



Für eine deutlich höhere Zahl von Tempo-30-Zonen an sensiblen Stellen müsste die Straßenverkehrsordnung geändert werden. FOTO: DPA

Die neue Langsamkeit

Verkehrsministerkonferenz: Tempo 30 soll künftig an sensiblen Bereichen die Regel sein

VON STEFAN SAUER

Worms. Vor sensiblen Einrichtungen wie Kindertagesstätten, Schulen und Seniorenheimen soll nach dem Willen der Länder-Verkehrsminister künftig Tempo 30 die Regel sein. Die Verkehrsbehörden sollen aber in Ausnahmefällen auch Tempo 50 anordnen können. Darauf hätten sich die Ressortchefs am Donnerstag bei der Verkehrsministerkonferenz in Worms verständigt, teilte ein Sprecher mit. Nach seinen Angaben wurde der Bund aufgefordert, die entsprechenden Regelungen in der Straßenverkehrsordnung anzupassen.

Weil die Situation vor Ort jeweils unterschiedlich ist, wurde bisher von Fall zu Fall entschieden. Nach dem Willen der Minister soll das Regel-Ausnahme-Verhältnis nun umgekehrt werden. Außerdem soll es künftig einfacher sein, für kurze Strecken, die zwischen bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen liegen, eine reduzierte Geschwindigkeit anzuordnen. Wenn also nach einer Tempo-30-Zone vor einer Schule für 100 Meter Tempo 50 gilt und dann eine Kita mit Tempo-30-Zone kommt, soll auf den 100 Metern ebenfalls nur 30 gefahren werden. Die Regelgeschwindigkeit soll weiter 50 Stundenkilometer betragen.

In Bremen haben die Grünen gerade einen Bürgerschaftsantrag eingebracht, in dem ein Tempolimit auch bei Krankenhäusern sowie Senioren- und Behinderteneinrichtungen gefordert wird (wir berichteten). Bereits im April in Rostock hatten sich die Minister darauf verständigt, in diesen Bereichen grundsätzlich Tempo 30 einzuführen. Eine Arbeitsgruppe wurde beauftragt, notwendige rechtliche Änderungen auszuloten sowie die Möglichkeit, ganz allgemein Tempo 30 im innerörtlichen Verkehr einzuführen und nur noch in Ausnahmefällen Tempo 50 zuzulassen.

Während die Drosselung vor Kitas, Schulen und Kliniken unstrittig ist, gibt es mit Blick auf ein generelles Tempo-30-Limit erhebliche Differenzen. Die Befürworter, zu denen die Grünen, der Verkehrsclub Deutschland, Robin Wood und das Kinderhilfswerk zählen, verweisen auf durchweg positive Effekte verminderter Fahrgeschwindigkeiten: Die Verkehrssicherheit nehme zu, während Lärmbelastung und Schadstoffemissionen zurückgingen. Dem halten die Gegner eines generellen

30er-Limits, zu denen der ADAC sowie der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DSTGB) zählen, entgegen, dass die vermeintlich positiven Effekte keineswegs gewährleistet seien und teils sogar ins Gegenteil umschlugen. Auf stark befahrenen Straßen könne Tempo 30 den Verkehrsfluss behindern, vermehrt zu Staus führen und damit die Lärm- und Schadstoffbelastung noch erhöhen, heißt es beim DSTGB. Tempo 30 vor Schulen und ähnlichen Einrichtungen sei dagegen „absolut sinnvoll“. Eine dahin gehende rechtliche Regelung sei notwendig, um die Verfahren zu beschleunigen. Zudem sollten Städte und Gemeinden in Eigenregie die Geschwindigkeitsbegrenzungen festlegen können, und nicht wie bisher, übergeordnete Verkehrsbehörden.

Untersuchungen stützen beide Positionen. Laut Umweltbundesamt sinkt die Unfallhäufigkeit bei einer Verminderung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 Stundenkilometer um 20 bis 80 Prozent. Auch die Lärmbelastung geht um durchschnittlich zwei bis fünf Dezibel zurück, wie Lärmmessungen der Fachhochschule Jena belegen. Ob auch die Schadstoffbelastung durch ein generelles Tempo-30-Limit zurück ginge, erscheint hingegen eher zweifelhaft. Auf einer Tagung des Umweltbundesamtes im Jahr 2012 wurden Ergebnisse umfangreicher Messungen im realen Straßenverkehr für Dieselfahrzeuge vorgestellt, die eher gegen Tempo 30 sprechen.