



Kleine Anfrage

des Abg. Caspar (CDU) vom 07.08.2013

betreffend Emissionen bei Tempo 30 und Tempo 50 im innerstädtischen Verkehr

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Eine Studie der LUBW aus dem Jahr 2011 ergab bei Tempo 30 höhere Abgasemissionen als bei Tempo 50, da oft in einem niedrigeren Gang und damit mit höherer Motordrehzahl gefahren wird.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus dieser Studie?

In Hessen wurden aufgrund der Ergebnisse der Studie keine neuen Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahme der Luftreinhaltung festgelegt. Dies gilt sowohl für Maßnahmen im Rahmen von Luftreinhalteplänen als auch für planunabhängige Maßnahmen auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO).

Frage 2. In welcher Weise werden die Regierungspräsidien und die Kommunen auf die Ergebnisse dieser Studie hingewiesen?

Die Zuständigkeit für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen liegt beim Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen bei den Regierungspräsidien.

Das Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz berät die betroffenen Kommunen bei der Festlegung möglicher Minderungsmaßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität. In diesem Zusammenhang werden die Ergebnisse der Studie vorgestellt und die Aufnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen als Luftreinhaltemaßnahme abgelehnt.

Die Straßenverkehrsbehörden entscheiden auf Grundlage der StVO über die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen. Dabei haben sie die in der Antwort zu Frage 3 beschriebenen Grundsätze zu beachten. Diese werden in den "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung konkretisiert. Danach sollen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen u.a. kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden, das die zuständigen Stellen erarbeiten. Zu einem solchen Konzept gehört nach Auffassung der Landesregierung auch, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sobald als möglich durch Lärmsanierungsmaßnahmen der zuständigen Straßenbaulastträger zu ersetzen sind. Dies kann z.B. durch den Einbau von passivem Schallschutz in den betroffenen Wohnungen erfolgen. Die StVO und die genannten Richtlinien sind den Regierungspräsidien und den Kommunen bekannt. Ihre Anwendung stellt die gebotene Minimierung von Konflikten zwischen Geräusch- und Abgasemission sicher.

Frage 3. In welcher Form finden Überprüfungen statt, um durch Wechsel von Tempo 30 auf Tempo 50 den Schadstoffausstoß zu reduzieren?

Die StVO nennt zahlreiche Ermächtigungsgrundlagen für die Anordnung von Beschränkungen und Verboten im Bereich des Straßenverkehrs, wie es z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind. Mit wenigen Ausnahmen dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine besondere Gefahrenlage besteht.

Eine Ausnahme bildet die Anordnung von Tempo-30-Zonen. Diese dürfen im Gegenzug nicht auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie anderen Hauptverkehrsstraßen (Vorfahrtstraßen) angeordnet werden. Ansonsten werden Verbote und Beschränkungen des Verkehrs wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen in den meisten Fällen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs angeordnet. Sind dann die eingangs genannten Voraussetzungen erfüllt, ist das Risiko eines Schadens für Menschen oder Sachen von erheblichem Wert so hoch, dass das Risiko ggf. höherer Abgasemissionen des Kraftfahrzeugverkehrs regelmäßig dahinter zurücktritt. Die Anordnung von Tempo-30-Zonen abseits der genannten Straßen trägt ihrerseits zu einer Hierarchisierung innerhalb des Straßennetzes, zu einer Entlastung dieser Straßen durch Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen und somit wiederum zu einer Entlastung des an diesen Straßen wohnenden, erheblichen Anteils der Bevölkerung von örtlichen Abgasemissionen bei. Voraussetzung dafür ist, dass auf den Hauptverkehrsstraßen tatsächlich auch schneller gefahren werden darf. Mit diesem Konzept hat bereits der Verordnungsgeber dafür Sorge getragen, dass keine vermeidbaren Abgasemissionen infolge der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen entstehen. Es ist Sache der Landräte, Oberbürgermeister und Bürgermeister als zuständige Straßenverkehrsbehörden, diese Vorgaben sachgerecht umzusetzen.

Die Landesregierung überwacht und unterstützt diese Umsetzung. Zu einer sachgerechten Umsetzung gehört auch die regelmäßige Überprüfung der sachlichen und ggf. auch rechtlichen Voraussetzungen der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen. Sind diese nicht mehr gegeben, weil sich z.B. der Verkehr verlagert hat, die Verkehrsführung verbessert oder eine griffigere Fahrbahndecke eingebaut worden ist, sind die betreffenden Geschwindigkeitsbeschränkungen aufzuheben.

Wiesbaden, 24. September 2013

Florian Rentsch