



Foto: www.ecf.com

30 km/h für mehr Lebensqualität



Die Reduzierung der Geschwindigkeiten ist bei allen Verkehrssicherheits-, Gesundheits- und Umweltaspekten ein wesentlicher Hebel für eine nachhaltige Mobilität. Dabei gilt Tempo 30 als Botschaft für einen Menschen gerechteren Verkehr in Städten und Dörfern. Deshalb fordern BürgerInnen in verschiedenen europäischen Staaten die Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in geschlossenen Ortschaften, mit der Möglichkeit von Ausnahmeregelungen durch die Gemeinden.

Vorteile von Tempo 30

Die gesetzlich festgelegte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird von vielen motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern als eine „Regelgeschwindigkeit“ oder sogar als „Mindestgeschwindigkeit“ aufgefasst. Unangemessen hohe Geschwindigkeiten sind in den Städten und Dörfern in Europa die Verkehrsunfallursache Nummer 1. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde die Zahl der Verkehrstoten von derzeit etwa 35.000 jährlich und der Schwer- und Leichtverletzten von derzeit etwa 1,5 Millionen Menschen pro Jahr in der EU erheblich reduzieren. Angemessen langsame Geschwindigkeiten vermindern das Leid der Betroffenen und ihrer Angehörigen, sie helfen motorisierten Verkehrsteilnehmern aber auch dabei, nicht in einen Unfall mit Verletzten verwickelt zu werden oder gar für den Tod eines Menschen verantwortlich zu sein. Die Zielvorgabe, die Anzahl der Unfalltoten gegenüber dem Jahr 2010

bis zum Jahr 2020 in der Europäischen Union zu halbieren, ist nur über eine derart konsequente Maßnahme zu erreichen. Neben den Unfallopfern und den Stress-verursachenden Verkehrskonflikten und Beinahe-Unfällen ist der motorisierte Individualverkehr in unseren Gemeinden zu einer wesentlichen Ursache von zahlreichen Erkrankungen geworden. Eine Gesundheitspolitik muss deshalb darauf ausgerichtet sein, die gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Stadt- und DorfbewohnerInnen durch eine Reduzierung und Verlangsamung des motorisierten Verkehrs zu mindern. Sie muss die Verkehrsarten fördern, die den mittlerweile häufig vorkommenden Bewegungs-Mangelscheinungen vorbeugen. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass die von der Europäischen Union vorgegebenen Lärm-minderungen nur durch eine Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Verkehrs zu erreichen sind. Darüber hinaus gibt es bei zahlreichen Komponenten der Luftverunreinigung durch Kraftfahrzeu-

ge ein Minderungspotenzial durch niedrigere Geschwindigkeiten.

Tempo 30 ist ein Baustein für den Umweltschutz. Eine niedrigere Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge ist ein essentieller Beitrag für den Klimaschutz, sie reduziert die benötigten Verkehrsflächen und damit die Bodenversiegelung sowie den Bedarf vieler anderer wichtiger Ressourcen. Nicht zuletzt kann hier eine enorme Menge Energie eingespart werden und damit auch Geld bei den Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeitsdifferenzen wird eine gleichmäßigere Fahrweise erreicht, es werden weniger Abgase produziert und der Verschleiß der Bremsen wird verringert. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird gegenüber der Nutzung eines motorisierten Individualverkehrsmittels attraktiver, die Einfädelung von Bussen in die Fahrstreifen wird erleichtert. Der eindeutig größte Beitrag für den Umweltschutz und die eigene Gesundheit ist, zumindest die kurzen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen und für längere Strecken öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

Die Lebensqualität in einer Stadt oder einem Dorf setzt ein Gefühl voraus, sich in einem angenehmen Lebensraum und in sozialer Sicherheit aufhalten und bewegen zu können. Eine Kultur, in der Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Senioren und

Menschen mit Mobilitäts- und kognitiven Einschränkungen miteinander „verkehren“ und kommunizieren können, ist nur durch ruhigeres Verkehrsverhalten erreichbar. Tempo 30 würde daran mitwirken, die Ungleichheit der Wohnbedingungen an Neben- und Hauptverkehrsstraßen abzubauen. Es wäre ein Beitrag für eine sozialere Stadt, in der das sich wohl Fühlen Priorität hat und Ansätze von Vandalismus und Kriminalität frühzeitiger erkennbar sind.

Gute Gründe für Tempo 30

- Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Städten ist ein wirkungsvoller Beitrag
- zu mehr Sicherheit insbesondere für Kinder, Ältere und Mobilitäts-Eingeschränkte,
- zur Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und Öff. Personennahverkehr) und der Lebensqualität,
- zur Reduzierung des Verkehrslärms, der Luftschadstoffe und Klimagase sowie
- für eine geringere Ölabhängigkeit und weniger externe Kosten.
- Eine europaweite Regelung bietet darüber hinaus einen Anreiz für die europäische Autoindustrie sparsamere Autos zu bauen.

Viele Städte haben in den letzten Jahrzehnten immer mehr Straßen per aufwändiger Beschilderung zu Tempo 30-Straßen oder -Zonen erklärt, um die kommunalen Anforderungen an die Verkehrssicherheit, Lärminderung und Luftreinhaltung erfüllen zu können. Diese punktuellen Maßnahmen mit einem ständigen Wechsel zulässiger Höchstgeschwindigkeiten haben häufig eine geringe Akzeptanz in der Bevölkerung zur Folge. Sie führten zu einem unverminderten oder gar schnellerem Tempo im restlichen Straßennetz und leider in der gesamten Stadt nicht zu einer Reduzierung von schweren Fußgänger- und Radfahrerunfällen. Die Gemeinden wären erfolgreicher und könnten erhebliche Kosten und Aufwand sparen, wenn die Staaten die Empfehlung aus dem Initiativ-Bericht des Europäischen Parlaments umsetzen und ein reguläres Tempolimit von 30 km/h in den Städten einführen würden.

In Großbritannien haben verschiedene Städte mit insgesamt über 5 Millionen Einwohnern 20 mph (entspricht etwa 32 km/h) als zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen innerhalb der Wohngebiete mit einzelnen Ausnahmeregelungen eingeführt. In Portsmouth, der ersten Stadt mit flächendeckend eingeführten Tempo 20 mph, verringerte sich die Zahl der Unfallschäden um knapp ein Viertel. Ohne Umbaumaßnahmen wurde auf schnelleren Straßen mit bisher über 40 mph eine Reduktion um mehr als 10 mph erreicht. Das ist zwar weniger, als mit einer Umbaumaßnahme zu einem Verkehrsberuhigten Bereich oder eine Spielstraße erreicht werden kann, die Fläche ist aber etwa 50 mal größer, die mit einem vergleichbaren Kostenansatz geschwindigkeitsreduziert werden kann. Die Einführung war für die Gemeinden effektiv und kostengünstig und bei einer fast flächendeckenden Regelung spüren die meisten AutofahrerInnen die Vorteile von 20 mph auch auf ihrer eigenen Wohnstraße. Das steigert das „Vertrautheitsgefühl“ und dadurch auch das Einverständnis der BürgerInnen. Wenn all dies gut und wirkungsvoll in Großbritannien ist, kann es für Städte und Ortschaften in Europa gleiche Erfolge bringen und sogar über Europa hinaus ausgeweitet werden.

Die Vorschrift von 30 km/h für alle Wohn- und Stadtstraßen würde einen signifikanten Beitrag dazu bedeuten, dass die Straßen der EU sicherer werden und die Lebensqualität für ihre BürgerInnen steigt. Es würde eine klare und unmissverständliche Botschaft aussenden, dass der Schutz von Leben und die Gleichberechtigung der Mobilitätsarten die Fundamen-



Foto: Jun Kimura

te für die Verkehrspolitiken der Europäischen Union sind. Sie würde darüber hinaus eine weltweite Vorbildfunktion schaffen, die, wenn sie von sich entwickelnden Ländern übernommen wird, zum weltweit größten Einzelbeitrag zur Senkung der Unfallzahlen in der UN-Dekade der Straßenverkehrssicherheit werden würde.

Deshalb laufen zurzeit Sondierungen für eine Europäische Bürgerinitiative (EBI), die als ein erstes direkt-demokratisches Instrument der EU im April 2012 in Kraft tritt. Eine EBI für maximal Tempo 30 km/h innerorts - mit Befugnissen für die kommunalen Behörden, Ausnahmen einzurichten - wäre ein überhörbares und starkes Signal, zu dem sich die kommunal Engagierten europaweit gerade zusammen finden.

Damit die Vorteile von Tempo 30 voll zum Tragen kommen, ist es wichtig, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften einzuführen.

Mehr Informationen zur Initiative finden Sie unter www.30kmh.eu

Illustration von unterschiedlich langen Reaktions-, Brems-, und Anhaltewegen bei 30 bzw. 50 km/h. Die großen Unterschiede der Anhaltewege bzw. der Aufprallgeschwindigkeit können für den Fußgänger lebensrettend sein oder fatale Folgen haben.



Grafik: VCD e.V., Berlin, 2012, www.vcd.org