Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Steckbrief 17

Sicherheit auf Straßen

Themenfeld

Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöhen

Maßnahme

Einfach und sicher erreichbare Innerortsziele mit Fuß und Rad

Hauptinstrument

Kommunale Flexibilität für Tempo 30 auf Straßen innerorts

Beschreibung der Maßnahme

Fuß- und Radwege sollen möglichst getrennt, direkt und sicher gestaltet sein.

Die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad wird vielerorts noch als zu wenig sicher empfunden. Daher bringen Eltern ihre Kinder mit dem Auto zu Schule, auch andere Kurzstrecken werden mit dem Pkw zurückgelegt.

Bis 2030 soll die Zahl der verletzten Fußgänger:innen und Radfahrer:innen innerorts seit 2020 halbiert werden.

Insbesondere das Radfahren auf der Straße und das Queren von Straßen wird als gefährlich erlebt. Nicht überall können eigenständige Fußwege und zusätzlich eigenständige Radwege angelegt werden. Daher spielt die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten eine zentrale Rolle. Da die Fahrgäste des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der Regel zu Fuß zur Haltestelle gelangen, profitiert der ÖV von der gestiegenen Attraktivität seiner Haltestellen zu Fuß.

Tempo 30-Anordnungen sind seit der Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2024 leichter umsetzbar. Ergänzend kommen städtebaulich-verkehrsplanerische Konzepte in Frage.

Das Ministerium für Verkehr setzt sich weiter dafür ein, dass Tempo 30 innerorts der Normalfall wird – oder zumindest keiner besonderen Begründung bedarf. Analog soll auch

die Anordnung anderer Geschwindigkeiten möglich sein, insbesondere Tempo 20 auf Nebenstraßen und Tempo 40 auf Hauptverkehrsstraßen.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen sollten durch den Umbau von Straßen sowie Kontrollen begleitet werden, um so die Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit sicherzustellen.

Verkehrliche Wirkung

Die Verlangsamung des Pkw-Verkehrs führt zu einer Verbesserung des Reisezeitverhältnisses zwischen dem Pkw und dem Umweltverbund. Ein steigendes Sicherheitsgefühl auf dem Rad und zu Fuß unterstützt zudem die Verlagerung auf diese Fortbewegungsformen.

Klimaeffekt

Die Verlagerung von Verkehrsleistung vom Pkw auf den Umweltverbund führt zu einer effizienteren Abwicklung von Verkehr, einem reduzierten Energieverbrauch und THG-Emissionen, auch weil die Schiene mit einem zunehmenden Anteil an erneuerbarem, klimaneutralem Strom betrieben wird und der Rad- und Fußverkehr emissionsfrei sind.

Die niedrigere Geschwindigkeit führt zu keiner nennenswerten Verbesserung des Energieverbrauchs und der THG-Emissionen. Durch eine Absenkung der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h innerorts können im Vergleich zu vorher, bis zu 5 Prozent der lokalen CO2-Emissionen, in Folge Verkehrsverlagerung und Verstetigung, eingespart werden.

Bezüge zu anderen Maßnahmen

Temporeduzierungen können auch zu einer Absenkung der Höchstgeschwindigkeit für Busse führen und Fahrzeitverluste zur Folge haben.

Maßnahme 10 (Straßeninfrastruktur), Maßnahme 15 (Radverkehrsnetze), Maßnahme 16 (Fußverkehr), Maßnahme 18 (Ortsmitte), Maßnahme 26 (Verkehrssparende Siedlungsstrukturen), Maßnahme 28 (Kommunikation für Maßnahmen der Roadmap)

Umsetzungsprozess

Neben Wohngebieten mit Tempo 30-Zonen ist mit bürokratischem Aufwand auf vielen Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 bereits verwirklicht.

Eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) auf Bundesebene hat zur einer Erweiterung von Anordnungsgründe für Tempo 30 geführt. Aber es bedarf weiterhin einer Anpassung der gesetzlichen Regelung für mehr kommunale Flexibilität für Tempo 30 auf Straßen innerorts. Das Land wird, im Rahmen seiner rechtlichen Möglichkeiten, den Verwaltungsaufwand für Tempo 30 innerorts sowie für andere Geschwindigkeiten wie Tempo 20 auf Neben- und Tempo 40 auf Hauptstraßen reduzieren. Die Umsetzung der novellierten StVO steht dabei zunächst im Vordergrund.

Landesaufgaben

Das Land stellt eine abgestimmte und systematische Vorgehensweise der oberen und unteren Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung von Tempo 20/30/40 sicher.

Das Land setzt sich nach den Änderungen in der StVO aus dem Jahr 2024 für weitere StVO-Änderung auf Bundesebene zur Stärkung der Kommunen ein.

Rolle der Kommunen

In der Zuständigkeit der Kommunen liegt das Erstellen städtebaulicher Verkehrskonzepte. Diese dienen den Kommunen als Grundlage zur verkehrlichen Umgestaltung ihrer Räume.

Die Kommunen wirken mit den Verkehrsbetrieben und weiteren zuständigen Stellen daraufhin, dass negative Auswirkungen auf den Busverkehr vermieden werden.

Forderungen an Bund und EU

Der Bund soll die Reform der StVO nach drei Jahren überprüfen und weiterentwickeln, um eine kommunale Flexibilität für Kommunen zur Einführung reduzierter Geschwindigkeiten zu schaffen.

Wirtschaftliche Bewertung

Die Umsetzung von flächendeckendem Tempo 30 kann im laufenden Betrieb erfolgen und verursacht keine Mehrkosten.

Soziale Dimension

Die Verkehrssicherheit ist ein zentraler Entscheidungsaspekt für Eltern, ihre Kinder zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu lassen. Ist die Mobilität der Kinder und Jugendlichen eigenständig, so ist sie von der Pkw-Verfügbarkeit der Eltern entkoppelt und in gemeinsamen, eigenständigen Aktivitäten werden soziale Barrieren minimiert und Unterschiede egalisiert. Ein offenerer Umgang mit der Verkehrsmittelwahl wird erreicht, der nachhaltig wirkt.

Für Kinder, Senior:innen sowie Menschen mit Behinderung werden mehr Wege sicher und selbständig möglich und dadurch auch andere Ziele erreichbar.

Die Absenkung der Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 wird von den Betroffenen mit der gleichen Lärmminderung wie eine Halbierung des Kfz-Verkehrs wahrgenommen.

Bei Tempo 30 verläuft einer von zehn Unfällen tödlich, bei Tempo 50 sind es sieben von 10 Unfällen. Eine geringere Anzahl von Unfällen und Verletzten führt zu objektiv und subjektiv höherer Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden innerorts und zur erhöhten sozialen Teilhabe.

Unternehmen können ein Beitrag leisten durch Schulung professioneller Fahrender hinsichtlich Fahr- und Parkverhalten zu angepasstem Verhalten und zur Vermeidung von Überschreitungen.

Stadt – Land Unterschiede

Insbesondere in Mittel- und Kleinstädten sind wegen der ohnehin kurzen Wege große Effekte für die Verkehrsverlagerung zu erwarten. In Großstädten und in Dörfern sind dagegen oft noch Verbesserungen bei der Nahversorgung eine Voraussetzung zur Verkehrsverlagerung.