



**Verkehrsclub Deutschland
Ortsgruppe Ettenheim**

Viktor-Kollefrath-Straße 23
79955 Ettenheim

Telefon: 01 76 / 48 766 290

E-Mail: reinhard.hahn@vcd-suedbaden.de

VCD Südbaden e.V. Wentzingerstraße 15 79106 Freiburg i.B.

Verteiler:

- Herrn Bürgermeister Metz
- Gemeinderat der Stadt Ettenheim
- z.K. Stadtverwaltung: Udo Benz, Marie Oevermann, Julia Zehnle, Björn Zerr

Bearbeiter:

Reinhard Hahn
20. März 2023

**Antrag auf Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 – Otto-Stoelcker-Straße, L103
Beschlussvorlage BV-72/2023 des Gemeinderats**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Stadträtin Beate Kostanzer hat beantragt, zur Erhöhung der Sicherheit für Fahrradfahrer und zur Lärmreduktion ein Tempolimit von 30 km/h auf der Otto-Stoelcker-Straße einzurichten. Wir begrüßen diesen Vorstoß zur Verkehrswende auf dieser auch für den Rad- und Fußverkehr wichtigen Verbindung. Das deutlich verbesserte Sicherheitsgefühl würde die Attraktivität für den Radverkehr in Ettenheim insgesamt steigern und so zur Entlastung vom Kfz-Verkehr beitragen. Der Effekt könnte noch dadurch gesteigert werden, dass der Kfz-Durchgangsverkehr durch die Innenstadt unterbunden wird.

Im Folgenden gehe ich (a) detailliert auf die zu erwartenden Auswirkungen von Tempo 30 auf der Otto-Stoelcker-Straße ein, (b) beleuchte die Rechtslage und (c) schließe mit einem Fazit und weiteren Empfehlungen.

a) Auswirkungen von Tempo 30 auf der Otto-Stoelcker-Straße

Sicherheit: Die Anordnung von Tempo 30 km/h verringert die Wahrscheinlichkeit und Schwere von Unfällen signifikant gegenüber der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. So wurde zum Beispiel 2019 nach Einführung von stadtweitem Tempo 30 in Helsinki keine einzige zu Fuß gehende oder radfahrende Person mehr getötet. Auch wenn die Polizei in der Otto-Stoelcker-Straße keinen Unfallschwerpunkt feststellen kann, sinkt definitiv die Wahrscheinlichkeit von schweren Unfällen (die naturgemäß selten sind).

Man kann beobachten, dass der Fahrrad-Schutzstreifen auf der Nordseite der Straße von vielen Autofahrern missachtet wird. Abgesehen von dem Bereich des Parkstreifens im Westen, darf dieser eigentlich nur bei der Begegnung von besonders breiten Fahrzeugen genutzt werden. Tatsächlich wird er von vielen Fahrzeugen auch ohne den in der StVO vorgesehenen „Bedarf“ überfahren. Zudem

wird vielfach der gebotene Mindestüberholabstand von 1,5 m zu Radfahrenden deutlich unterschritten. Diese Unterschreitung wird durch den Schutzstreifen leider noch gefördert, weil die gestrichelte Linie fälschlich wie eine Fahrstreifenbegrenzung empfunden wird und damit das rechts davon fahrende Fahrrad ausgeblendet wird. Dieser Effekt ist um so stärker, je höher die Geschwindigkeit ist, weil mit steigenden Geschwindigkeiten der Blick immer mehr auf die Fahrspur konzentriert wird („Tunnelblick“).

Beides trägt dazu bei, dass sich Radfahrende auf der Otto-Stoelcker-Straße in Fahrtrichtung Westen unsicher *fühlen*. Viele meiden diese Strecke oder fahren auf dem südlichen, für diese Fahrtrichtung nicht freigegebenen gemischten Rad- und Fußweg, was wiederum eine Gefahr für Fußgänger darstellt, im Kreuzungsbereich aber auch für die Radfahrenden selbst. Ein generelles Tempolimit von 30 km/h, ggf. mit Entfernung des Schutzstreifens und möglicherweise Markierung von sogenannten „Sharrows“¹ könnte hier nicht nur die objektive Sicherheit, sondern auch das Sicherheitsgefühl deutlich steigern, und damit zur Erhöhung des Radverkehrsanteils beitragen. Zu bedenken ist auch: da in vielen Relationen die kürzeste Route über die Otto-Stoelcker-Straße führt, wird diese Straße immer eine gewisse Bedeutung für den Radverkehr haben - unabhängig davon, wie attraktiv sie für Radfahrende erscheint.

Lärm: In der BV wird korrekt vermerkt, dass nicht jedes Fahrzeug bei jeder Fahrweise bei 30 km/h leiser ist als bei 50 km/h. Das ist jedoch nicht die Regel. Das Umweltbundesamt (UBA) hat 2016 festgestellt, dass in den meisten untersuchten Fällen durch die Anordnung von Tempo 30 km/h der gemessene(!) gemittelte Lärmpegel sinkt, vor allem aber die für den Nachtschlaf kritischen Lärmspitzen in den frühen Morgenstunden deutlich abnehmen.²

Unklar ist, warum die Straßenverkehrsbehörde des Landratsamts schreibt „Ein Lärmaktionsplan liegt für Ettenheim ebenfalls nicht vor.“ Tatsächlich ist der 2015 aufgestellte Lärmaktionsplan im Jahr 2021 fortgeschrieben worden.³ Auch wenn die anliegenden Lärmkarten nur Anhaltspunkte liefern, so kann man doch ablesen, dass z.B. die Nordseiten der Gebäude westlich der Einmündung „Auf den Espen“ (Otto-Stoelcker-Straße 14 und 18) mit einem Gesamt-Mittelungspegel > 65 dB(A)⁴ und einem Nacht-Mittelungspegel > 55 dB(A)⁵ belastet sind. Damit ist der Schall mehr als vier mal so intensiv, wie es die Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) für Wohngebiete von 59/49 dB(A) (tags/nachts) angeben.⁶ Die Gebäude des betreuten Wohnens (Otto-Stoelcker-Straße 22) und des ASB-Heims (Auf der Holzi 10) liegen nicht im Bereich der Kartierung der Fortschreibung. Vermutlich liegen die Mittelungspegel auf deren Nordseiten in einem ähnlichen Bereich. Damit ist die Überschreitung hier vermutlich sogar größer, da

1 https://www.adfc-frankfurt.de/2017/12/politik-verkehr/00359_heiteres-verkehrszeichen-raten-was-ist-das-ein-sharrow/

2 https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf

3 https://www.ettenheim.de/sites/default/files/210707_bericht_fortschreibung_laermaktionsplan_2021.pdf

4 https://www.ettenheim.de/sites/default/files/1a_umgebungslaermkartierung_iden-2017_0.pdf

5 https://www.ettenheim.de/sites/default/files/1b_umgebungslaermkartierung_2017_inight_0.pdf

6 Ein um 3 dB(A) höherer Pegel entspricht einer doppelt so hohen Schallintensität.

in der 16. BImSchV für Altenheime ein niedrigerer Schwellwert von 57/47 dB(A) gilt.

Selbstverständlich ist die Überschreitung dieser Werte nicht deswegen harmlos, weil die genannte Verordnung zunächst nicht für Bestandsstraßen gilt. Im Gegenteil: Der „Arbeitsring Lärm der DEGA“ schlägt für optimalen Schutz außerhalb von Gebäuden sogar Zielwerte von 50/40 db(A) (tags/nachts) vor, abgeleitet aus Empfehlungen des UBA und der WHO.⁷ Auch wenn diese auch langfristig schwer erreichbar sind, seien sie als Schadensschwelle z.B. bei Kosten/Nutzen-Bewertungen bedeutsam.

Schadstoffe: Die zitierte Untersuchung des UBA zur Auswirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen zeigt eine leichte Abnahme der Emission von Luftschadstoffen.

Verlagerungseffekte in Wohngebiete: Auch hier zeigt die UBA-Studie keine großen Effekte. Es ist jedoch sinnvoll, auf diesen Punkt genauer einzugehen: Für den Abschnitt zwischen Einmündung „Auf den Espen“ und Ortsausgang stehen praktisch keine relevanten Alternativrouten für den Kfz-Verkehr zur Verfügung, Anders für den westlichen Abschnitt: Relationen zwischen der Freiburger Straße einerseits und dem Mühlenweg oder der Otto-Stoelcker-Straße (via Talstraße) sind mit dem Pkw in der Regel durch die Innenstadt schneller zu befahren als über die Bienlestraße, weil damit potenzielle Wartezeiten an den beiden Ampelkreuzungen an der L 103 eingespart werden. Da Tempo 30 auf der Otto-Stoelcker-Straße die Fahrzeit auf der L 103 zusätzlich etwas erhöht, wird die Zeitersparnis noch etwas größer. Andererseits ist der Verkehr „durch Ampelschaltung und Schulbetrieb“ ohnehin bereits verlangsamt, wie die Polizei korrekt festgestellt hat. Die Anordnung von Tempo 30 könnte da gerade im für den Ausweichverkehr relevanten westlichen Teil vor allem den Effekt eines gleichmäßigeren Verkehrsflusses haben, was das Fahren wiederum angenehmer macht. Insofern ist die tatsächliche Auswirkung auf den Ausweichverkehr schwer einzuschätzen. Es dürfte jedoch außer Frage stehen, dass die potenziellen Wartezeiten an den Ampeln und die im Vergleich zur Route über die L 103 z.T. deutlich kürzere Strecken durch die Innenstadt die wichtigeren Ursachen für den „Schleichverkehr“ sind.

Wir hatten bereits früher vorgeschlagen, den Kfz-Durchgangsverkehr durch die Innenstadt zu unterbinden. Das hätte gleichzeitig den positiven Nebeneffekt, dass der Radverkehr bei Relationen durch die Innenstadt in vielen Fällen deutlich schneller ist als der Pkw-Verkehr und somit eine Verkehrsverlagerung vom Auto weg zum Fahrrad oder Fußverkehr zu erwarten ist – zum Vorteil für alle: Weniger schädliche Emissionen, weniger Lärm, höhere Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, gut für Handel und Anwohner.

ÖPNV: Die Einschätzung, dass das Tempolimit die Attraktivität des straßengebundenen ÖPNV reduziert, teilen wir nur bedingt, zumal die Hauptkonkurrenz, der Pkw, im Verhältnis sogar stärker in der Geschwindigkeit reduziert wird. Korrekt ist aber, dass die längeren Fahrzeiten entsprechend im Fahrplan berücksichtigt werden müssten, was auch wirtschaftliche Auswirkungen hat. Solange

⁷ https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Druckschriften/ALD-Broschuere_Strassenverkehrslaerm_2021.pdf, Seite 6

jedoch keine Sprungkosten auftreten (weil Umläufe nicht mehr mit den vorhandenen Bussen und dem eingeplanten Personal umgesetzt werden können), dürften die Auswirkungen überschaubar sein. Wir gehen davon aus, dass die Stellungnahme der SWEG lediglich eine allgemeine erste Einschätzung umfasst, ohne dass eine detaillierte Untersuchung in Hinblick auf solche Sprungkosten im Einzelnen erfolgt ist. Das wäre ggf noch zu erfragen.

Veränderung des Modal-Split: Wenn, wie hier vorgeschlagen, der Rad- und Fußverkehr gegenüber dem Autoverkehr aufgewertet werden, führt das zu einer gewünschten Verkehrsverlagerung und bringt uns einer Verkehrswende näher, die ihren Namen verdient. Übrigens ist das nur vermeintlich nachteilig für Autofahrende: Wenn der Kfz-Verkehr abnimmt, wird es für alle entspannter! Und wenn der Kfz-Verkehr Umwege machen muss, verursacht das nicht mehr, sondern weniger Emissionen, weil deutlich weniger Kraftfahrzeuge bewegt werden. Genau so machen es die Niederlande schon lange mit Erfolg.⁸ Und in einer Modellierung kommt das UBA sogar dann zu dem Ergebnis einer Verkehrsverlagerung auf Fuß- und Radverkehr, wenn lediglich die Höchstgeschwindigkeit reduziert wird, ohne dass die Umwegigkeit des Kfz-Verkehrs erhöht wird.⁹

b) Geltende Rechtslage

Zur Rechtslage hat z.B. der VCD einen eigenen Ratgeber herausgegeben¹⁰. Auf die spezielle Rechtslage, wenn der Antragsteller eine Kommune ist, geht die bereits erwähnte Publikation des UBA zur Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen¹¹ im Kapitel 4 ein. In jedem Fall ist die Rechtsgrundlage § 45 StVO (bes. Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Nr. 3. und 5., in Verbindung mit Abs. 9 Satz 3). Bei Bestandsstraßen wie der Otto-Stoelcker-Straße gelten als Lärmrichtwerte, bei denen eingegriffen werden muss, die in der Lärmschutzrichtlinie-StV für Wohngebiete, Altenheime etc. angegebenen 70/60 dB(A) (tags/nachts). Gemäß der Lärmkartierung werden diese ziemlich sicher nicht überschritten. Das bedeutet jedoch nicht, dass nicht auch unterhalb dieser Grenze Lärmschutzmaßnahmen geboten sein können. Bei der Frage, ob Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht, können regelmäßig auch die strengeren Grenzwerte der 16. BImSchV als Orientierungshilfe herangezogen werden (vgl. BVerwG-Urteil vom 4.6.1986 (Aktenzeichen 7 C 76/84)¹². Das gilt insbesondere, wenn die Immissionswerte deutlich über dem ortsüblichen Niveau liegen.

Bei einer Gesamtbewertung sollte man als einen Aspekt dann auch den oben beschriebenen, für den Radverkehr erzielbaren Sicherheitsgewinn (einschließlich des besseren Sicherheitsgefühls!)

8 z.B. <https://www.youtube.com/watch?v=d8RRE2rDw4k&t=181s>

9 https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/umweltwirkungen_von_tempo_30_innerorts_-_kurzbeschreibung_und_ergebnisse.pdf

10 https://www.strasse-zurueckerobern.de/wp-content/uploads/Tempo30_Soforthilfe_Papier_2021.pdf

11 https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf Seite 20ff

12 Vgl. z.B. <https://verkehrslexikon.de/ModuleB/Laermschutz.php>, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/sommer-veroeffentlichung_0.pdf, <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2018-N-35645>

berücksichtigen – insbesondere im Zusammenhang mit dem starken Schülerverkehr und dem effektiv weitgehend wirkungslosen Schutzstreifen.

Ein kommunaler Antragsteller hat – im Gegensatz zu einer betroffenen Privatperson – ein Klagerecht gegen einen ablehnenden Bescheid der Verkehrsbehörde nur dann, wenn die Kommune eine damit konsistente kommunale Verkehrsplanung, Luftreinhalteplanung oder Lärminderungsplanung hat. Da im aktuellen Lärmaktionsplan der Satz steht: „Verkehrsbeschränkende Maßnahmen werden derzeit nicht befürwortet“, müsste ein Verkehrskonzept mindestens begründen, warum sich diese Einschätzung geändert hat. Naheliegender wäre es, hier den Lärmaktionsplan anzupassen. Möglicherweise kann hier auch die Tatsache eine Rolle spielen, dass die im Lärmaktionsplan als Gegenmaßnahme angegebene Stadtbüsforderung nicht mehr aufrecht erhalten werden konnte. Außerdem wurde bekanntlich bei der letzten Baumaßnahme entgegen den Planungen des Lärmaktionsplans von 2015 kein lärmoptimierter Asphalt aufgetragen. Ein anderer Ausweg könnte ein Verkehrskonzept sein, das den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt verdrängt. Dann gäbe es ein neues Verkehrskonzept mit einer (ohne Temporeduzierung) leicht erhöhten Lärmbelastung zwischen Friedrichstr und „Auf den Espen“ bei gleichzeitiger Sicherstellung der Hauptstraßenfunktion.

Auf jeden Fall ist es sinnvoll, wenn die Kommune versucht, vor einer Antragstellung einen Konsens mit der Straßenverkehrsbehörde herzustellen. Wenn dieser Konsens nicht erreicht wird, kann immer noch erwogen werden, Rechtsmittel gegen einen ggf. ablehnenden Bescheid einzulegen.

Auch wenn wir ganz klar befürworten, auf der gesamten Otto-Stoelcker-Straße Tempo 30 einzurichten, soll hier noch kurz die Alternative von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 bewertet werden. Diese sollen im unmittelbaren Bereich von an Hauptverkehrsstraßen gelegenen (u.a.) allgemeinbildenden Schulen oder Alten- und Pflegeheimen eingerichtet werden. Laut Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)¹³ gilt das, wenn „die Einrichtung über einen direkten Zugang zu der betreffenden Straße verfügt oder im Nahbereich der Einrichtung starker Ziel und Quellverkehr vorhanden ist.“ Dies ist bei der Heimschule der Fall. Beim ASB-Heim Auf der Holzi trifft beides nicht zu. Beim betreuten Wohnen (Otto-Stoelcker-Straße 22) ist der direkte Zugang vorhanden – hier ist allerdings unklar, ob dies als „Alters- und Pflegeheim“ im Sinne des genannten Paragraphen zu gelten hat. Im günstigsten Fall könnten bei beiden Einrichtungen 300-m-Bereiche mit Tempo 30 eingerichtet werden. Gemäß Randziffer 14 des zitierten Abschnitts der VwV-StVO könnten die beiden Bereiche auch miteinander verbunden werden. Allerdings gibt es, neben der genannten Unklarheit bzgl. Altenheim, einige weitere Gegenargumente, die explizit auch in der VwV-StVO genannt sind: Beeinträchtigung des ÖPNV und das in der Gesamtabwägung einzubeziehende Vorhandensein von Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen.

13 https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Randziffer 13

c) Fazit und weitere Empfehlung

Grundsätzlich haben wir aufgezeigt, warum wir die Einrichtung von Tempo 30 auf der Otto-Stoelcker-Straße grundsätzlich für eine sinnvolle Maßnahme halten, zumindest sofern im Zusammenhang mit dem ÖPNV an durch diese Maßnahmen keine hohen Sprungkosten auftreten.

Die rechtlichen Hürden scheinen durchaus überwindbar. Vermutlich ist hierfür eine angemessene Fortschreibung des Lärmaktionsplans sinnvoll. Ebenso könnte ein Verkehrskonzept angebracht sein, das (z.B. durch Sperrung der Innenstadt für den Kfz-Durchgangsverkehr) die Hauptstraßenfunktion der L 103 trotz Geschwindigkeitsbeschränkung sicherstellt, auch wenn wir davon ausgehen, dass der Verdrängungseffekt ohnehin überschaubar bleibt.

Ein Grundproblem ist jedoch, dass nach der geltenden Rechtslage und Rechtsprechung das Ziel „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ (§ 6 Abs 1 Satz 1 StVG) im Vordergrund steht und das fast ausschließlich auf den Kfz-Verkehr bezogen wird. Und wenn man es genau nimmt, stimmt auch das nicht, denn wie man am Beispiel der Niederlande sehen kann, führt eine ausdrückliche Bevorzugung anderer effizienterer Verkehrsarten, wie dem ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, auch zu sichererem und leichterem Kfz-Verkehr. Das hängt auch damit zusammen, dass einerseits der Kfz-Verkehr von allen relevanten Verkehrsarten den größten Platzbedarf pro beförderter Person hat, und außerdem die öffentliche Förderung der anderen Verkehrsarten finanziell wesentlich effizienter ist und damit relativ gesehen mehr Geld übrig bleibt zur Pflege der Straßeninfrastruktur. Darum wäre unsere dringende Empfehlung, dass die Stadt Ettenheim auch in dieser Richtung politisch aktiv wird, zum Beispiel in dem sie dem Bündnis „Lebenswerte Städte“ (<https://www.lebenswerte-staedte.de/>) beitrifft, das mehr Flexibilität kommunaler Verkehrsplanung einfordert.

Außerdem sollte auch die Stadt Ettenheim überprüfen, welche Subventionen des Kfz-Verkehrs abgestellt werden können. Zum Beispiel könnte ein guter ÖPNV oder Radverkehrsanlagen auch damit gegenfinanziert werden, dass in den davon profitierenden Bereichen Kfz-Parkplätze nicht mehr für die Nutzer kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Freundliche Grüße

Reinhard Hahn