

TEMPO 30 IN STÄDTEN

Und plötzlich ist Radfahren attraktiv

Nur Schikane oder eine echte Verbesserung? Britische Städte haben es getestet und flächendeckend Tempo 30 eingeführt – mit überraschenden Ergebnissen.

VON Matthias Breiting | 15. November 2012 - 14:17 Uhr

© Jens Rassing/dpa



Eine Tempo-30-Zone in Hamburg (Archivbild)

Eine typische Tempo-30-Zone in Berlin: Man biegt von einer Vorfahrtsstraße in die Langsamzone ab, fährt rund 600 Meter durch ein Wohngebiet und verlässt die 30er-Zone schon wieder auf die nächste Vorfahrtsstraße. Dort wohnen zwar auch Menschen – aber auf Vorfahrtsstraßen darf prinzipiell nicht Tempo 30 gelten, so sieht es die Straßenverkehrsordnung vor. Deswegen sind Tempo-30-Gebiete oft kleinteilig. Die Folge: Viele Autofahrer drosseln für die kurzen Strecken ihre Geschwindigkeit kaum.

Das wollen der Verkehrsclub Deutschland und andere Verbände jetzt ändern. Sie fordern Tempo 30 innerorts als Norm. Dann wären 30 Stundenkilometer die Regel, Tempo 50 oder mehr müsste für jeden Einzelfall begründet und als Ausnahme beschildert werden. Die Idee würde das heutige Prinzip umkehren.

Unterstützung könnten sie in Brüssel bekommen. Dort ließ die EU-Kommission am Mittwoch ein entsprechendes EU-Bürgerbegehren zu. Nun können rund 40 Organisationen Unterschriften für ihr Anliegen sammeln. Kommen binnen eines Jahres eine Million Stimmen aus mindestens sieben EU-Ländern zusammen, muss die Kommission entscheiden, ob und bis wann sie eine Entscheidung erlässt. Der Verkehrsclub Deutschland hofft auf eine Richtlinie, die in der EU Tempo 30 innerorts als Regel vorschreibt.

"Nur noch zäh wie Kaugummi"?

Gegner wie der ADAC lehnen das vehement ab. Von Gängelei und Stillstand ist die Rede. Auch Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) warnt, der Verkehr käme "nur noch so zäh wie Kaugummi" voran.

Aber stimmt das? Wie würde sich ein flächendeckendes Tempo 30 tatsächlich auswirken? Sicherlich wäre ein Pilotprojekt in einer deutschen Kommune hilfreich. Die Straßenverkehrsordnung lässt aber solche Testläufe nicht zu.

Anders Großbritannien: Dort sammeln die ersten Kommunen seit einigen Jahren Erfahrung mit großflächigem Tempo 20, dem britischen Pendant zu Tempo 30 in Deutschland. In Portsmouth, einer Hafenstadt an der Südküste, gilt etwa seit 2008 auf fast allen Straßen *20 miles per hour*, das entspricht 32 Kilometer pro Stunde. Auch Stadtteile von Bristol, Newcastle und sogar London probieren das Langsamfahren aus.

Zu welchen Erkenntnissen gelangten die britischen Städte? Ramsauers Klagen über zähen Verkehrsfluss lassen sich danach jedenfalls nicht halten. Auch großflächige Tempo-30-Bereiche verlängern die durchschnittlichen Fahrzeiten nur um 40 Sekunden. Gemeinsames Langsamfahren verbessert den Verkehrsfluss, zeigen Untersuchungen des britischen Verkehrsministeriums. Die Abstände zwischen den Fahrzeugen würden geringer. Dadurch werde der verfügbare Straßenraum effizienter genutzt, erklären Experten.

Befürworter von Tempo 30 hoffen zudem auf weniger Verkehrslärm. Auf Asphalt kann der Geräuschpegel laut Lärmexperten um zwei bis drei Dezibel sinken, wenn die Geschwindigkeit von 50 auf 30 Stundenkilometer gedrosselt wird. Für das menschliche Ohr entspricht das einer Halbierung der Verkehrsmenge.

In Bristol können die Fachleute diese These nicht bestätigen: Eine signifikante Reduzierung des Lärmpegels fanden die Forscher dort nicht. Die Wirkung von Tempo 20 auf den Verkehrslärm sei "vernachlässigbar", heißt es im Evaluationsbericht.

Uneindeutig auch das Ergebnis Luftqualität: Ein fließender Verkehr bei *20 miles per hour* stoße weniger schädliche Abgase aus, sagt Anna Semlyen von der britischen Kampagne "20's Plenty For Us". Eine Studie habe gezeigt, dass Autofahrer bei Tempo 30 deutlich seltener schalten und bremsen müssten. Dadurch sinke der Spritverbrauch und entsprechend der CO₂-Ausstoß – um zwölf Prozent.

Mediziner setzen auf Tempo 20

Doch auch hier kann Bristol die Hoffnungen nicht mit Daten untermauern. "Der Effekt auf die Luftqualität ist zu gering, um messbar zu sein", fassen die Forscher ihre Ergebnisse zusammen. Auch das deutsche Umweltbundesamt ist skeptisch. Bei einer langsameren Fahrweise werde zwar weniger Feinstaub aufgewirbelt, sagt ein Sprecher. Aber Verbrennungsmotoren würden dann vermehrt umweltschädliche Stickstoffoxide ausstoßen.

Immerhin räumen die Fachleute aus Bristol ein, dass sich die Luft auf lange Sicht bessern könne, wenn Tempo 20 noch mehr Menschen dazu bringe, aufs Auto zu verzichten.

Das ist wohl die interessanteste Erkenntnis aus den Pilotstädten: Ein niedrigeres Tempolimit macht Radfahren und zu Fuß Gehen attraktiver. In Bristols Tempo-20-Bezirken wurden 20 Prozent mehr Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt und 23 Prozent mehr zu Fuß.

Das Tempolimit nehme vielen Bürgern die Angst, als Radfahrer oder Fußgänger gegen die Autos zu bestehen, folgert Semlyen von *20's Plenty*. Das könne sich gar positiv auf das Gesundheitssystem auswirken: Wenn mehr Autofahrer aufs Rad umstiegen, verbessere sich die Gesundheit der Anwohner. Die öffentlichen Gesundheitskosten würden sinken. Darum spricht sich auch die britische Vereinigung National Heart Forum für Tempo 20 aus.

Glauht man dem Verkehrsclub Deutschland, dann kann Tempo 30 in Städten auch die Verkehrssicherheit erhöhen. Berechnungen der Verkehrsexperten zeigen: Wer mit 50 Stundenkilometern bremse, brauche 27,7 Meter bis zum Stillstand. Bei Tempo 30 sind es nur 13,3 Meter. Meter, die über Menschenleben entscheiden können.

Doch auch hier sind die Ergebnisse aus der Praxis nicht klar. Zwar ging in Portsmouth die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Personen um 22 Prozent zurück – mehr als in anderen Kommunen. Allerdings stieg die Zahl der Toten und Schwerverletzten leicht an. Die Forscher halten die Zahlen aber für zu gering, um Aussagekraft über Erfolg oder Misserfolg von Tempo 20 zu haben.

Oliver Carsten, Professor für Verkehrssicherheit am Institute for Transport Studies der Universität Leeds, relativiert die Hoffnung auf sichtbare Effekte von Tempo 20. Er verweist darauf, dass etwa in Portsmouth auf vielen engen Straßen schon vorher kaum schneller als *20 miles per hour* gefahren wurde. Folglich könnten die Folgen der Umstellung gar nicht so enorm sein, sagt Carsten.

Mehr Lebensqualität

Ähnlich argumentieren Kritiker in Deutschland. In Berlin gelte auf mehr als drei Viertel der Straßen bereits Tempo 30, in München seien es 80 Prozent. Darum brauche man eine neue Regel gar nicht, meint der ADAC.

Für Anja Hänel vom Verkehrsclub Deutschland sind München und Berlin allerdings Ausnahmen. "Viele andere Städte sind noch längst nicht so weit", sagt die Verkehrsexpertin. Neue Schilder, Umbaumaßnahmen, Papierkram: Die enorme Bürokratie und zusätzliche Kosten würden sie von Tempo-30-Zonen abhalten.

Teuer muss es aber nicht zwangsläufig werden. Die britischen Kommunen bauten die Straßen nicht mit großem Finanzaufwand um. Sie stellten lediglich Schilder auf und malten das neue Tempolimit auf die Straße.

Für den Verkehrsclub Deutschland ist das allerdings nur ein Anfang. Er hält es für wünschenswert, bei generellem Tempo 30 die Straßen neu zu gestalten. Nicht, um das Tempolimit durchzusetzen, sondern um die Lebensqualität zu erhöhen.

COPYRIGHT: ZEIT ONLINE

ADRESSE: <http://www.zeit.de/auto/2012-11/tempo-30-kommunen>