

Antrag der FGL Gemeinderatsfraktion:

Lebenswerte Stadt jetzt umsetzen: Tempo 30 auf der Konstanzer Straße und der Städteinitiative „Tempo 30“ beitreten

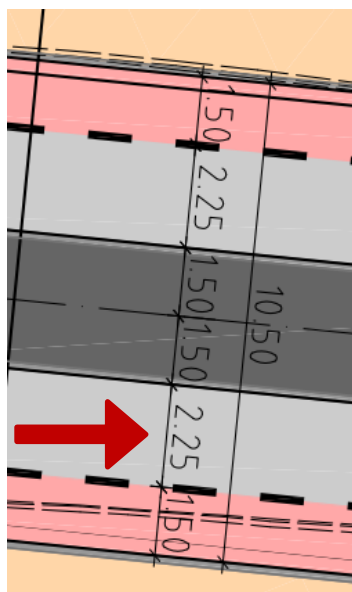
Antrag

1. Die Stadt Radolfzell beantragt aus Gründen der Verkehrssicherheit bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde für die Konstanzer Straße im Streckenabschnitt von der Abzweigung zur Waldstraße bis zur Konstanzer Straße 66 (siehe Abbildung in der Begründung) Tempo 30 festzusetzen.
2. Die Stadt Radolfzell schließt sich der Städteinitiative „Tempo 30“ an und setzt sich damit bei der Bundesregierung dafür ein, dass die Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig erachten.

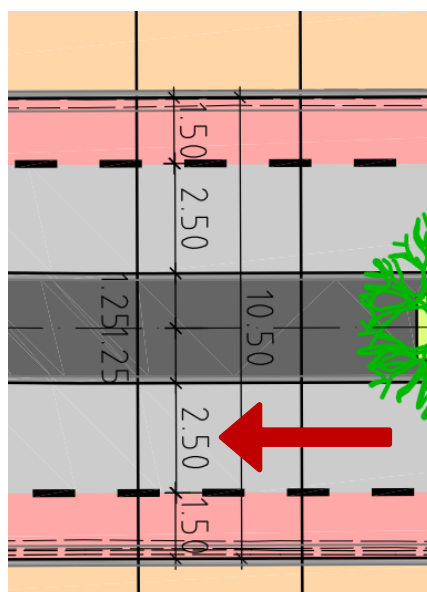
Begründung - Antrag 1: Tempo 30 auf der Konstanzer Straße

Durch den Vollausbau der Konstanzer Straße im Bereich nördlich der Konstanzer Brücke wurde mit dem Einbau von mehreren langgestreckten Mittelinseln mit Bäumen – trotz neu angelegter durchgehender Sicherheitsstreifen für Radfahrer*innen – die Verkehrssicherheit für die vielen Radfahrer*innen auf dieser Strecke (Schulweg, Arbeitsweg, Einkaufsweg ...) erheblich verschlechtert. Die nutzbare Fahrbahnbreite für Autos bei Überholvorgängen von Radfahrer*innen wurde stark begrenzt und trotzdem wurde Tempo 50 beibehalten. Dies führt täglich zu vielen problematischen und unzulässigen Überholvorgängen bei zulässigen, aber oft viel zu hohen Geschwindigkeiten.

Durch die langgestreckten Mittelinseln wurde die nutzbare Fahrbahnbreite auf 2,25 Meter bzw. 2,50 Meter begrenzt. Der beidseitige Sicherheitsstreifen für die Radfahrer*innen hat eine Breite von 1,50 Meter.



Auto-Fahrbahn: 2,25 m



Auto-Fahrbahn: 2,50 m

Radfahrer*innen dürfen in diesen Bereichen nicht mehr überholt werden, da die durchschnittliche PKW-Breite mit Außenspiegel bereits 2,00 Meter beträgt und gemäß §5 Absatz 4 der Straßenverkehrsordnung (StVO) beim Überholen von Radfahrer*innen innerorts ein Abstand von mindestens 1,5 Meter eingehalten werden muss:

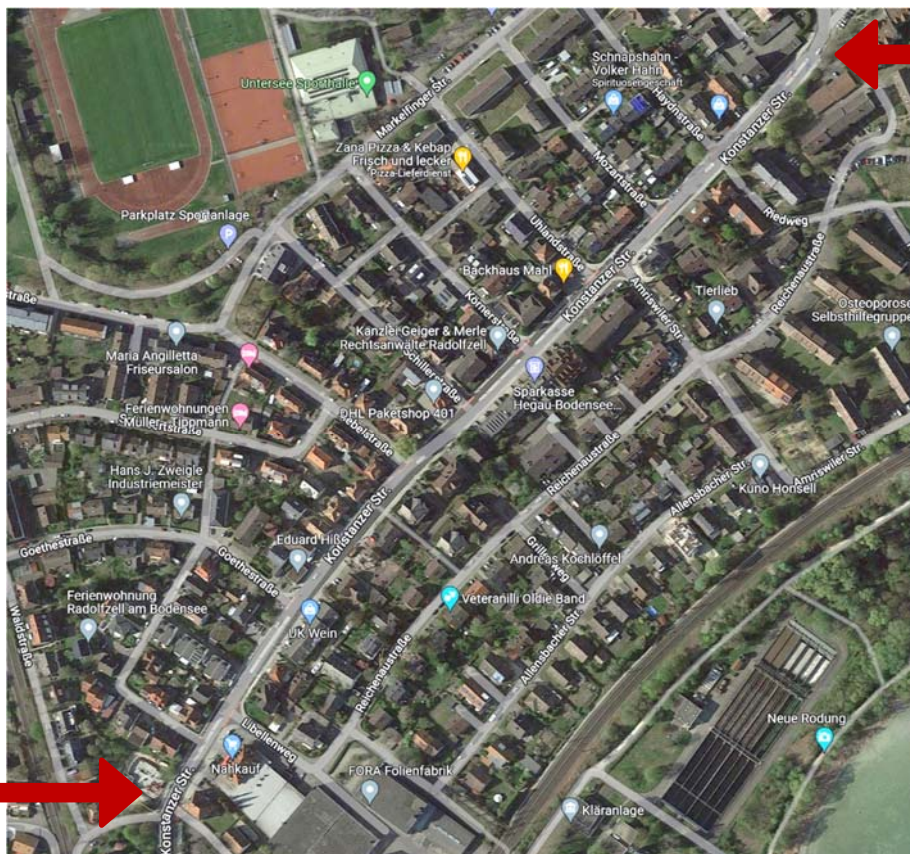
§ 5 StVO Überholen

(4) *Wer zum Überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.*

Verschärft wird das Problem des Überholabstands auf Straßen mit Fahrrad-Schutzstreifen. Die gestrichelte Linie wird von Autofahrer*innen oft so interpretiert, dass der Seitenabstand zu Radfahrer*innen hier enger sein darf, weil Radfahrer*innen auf einem abmarkierten Weg fahren. Ein weit verbreiteter Irrtum! Schutzstreifen sind kein Radweg, sondern Bestandteil der Fahrbahn. Auch bei Schutzstreifen ist somit ein Überholen von Radfahrer*innen nur mit mindestens 1,5 Meter Abstand zulässig und damit in den sieben Bereichen der zum Teil sehr lang gestreckten Mittelinseln der Konstanzer Straße nicht zulässig.

Allein das Anbringen von Hinweisschildern wird die Verkehrssicherheit der Radfahrer*innen auf der Konstanzer Straße nicht gewährleisten können. Dringend notwendig ist eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h.

Wir beantragen daher, dass für die Konstanzer Straße im Streckenabschnitt von der Abzweigung zur Waldstraße bis zur Konstanzer Straße 66 eine Beschränkung der maximalen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beantragt wird.



Kommunen können Tempolimits als Schutzmaßnahme nach derzeit geltendem Recht jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen anordnen (siehe Antrag 2). Diese sind in der vom Bund erlassenen StVO geregelt. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen des so genannten überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen sind nach 45 Abs. 9 StVO nur möglich, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt und es keine andere Möglichkeit gibt, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Eine pauschale Beschränkung ist derzeit leider nicht möglich. Seit Dezember 2016 gibt es aber die Möglichkeit der erleichterten Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von Tempo 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kitas, Schulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern. Der Waldorfkindergarten Sieben Zwerge liegt direkt an der Konstanzer Straße.

Begründung - Antrag 2: Städteinitiative „Tempo 30“

Im Rahmen einer kommunalen Initiative haben sich am 6. Juli 2021 sieben deutsche Großstädte, darunter auch Freiburg und Ulm, in einer Erklärung für mehr stadtverträglichen Verkehr durch angemessene und homogene Höchstgeschwindigkeiten ausgesprochen (siehe Anlage). Auch die Stadt Konstanz ist dem Bündnis beigetreten. Mittlerweile sind über 160 Kommunen Teil des deutschlandweiten Bündnisses, das auch vom Deutschen Städtetag mitgetragen wird und unterstützen die Erklärung der kommunalen Initiative:

- 1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.*
- 2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.*
- 3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.*
- 4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u.a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.*

Die Städte fordern mit ihrer Initiative mehr Handlungsspielraum dafür, vor Ort Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit anordnen zu können und fordern die Bundesregierung auf, hierfür zeitnah die nötigen rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Zugleich setzt sich die Initiative für ein vom Bund gefördertes und zentral evaluiertes Modellvorhaben ein. Somit stellt die Städteinitiative einen wichtigen Schritt auf dem Weg zu mehr Lebensqualität in deutschen Städten dar. Denn viel zu oft schränkt die Straßenverkehrsordnung den kommunalen Handlungsspielraum unverhältnismäßig ein (siehe Begründung zu 1). Wer, wenn nicht die Verantwortlichen vor Ort, können am besten entscheiden, welche Geschwindigkeit an welchem Ort angemessen ist?

Durch den Ausbau von Tempo-30-Zonen wird nicht nur die Verkehrssicherheit und der Verkehrslärm reduziert, sondern auch die Luftbelastung spürbar gesenkt. Von einheitlichen Regelungen - anstatt Straßenschilderschwemme - profitieren alle Verkehrsteilnehmer*innen. Weniger Tempo bringt zusätzlich mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität, leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, steigert das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmer*innen und trägt maßgeblich dazu bei, dem Ziel von „Vision Zero“ (keine Toten und Verletzten im Straßenverkehr) näherzukommen. Nicht zufällig hat sich auch die Weltgesundheitsorganisation kürzlich für Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften ausgesprochen.

Für die Autofahrer*innen ändert sich dagegen kaum etwas: „Die Leistungsfähigkeit für den Verkehr wird durch Tempo 30 nicht eingeschränkt, die Aufenthaltsqualität dagegen spürbar erhöht“, heißt es im Positionspapier der Initiativ-Kommunen dazu. Im Fokus sollten Radfahrer*innen und Fußgänger*innen stehen, die mit Tempo 30 sicherer unterwegs sind.

Das Straßenverkehrsrecht eröffnet Städten und Gemeinden bislang nicht die Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit überall so anzuordnen, wie es bei Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen erscheint. Die derzeitige Rechtslage stellt somit eine erhebliche Einschränkung der kommunalen Gestaltungsfreiheit dar.

Für die Zukunft bedarf es eines straßenverkehrsrechtlichen Regelwerks, welches es den Kommunen ermöglicht, Tempo 30 auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessenes Regeltempo anzuordnen. Dies ist sinngemäß im Übrigen eine jahrzehntealte Forderung des Deutschen Städtetages.

Anlage: Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit - eine neue kommunale Initiative für stadtverträglichen Verkehr“