

Leonardo - Wissenschaft und mehr
Sendedatum: 10. Oktober 2011

Schwerpunkt: Langsam aber sicher Tempo 30 als Regeltempo in Städten

von Detlef Kutz

Atmo: Straßenverkehr, Auto vorbei.

Sprecher 1:

Am Hülsmeierplatz im Düsseldorfer Stadtteil Rath stoßen fünf Straßen aufeinander: Der Verkehrsknotenpunkt ist ein Unfallschwerpunkt: 15 Fußgänger sind dort seit 2007 verunglückt. Eine Passantin erinnert sich:

O-Ton:

„Voriges Jahr – einer in den Bus ’reingestürzt, unter dem Bus hatte der gelegen. Da vorne ist ein Kreuz. Und ein Kind auch. Vor zwei, drei Jahren war das. Ist auch ganz schlimm gewesen. Die kommen hier angerast ohne Ende. Ob die hier Rot oder Grün haben - egal. Die fahren einfach durch. Musst du selber gucken, dass du zurechtkommst.“

Atmo: Megaphon „Achtung Fußgänger!“ und Musik: Ralv Gielen „Condemned“.

Sprecher 1:

„Achtung Fußgänger!“ – unter diesem Motto organisieren Polizei und Stadt einen Aktionstag am Hülsmeierplatz mit Verkehrskontrollen und Infostand.

Verkehrserziehung für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger: Sie sollen die Verkehrsregeln einhalten. Vor einem Jahr wurde der Platz für 240.000 Euro umgebaut. Schilder, Ampeln, Fahrbahnmarkierungen, Absperrungen bestimmen das Bild. Trotzdem kommen hier immer wieder Menschen zu Schaden. In Düsseldorf verunglückten im Jahr 2010 471 Fußgänger, darunter waren sieben Getötete. Das sind höhere Zahlen als beispielsweise in Köln, Essen oder Dortmund. Deshalb bemühen sich Polizei und Stadt, mit Aktionen, das Sicherheits-Bewusstsein der Bürger zu schärfen, erklärt Martin Vonstein, leitender Direktor der Polizeidirektion

Verkehr. Eine Ursache für hohe Unfallzahlen liegt auch darin, dass zu schnell gefahren wird:

O-Ton:

„Wenn ein Fußgänger mit einem Auto kollidiert bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h überleben zwei von zehn Fußgängern. Wenn der Pkw-Fahrer mit 50 unterwegs ist, überleben acht von zehn.“

Sprecher 2:

Am Unfallbrennpunkt Hülsmeierplatz sind einige Straßen mit Tempo 40 ausgeschildert. Reicht das? Welches Tempo ist gut für die Stadt? Welches Tempo ist notwendig für die Sicherheit? Die Gewerkschaft der Polizei in Nordrhein-Westfalen fordert innerorts generell Tempo 30.

Atmo: Quietschende Bremsen und Musik: Ralv Gielen „Condemned“.

Sprecher 1:

Etwa 15 Kilometer weiter südlich von Rath, in Düsseldorf-Urdenbach, haben Bürger für Tempo 30 gekämpft. Darunter die Eheleute Marieluise und Heinz Knopp:

O-Ton Marieluise Knopp:

„Wenn man bei uns am Fenster steht, kann man sehr deutlich sehen, wie gefährlich die Situationen sind. Ältere Leute kommen kaum ’rüber, weil die Sicht so schlecht ist und weil die Autos so sehr rasen. Dann die Kinder: es wohnen sehr viele Kinder in unserer Ecke, auch für die ist das ein großes Problem. Und aus dem Grund haben wir uns dafür eingesetzt, dass Tempo 30 eingeführt würde.“

Sprecher 1:

Die Stadt erklärte mehrere Straßen des Wohngebiets zur Tempo-30-Zone. Aber nicht allen passte das.

O-Ton:

„Wenn ich von zu Hause weg muss oder will, muss ich diesen Straßenzug in

die eine oder andere Richtung tagtäglich benutzen. Bei Tempo 30 ist ein zügiges Durchkommen auch nicht möglich. Wobei zügig für mich nicht heißt, dass man rasen sollte.“

Sprecher 1:

Und ein zügiges Durchkommen ist Hans Krins sehr wichtig. Tempo 50 statt Tempo 30 bringt ihm einen Zeitgewinn von nicht einmal einer Minute. Gegen die Tempo-30-Zone in Düsseldorf Urdenbach zog Hans Krins vor Gericht.

O-Ton:

„Als sich dann Tempo 30 auf einmal als rein politische Entscheidung, aber nicht aufgrund der Straßenverkehrsordnung als sinnvoll erwiesen hätte, habe ich dann geklagt und vor dem Verwaltungsgericht Recht bekommen.“

Sprecher 1:

Jetzt war Hans Krins zufrieden. Nach dem Urteilsspruch des Verwaltungsgerichts Düsseldorf musste die Tempo-30-Zonen-Kennzeichnung aus formellen Gründen aufgehoben werden. Die Tempo-30-Zonen-Schilder wurden abmontiert – und man hätte wieder 50 fahren können. Wenn nicht der Ordnungs- und Verkehrsausschuss des Stadtrats beschlossen hätte, anstelle der Tempo-30-Zonen-Schilder einzelne Tempo-30-Schilder an jeder Straßeneinmündung aufzustellen. Das hatte das Gerichtsurteil offen gelassen. Tatsächlich ist es wegen der Straßenverkehrsordnung gar nicht so leicht, auf bestimmten Straßen oder Straßenzügen Tempo 30 einzurichten. Das ist ein Grund, warum der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister innerorts 30 Stundenkilometer zur Regel machen möchte. Beirats-Mitglied und Verkehrsforscher Professor Gerd-Axel Ahrens:

O-Ton:

„Heutzutage ist die Regelgeschwindigkeit Tempo 50. Und wenn Sie auf 30 runterzonen wollen, müssen Sie argumentieren und begründen. Und da die Beweislast sozusagen umzukehren, macht natürlich eher Sinn, dass Tempo 30 die Regelgeschwindigkeit ist, und die Straßen, die verkehrstechnisch entsprechend hergerichtet sind: mit Mittelstreifen, mit Lichtsignalanlagen und einer entsprechenden Verkehrsführung mit Vorfahrtsberechtigung, die können für Tempo 50 freigegeben werden. Also genau Umdrehen der

Beweislast, dass das Normale eben 30 ist und nicht 50 oder 70, das halten wir für einen wichtigen Beitrag, am Bewusstsein der Autofahrer auch zu arbeiten, was sollte die Regel sein und was ist die Ausnahme.“

Sprecher 2:

Autofahrer müssten aber auch von Tempo 30 überzeugt werden. Durch wechselseitige Kontrolle würde das nach einiger Zeit auch funktionieren, meint der Verkehrspsychologe Professor Bernhard Schlag, ebenfalls Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsminister. Vor allem aber erreicht Tempo 30 das Ziel, den Verkehr tatsächlich sicherer zu machen, wie Studien gezeigt haben:

O-Ton:

„Die Londoner Studie ist ein sehr schöner Beleg, dass man durch Tempo 30 – da waren es dann 20 Meilen, ein klein wenig mehr als Tempo 30 – aber durch eine Geschwindigkeitsreduktion in den Städten durchaus viel erreichen kann. Dort wird als Ergebnis präsentiert einer langjährigen Studie, dass man mindestens 200 Verletzte pro Jahr einsparen kann, wenn man das auf Tempo 30 runtermittelt.“

Sprecher 2:

Nach einer Untersuchung an der ETH Zürich sanken Unfallzahlen in Wohngebieten um 15 Prozent, nachdem dort Tempo-30-Zonen eingeführt worden waren. Andere Studien konstatieren sogar 40 Prozent weniger Unfälle bei Tempo 30. Und wenn man die Unfälle bei Fußgängern und Radfahrern für sich betrachtet, sind die Zahlen noch beeindruckender: In München sank die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden um 62 Prozent und die Anzahl der Schwerverletzten sank sogar um 72 Prozent. In Münster verminderten sich die Unfälle von Fußgängern und Radfahrern um 70 Prozent.

Sprecher 1:

Für Heinz Knopp in Düsseldorf-Urdenbach sind das starke Argumente für Tempo 30. Er kommt aus Kalifornien und ist ein anderes Verhalten im Straßenverkehr gewohnt, das viel mehr Rücksicht nimmt:

O-Ton:

„Wenn ein Fußgänger ein Schritt auf die Straße macht, das Auto muss halten. Der Fußgänger ist der Schwächste, dann kommt der Radfahrer, dann kommt der Autofahrer. Manchmal habe ich hier das Gefühl, dass der Stärkste die meisten Rechte hat hier in Deutschland.“

Sprecher 1:

So hofft er, dass die Tempo-30-Regelung in seinem Wohnort bestehen bleibt, auch wenn es Tempo-30-Gegner in der Nachbarschaft gibt. Dass langsames Fahren die Sicherheit erhöht, ist für Professor Bernhard Schlag schlicht plausibel:

O-Ton:

„In dem Moment hat man schon rein physikalisch erstens eine geringere Unfallschwere, zweitens auch weniger Unfälle. Stellen Sie sich vor, Sie nähern sich einem Konfliktpunkt, einen kreuzenden Fußgänger, ein Kind mit Tempo 50 an, und kommen definitiv nicht mehr zum Stehen. Mit Tempo 30 wären Sie noch zum Stehen gekommen, es passiert dann eben gar kein Unfall im Idealfall, aber wenn ein Unfall passiert, passiert der mit weniger gravierenden Folgen.“

Sprecher 2:

Seit den 70er Jahren seien viele wissenschaftliche Untersuchungen veröffentlicht worden, die genau dies bezeugen. Einem häufig genannten Einwand, man käme bei einer Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 viel langsamer durch die Stadt, halten Bernhard Schlag und Gerd Axel Ahrens entgegen, dass sich ein Auto heute in Wirklichkeit nicht mit 50, sondern durchschnittlich nur mit kaum 20 Stundenkilometern durch die Stadt bewegt. Bremsfaktoren und Ursache von Staus seien im Wesentlichen die Dichte des Verkehrs, Engpässe und Ampeln, nicht aber die Regelgeschwindigkeit. Bei generellem Tempo-30 sollen im Übrigen die Hauptverkehrsstraßen ausgenommen werden, ergänzt Gerd Axel Ahrens:

O-Ton:

„Nur auf 20 Prozent der Straßen findet 85 bis 90 Prozent des Verkehrs statt: Das sind die Hauptverkehrsstraßen. Und von denen rede ich nicht bei Tempo 30. Manche tun das vielleicht, aber ich tu das nicht. Das sind die gut ausgebauten Hauptverkehrsstraßen, da fährt man schneller. Das gesamte

andere Netz: Sollen wir da die vielen Schilder aufstellen? Und warum soll da Tempo 50 gefahren werden?“

Sprecher 1:

Skeptischer beurteilt Verkehrsforscher Professor Reinhold Maier von der Technischen Universität Dresden die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt:

O-Ton:

„Das Problem ist, dass eine Veränderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit noch nicht automatisch eine ausreichende Veränderung im Verhalten nach sich zieht.“

Sprecher 1:

Denn viele Autofahrer nehmen es mit dem vorgeschriebenen Tempo 30 nicht allzu genau. Breite, asphaltierte Straßen verleiten Autofahrer zum Schnellfahren. Deshalb sollten Wohnstraßen grundsätzlich anders gebaut sein als heute üblich: nämlich so, dass Autofahrer von sich aus langsamer fahren, sagt Reinhold Maier. Aber da gibt es ein entscheidendes Problem:

O-Ton:

„Wir haben nicht das Geld, um unsere Städte flächenhaft umzugestalten. Dieser Illusion brauchen wir uns gar nicht hinzugeben. Und wir wissen auch, dass es jetzt nicht mit ein paar Markierungen oder irgendwie ein paar Blumenkübeln getan ist, sondern wir müssen sehr gezielt und guter Überlegung die Gestaltung der Wohnstraßen in Angriff nehmen. Und das ist nicht ganz billig. Das muss nicht horrenden Summen kosten, aber das wird Geld kosten, was wir jetzt flächenhaft nicht haben.“

Sprecher 2:

So sitzen die Städte in der Zwickmühle. Durch Umgestaltung in den Wohnquartieren könnten sie die Fahrgeschwindigkeit absenken. Aber dazu fehlen den Städten die Mittel. Andererseits können sie bei der gegenwärtigen Rechtslage Tempo 30 nicht überall anordnen, wo sie es gerne hätten.

Sprecher 1:

Und das hat sich auch in Düsseldorf Urdenbach gezeigt. Nachdem die Stadt nämlich die Tempo-30-Schilder aufgestellt hatte, wurde Hans Krins wieder aktiv:

O-Ton:

„Aufgrund des Straßenzuges kann sich einfach kein Mensch damit abfinden, dass hier rechts vor links Vorfahrt hat, und alle mussten höllisch aufpassen, damit nicht ständig was passiert. Die Situation war nicht mehr tragbar und ich habe dann erneut geklagt und habe erneut Recht bekommen, weil nach wie vor die Straßenverkehrsordnung gültig ist.“

Sprecher 2:

Das Düsseldorfer Verwaltungsgericht konnte nicht feststellen, dass die von der Straßenverkehrsordnung verlangten Voraussetzungen für Geschwindigkeitsbegrenzung vorliegen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung sei nur bei einer besonderen Gefahrenlage erlaubt. Nach Ansicht des Gerichts sind die Straßen breit ausgebaut, es sind genügend Fußgängerüberwege vorhanden und es häufen sich auch keine Unfälle, so dass das allgemeine Sicherheitsrisiko genauso hoch ist wie anderswo auch. Also in Zukunft wieder Tempo 50? Marieluise Knopp ist mit dem Gerichtsurteil unzufrieden:

O-Ton:

„Wir waren sehr glücklich, als dann Tempo 30 – haben wir gedacht – in trockenen Tüchern sei, und jetzt plötzlich kippt das Ganze wieder. Und jetzt sind wir natürlich enttäuscht.“

Sprecher 1:

Enttäuscht ist auch Bezirksvorsteher Heinz-Leo Schuth, CDU, von der Entscheidung des Gerichts. Er hatte die Bürgerinitiative für Tempo 30 unterstützt:

O-Ton:

„Überwege sind da, aber ich bin gestern noch angerufen worden von einem älteren Herrn, der wohnt auf der Heilbronner Straße, der sagt also, es wäre so schwierig, dort auch den Überweg zu überqueren, weil die Autos – obwohl jetzt Tempo 30 ist – ziemlich schnell ankommen.“

Sprecher 2:

Die Stadt Düsseldorf will jetzt Berufung einlegen und in die nächste Instanz vor das Oberverwaltungsgericht Münster ziehen. Aber wie heißt es so schön: Vor Gericht und auf hoher See sind wir in Gottes Hand. Was, wenn das Oberverwaltungsgericht nun auch gegen Tempo 30 entscheidet?

O-Ton:

Marieluise Knopp: „Also ich wäre sehr enttäuscht.“

Heinz Knopp: „Ich wäre auch enttäuscht. Das Wohl der Menschen ist wohl wichtiger als der Fuß auf dem Gaspedal.“

Atmo: Musik: Ralv Gielen „Condemned“

Sprecher 2:

Könnte hier sogar ein Präzedenzfall geschaffen werden? Andere 30er-Zonen oder -Regelungen könnten ebenfalls von Anwohnern ins Visier genommen werden: Droht eine Klagewelle gegen Tempo-30-Beschlüsse?

Sprecher 1:

Eine Änderung der Straßenverkehrsordnung mit einem generellen Tempo 30 in der Stadt würde die Lage ändern. Aber für eine solche Regel hat Hans Krins nur Spott übrig:

O-Ton:

„Ja, dann sollte man alle Städte direkt zu Kurorten deklarieren.“

Atmo: Musik: Ralv Gielen „Condemned“

Sprecher 1:

Anders Bezirksvorsteher Heinz-Leo Schuth und das Ehepaar Knopp:

O-Ton:

Heinz-Leo Schuth: „Ich persönlich würde begrüßen, dass innerstädtisch Tempo 30 ist, bis auf ehemalige Bundesstraßen und so Ausweichstraßen, da nicht – aber innerstädtisch würde ich es begrüßen.“

Marieluise Knopp: „Ich kann mich dem anschließen. Wenn die Umgehungsstraßen natürlich schneller befahren werden dürften, dann finde ich das gut so.“

Heinz Knopp: „Die Stadt ist dicht besiedelt überall gibt's Kinder und ältere Leute, und alleine schon deswegen Tempo 30 überall.“

Sprecher 2:

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ist derzeit mit Verkehrsminister Peter Ramsauer scheinbar nicht zu machen. Der Berliner Senat dagegen hat eine Bundesratsinitiative gestartet, mit der erreicht werden soll, dass Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit in Städten und Gemeinden wird.

Auch das Europäische Parlament hat sich der Forderung angeschlossen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften in Europa einzuführen.

Tempo 30 macht die Straßen sicherer, aber nicht nur das: Tempo 30 beruhigt auch die Wohngebiete. Eine Untersuchung an der Fachhochschule Jena zeigt: Tempo 30 kann den Verkehrslärm fast um die Hälfte vermindern, im Vergleich zu Tempo 50.

Die Wohn- und Lebensqualität steigt damit. Tempo 30 nimmt dem Auto die Vormachtstellung und gibt den Straßenraum wieder ein Stück weit den Nicht-Motorisierten zurück, auch den Fahrradfahrern und Fußgängern, den Kindern und Alten und eben allen, die in der Stadt leben und nicht nur durchfahren möchten.