tempo 30 und Vorfahrtsregelungen zusammenpassen können, weil es etwas anderes ist als eine Tempo-30-Zone.

Allerdings muss man auch sagen, dass es nicht nur Wege, sondern auch Kreuzungen gibt, und Tempo 30 führt natürlich auch dazu, dass zumindest abschnittsweise Radfahrer besser mit der grünen Welle mitschwimmen können, was bei Tempo 50 absolut

nicht geht, außer die reale Geschwindigkeit wird von den Planern sowieso auf nicht mehr als 30 km/h eingeschätzt. Dann funktioniert es vielleicht, aber ansonsten würde das nicht funktionieren.

Differenziertes Straßennetz: Ja, aber – so hatte das Herr Müller ja auch gesagt, – nicht zu differenziert, also nicht alle 300 m ein Wechsel. Sowohl für die Planer als auch die Verkehrsteilnehmer müssten man immer sagen: Wir gehen erst mal davon aus, dass Tempo 30 in der Stadt, wo sich doch sehr viel Verkehr mischt, die Grundlage ist, und wir schauen mal, ob wir mehr machen können. – Das ist für uns die richtige Perspektive. Es mag am Ende dasselbe herauskommen, aber wir wissen wenigstens, dass wir dann auf der sicheren Seite sind. – Danke schön!

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Herr von Cetinich, bitte!

**Benjamin v. Cetinich (Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V.):**

Danke schön! – Bevor ich auf Ihre Frage eingehe und damit hoffentlich auch gleichzeitig Ihre mit beantworte, gestatten Sie mir noch einen Nachtrag zum ÖNVP. Auch schlicht aus meinem persönlichen Erleben – das ist manchmal hilfreich – stelle ich fest, dass junge Leute sehr gerne nicht mehr den ÖNVP nehmen, sondern diese für mich ein wenig obskuren E-Scooter, die überall herumstehen. Von der Fahrweise, die mir in Innenstädten, aber auch auf Fußgängerwegen und manchmal auf Straßen begegnet, erlebe ich da eine erhöhte Unfallgefahr, und wenn ich jetzt diese E-Scooter, diese grünen Dinger – bei uns sind sie grün –, die überall stehen, bemerke, sehe ich durchaus eine erhöhte Unfallgefahr, und ich erlebe es sehr selten, dass ein Bus einen Unfall hat. Dementsprechend würde ich das gern noch hinsichtlich der Risiken für den ÖNVP nachtragen.

Gefragt wurde nach unserer allgemeinen Einschätzung der Folgen auf die Wirtschaft, insbesondere auf die Lieferverkehre. Das ist eine Mischung zwischen Kraftstoffverbrauch, der bei 30 km/h nach unserer Messung einfach 20 % höher ist, und der Tatsache, dass man einfach länger braucht. Der ADAC hat gemessen, dass man bei Tempo 50 für eine 5 km lange Strecke 6 Minuten braucht, bei Tempo 30 wären es etwas über 10 Minuten. Natürlich fährt ein Lkw nicht konstant durch die Stadt, auch das ist uns bewusst, aber er fährt eben auch. Wir haben bei unseren Mitgliedern mal nachgefragt, und die haben gesagt: Ja, wir rechnen, wir schätzen, dass wir ungefähr 15 % mehr Lkw-Bedarf und Personalbedarf haben. Uns fehlen in Deutschland allein 50.000 Lkw-Fahrer. Wenn ich ungefähr schätzen darf, liegen bei den Spediteuren die Gewinnspannen zwischen 0 bis 3 %. Das heißt, dass das, was wir an Kosten treiben – mehr Personal, mehr Fahrzeuge –, wird eins zu eins gerade auch im Einzelhandel weitergegeben.

Wir sind noch relativ weit weg davon entfernt, englische Verhältnisse zu haben, aber die kommen. Ich höre teilweise von unseren Mitgliedern, aber auch durch eine Stellungnahme von Edeka: Es ist eine sportliche Herausforderung, die Regale voll zu bekommen. – Das möchte ich eigentlich hier nicht sehen, und draußen vor dem Haus steht Verdi. Wir haben auch Tarifverhandlungen. Da wird besonders viel für die unteren Lohngruppen gekämpft. Das kann ich verstehen, aber genau die trifft es im besonderen Maße, wenn Grundnahrungsmittel teurer werden, und es wird alles teurer, denn

ich brauche 15 % mehr Lkw und habe 15 % höhere Kosten durch Fahrer. Das sehen wir durchaus als wirkliches Problem an, gerade wenn man den Blick auf England richtet.

Aus unserem Erleben kosten damit natürlich auch Taxifahrten mehr, Tickets kosten mehr, Handwerker kosten mehr, und die Waren allgemein kosten mehr. Außerdem finde ich, dass wir bei dem Ganzen so ein bisschen die Pendler vergessen. Auch die Pendler haben natürlich das Problem, dass sie schwieriger in die Stadt hineinkommen. Das heißt, wir haben Rückstaus auf die Autobahnen. Bei dieser grünen Umweltspur, die wir in Düsseldorf genießen durften, hatten wir das ja. Was das angeht, sehen wir das durchaus kritisch.

Was die Lieferverkehre angeht: Ja, ich würde mir wahnsinnig wünschen, dass auch ich gelassen an einem Samstag vielleicht nicht im Büro sitze, sondern zu meinem guten Metzger gehe, in meinem Laden um die Ecke mich nett einkleide. Aber meine Realität ist anders. Es ist schon sehr verführerisch, bei den großen KEP-Dienstleistern, also Kurier-, Express-, Paketdienstleistern – da gibt es natürlich diesen einen großen Namen –, zu bestellen. Auch wenn ich ihn nicht unbedingt mag, er ist nahe, und dann bestelle ich am Samstag per Klicks.

Und die Realität ist eben auch so: Ich würde mir manchmal wünschen, dass alle ihre Pakete in einen großen Wagen werfen, aber das tun sie nicht. Die stehen bei uns in unserer kleinen Straße, ungelogen, mit drei oder vier Fahrzeugen, manchmal sogar zur gleichen Zeit. Das wird um 15 bis 20 % mehr werden, und diese Leute stehen dann auch auf Zulieferwegen. Das ist die Realität, das ist nicht erlaubt, das habe ich einem Polizisten auch schon mal gesagt, als wir mal eine Auseinandersetzung mit der Polizei in Düsseldorf hatten, aber es ist die gelebte Realität. Das wird noch mehr Staus verursachen, das wird noch mehr dazu führen, dass Lieferverkehre nicht eingehalten werden und die Bevölkerung im Stau steht.

Wir sehen da durchaus Zeitverlust, mehr Kraftstoffverbrauch und höhere Preise. Wir sehen den Umweltschaden. Wir sehen das nicht als Vorteil an, und dementsprechend denke ich, die Lieferketten sind gerade nicht beim Zerreißen, aber kurz davor. Die Waren sind bezahlbar, aber das halte ich in Zukunft für fraglich, wenn eben 60.000 Lkw-Fahrer fehlen. Es wird sich auf die Preise auswirken. Das halten wir für nicht gut. – Ich hoffe, ich habe damit beide Fragen beantwortet.

**Vorsitzender Thomas Nückel:** Vielen Dank! – Frau Foltys-Banning, bitte!

**Martina Foltys-Banning (Stadtverwaltung Krefeld):** Vielen Dank! – Herr Müller hat gerade schon viele Dinge angesprochen, die auch an mich als Frage gestellt worden sind. Ich kann mich da weitgehend anschließen. Ich finde, dass gerade die Verkehrssicherheit ein riesiges Problem ist. Es gibt viele Stellen, da werden auch von den Bürgern nach § 82 Gemeindeordnung Anträge gestellt, doch bitte Tempo 30 einzuführen, und wir finden das auch total nachvollziehbar, dürfen das aber nicht. Da ist noch kein Blut geflossen. Aber das ist eine Situation oder ein Abschnitt, wo wir durchaus wissen, dass es gefährlich ist. Das ist ein Straßenbereich, der gemieden wird oder den die Leute nicht gerne benutzen, und von daher können wir froh sein, dass da noch nichts



Schlimmes passiert ist, dass das noch nicht in der Unfallstatistik auftaucht, und wir wissen auch, dass es gut wäre, in dem Bereich Tempo 30 auszuweisen, aber wir es dürfen nicht. – Also das möchte ich einfach noch mal dazu ergänzen.

Ansonsten, Herr Löcker: Krefeld ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte. Wir waren schon extrem früh dabei, Fahrradwege und Tempo 30 in großen Bereichen auszuweisen. Das führt jetzt teilweise dazu, dass wir an den Hauptverkehrsstraßen Fahrradwege haben, die eigentlich nicht mehr benutzungspflichtig sind, die auch durch Wurzelantrieb oder so etwas in einem Zustand sind, dass da dann doch auf der Straße mitgefahren wird und dann eben teilweise in relativ schwierigen Situationen. Da wollen wir oft auch keine Bäume fällen, verständlicherweise, und deshalb wäre es dann wirklich sehr sinnvoll, wenn man auch in solchen Bereichen Tempo 30 einführen könnte.

Ich bin auch zum Thema „Lieferverkehre“ gefragt worden, und da kann ich auch wiederum aus Krefeld berichten: Wir haben mit Neuss und Mönchengladbach und der IHK und dem Einzelhandelsverband zusammen eine Studie zum Lieferverkehr auf der letzten Meile in Auftrag gegeben. Es sind Standorte für Micro-Hubs ermittelt worden, und wir planen gerade das erste Micro-Hub in Krefeld, woran sich auch verschiedene KET-Dienstleister beteiligen wollen. Wir planen jetzt eine Mobilstation im Bereich des Hauptbahnhofs, und auch da planen wir wieder ein Micro-Hub mit ein, weil wir denken, dass auch von da aus mit Lastenrädern wunderbar auf der letzten Meile geliefert werden kann. Von daher sehe ich das Szenario nicht so sehr, das Sie jetzt gerade gezeichnet haben. DHL liefert ja auch schon sehr lange in großen Bereichen mit Lastenrädern aus, und ich glaube, das sind nicht alles Turbo-Lastenräder, sondern die fahren ein relativ moderates Tempo und könnten wunderbar mit dem Tempo-30-Verkehr mitfließen.

Wir haben auch gerade beim Verkehrsministerium eine Studie zum Thema „Ducktrain und Lastenstraßenbahn“ beantragt, weil wir auch dieses Thema näher untersuchen wollen. Also Elektromobilität ist natürlich auch, was die ganze Luftreinhaltung angeht, ein interessantes Thema, und wir finden, dass das mit der Logistik schon schwierig ist, das ist keine Frage, und deshalb suchen wir nach Möglichkeiten, jetzt mit der Hochschule Niederrhein dieser Situation Frau oder Herr zu werden.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Herr Jaeger, bitte!

**Ulrich Jaeger (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. [VDV]):** Vielen Dank! – Die Frage an mich war ja, welche Änderungen ich in der Straßenverkehrsordnung vornehmen müsste. Das möchte ich mal pauschal beantworten, weil spezifisch kann ich es, ehrlich gesagt, auch nicht aus dem Kopf heraus beantworten. Grundsätzlich ist es so, dass die Straßenverkehrsordnung für uns als ÖPNV-Unternehmen natürlich gilt. Was wir uns wünschen, ist, dass wir in einzelnen Situationen, wo wir mit der Kommune übereinkommen, dass es auch sicher ist, die Geschwindigkeit, wenn denn da Tempo 30 ist, für die ÖPNV-Nutzung erhöhen können. Also es gibt Situation in den Städten, wo ich eine Busspur mitten in der Straße habe – also ich habe eine zweispurige Straße

links, eine zweispurige Straße rechts, und ich habe zwei Busspuren in der Mitte –, da wäre es dann durchaus vertretbar, dass die Busse schneller fahren können.

Es gibt noch andere Sachen, die ich mir vorstellen kann, um eben die Durchschnittsgeschwindigkeit zu erhöhen. Es ist ganz klar, dass da, wo die Verkehrssicherheit nicht gegeben ist, gilt natürlich auch für die Busse, sich einfach an die Straßenverkehrsordnung zu halten. Das ist vom Grundsatz her auch richtig so. Aber wie gesagt, es geht um diese Öffnungen, kommunal, und darum, so etwas auch vom Gesetz her abzusichern, sodass es da auch für die Kommunen in Abstimmung mit uns möglich ist, solche Ausnahmen zu ermöglichen.

**Vorsitzender Thomas Nüchel:** Vielen Dank! – Nach unserer Liste gibt es keine offenen Fragen mehr. Wir hätten noch wenige Sekunden, falls noch eine spontane Nachfrage entstanden ist. – Das ist aber nicht der Fall. Dann bedanke ich mich für die Erläuterungen der Sachverständigen und für Ihre Teilnahme. Wir werden das jetzt natürlich nicht alles vergessen, was Sie gesagt haben, denn es ist auch durch unsere Sitzungsdokumentation festgehalten geworden. In einigen Wochen wird das Protokoll auf der Internet-Seite des Landtags zu sehen sein, und die Abgeordneten werden dann dieses noch mal studieren und für ihre Auswertung im Ausschuss benutzen. Da wird auch vielleicht der eine oder andere Aspekt noch in das Verfahren einfließen.

Ihnen noch mal einen herzliches Dankeschön! – Die nächste Sitzung des Verkehrsausschusses findet nach einer 15-minütigen Pause statt. Dann treffen wir uns hier wieder an gleicher Stelle. Die Abgeordneten laufen bitte nicht zu weit weg. – Vielen Dank!  
Tschüs!

(Allgemeiner Beifall)

gez. Thomas Nüchel  
Vorsitzender

**Anlage**

07.12.2021/09.12.2021

10

Stand: 10.11.2021

**Anhörung von Sachverständigen**  
des Verkehrsausschusses**Mehr Verkehrssicherheit, bessere Luft und weniger Lärm – Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften**

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/14046

am Mittwoch, dem 10. November 2021  
13.30 bis (max.) 15.30 Uhr, Plenarsaal**Tableau**

<b>eingeladen</b>	<b>Sachverständige</b>	<b>Stellungnahme</b>
Einzelhandelsverband Bonn Rhein-Sieg Euskirchen e.V. Jannis Ch. Vassiliou Bonn	<b>Jannis Vassiliou</b>	<b>17/4479</b>
Universität Duisburg-Essen Professor Dr. Michael Schreckenberg Fakultät für Physik Duisburg	<b>Professor Dr. Michael Schreckenberg</b>	<b>17/4485</b>
Städtetag Nordrhein-Westfalen Helmut Dedy Köln	<b>Frauke Burgdorff</b> Uwe Müller	<b>17/4487</b>
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Christof Sommer Düsseldorf	<b>Cora Ehlert</b>	
Landkreistag Nordrhein-Westfalen Dr. Martin Klein Düsseldorf	<b>keine Teilnahme</b>	
Verkehrswacht NRW Jörg Weinrich Düsseldorf	<b>Jörg Weinrich</b>	<b>17/4490</b>
ADAC Nordrhein e. V. Professor Dr. Roman Suthold Köln	<b>keine Teilnahme</b>	<b>17/4488</b>
VCD NRW Düsseldorf	<b>Iko Tönjes</b>	<b>17/4468</b>

Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. Dr. Rüdiger Ostrowski Düsseldorf	<b>Benjamin v. Cetinich</b> Bernhard Philipps	<b>17/4450</b>
Stadtverwaltung Krefeld Martina Foltys-Banning Fachbereich Stadt und Verkehrsplanung 61 Krefeld	<b>Martina Foltys-Banning</b>	<b>17/4519</b>
ACE Auto Club Europa e.V. Roger Zwiehoff Regionalbeauftragter NRW Stuttgart	<b>Roger Zwiehoff</b> Tolga Kaya	<b>17/4489</b>
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV NRW Volker Wente Köln	<b>Ulrich Jaeger</b>	<b>17/4486</b>

Weitere Stellungnahmen: