

Thema des Tages:

DEBATTE  
UM TEMPO 30Ramsauer lobt  
Tüv-Standards

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) lehnt eine Verkürzung der Intervalle für die Hauptuntersuchung bei älteren Autos auf ein Jahr ab. Er halte davon gar nichts, sagte Ramsauer der „Neuen Osnabrücker Zeitung“. In Deutschland gebe es bei Untersuchungen durch Tüv oder andere Organisationen hohe Standards. „Unsere Prüfpraxis ist seit langem bewährt und kann anderen EU-Ländern hilfreiche Orientierung sein.“ Überlegungen in der EU-Kommission für jährliche Prüfungen statt des in Deutschland üblichen Zweijahres-Takts bedeuteten für viele Fahrer nur mehr Bürokratie und höhere Kosten. Medien hatten am Wochenende über einen vertraulichen Entwurf aus dem Haus von EU-Verkehrskommissar Siim Kallas berichtet, Fahrzeuge ab dem siebten Jahr oder ab einem bestimmten Kilometerstand jährlich zum Tüv zu schicken. In Deutschland ist die Untersuchung erstmals drei Jahre nach der Erstzulassung vorgeschrieben, danach alle zwei Jahre.

Auch der Autofahrerclub ADAC lehnt kürzere Prüfintervalle ab. Dies hätte keinen größeren Nutzen für die Verkehrssicherheit. Eine jährliche Kontrolle betrafte mehr als die Hälfte der 43 Millionen Pkw in Deutschland.

Automatisches  
Alarmsystem

Ein Auto, das nach einem Unfall selbst den Notruf absetzt – diese Technik könnte Leben retten. Der Verkehrsausschuss des Europaparlaments fordert die verpflichtende Einführung des eCall genannten Systems bis 2015. Einen entsprechenden Bericht verabschiedeten die Abgeordneten gestern in Brüssel. Nach einem Unfall soll eCall den Standort des Fahrzeugs an die Leitstelle übermitteln und damit die Zeit bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes verkürzen. Dazu müssten zunächst die Notrufstellen aufgerüstet werden.

## ZITAT



„Gegen Tempo-30-Zonen ist grundsätzlich nichts einzuwenden, aber bitte nur dort, wo diese notwendig sind.“

Rainer Wendt, Vorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft

Tempo 30  
überall in  
der Stadt?

Reizthema sorgt für Diskussionen

**BERLIN** ■ Die Debatte um eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in allen Städten schlägt Wellen. Verkehrsexperten von SPD und Grünen hatten zu dem Reizthema in Zeitungsinterviews klare Position bezogen. Sie kündigten an, nach einem Sieg bei der Bundestagswahl innerorts überwiegend Tempo 30 einführen zu wollen.

Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Fraktion, Sören Bartol, hatte gefordert, in der Straßenverkehrsordnung Tempo 30 als neue zulässige Höchstgeschwindigkeit in Städten festzuschreiben und Hauptverkehrsachsen mit Tempo-50-Schildern als Ausnahmen zu kennzeichnen. Bartol erhofft sich so weniger Lärm und Abgase. Ähnlich argumentierte der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Anton Hofreiter (Grüne).

Bundesregierung, Union und Automobilclubs lehnten den Vorstoß ab. Die Junge Union warnte, Rot-Grün werde mit solchen Vorschlägen zur Gefahr für das Mobilitätsland Deutschland. Ein generelles Tempo 30 in den Kommunen erschwere den Verkehrsfluss, koste Pendler unnötig Zeit, zudem verlagere sich Verkehr in die Wohngebiete, argumentierte der JU-Verkehrsexperte Thomas Breitenfeller. Auch einem generellen

Tempolimit auf Autobahnen erteilte er eine Absage.

Zustimmung zu den Forderungen nach Tempo 30 in Städten kam von der Gewerkschaft der Polizei. Deren Vorsitzender Bernhard Witthaut sagte: „Schon seit Jahren empfehlen uns Verkehrssicherheitsexperten, dass 30 als Höchstgeschwindigkeit die Regel sein sollte und nicht 50“. Raserei sei generell eine der Hauptursachen für Unfälle. Weiter forderte der Gewerkschafter, ein Tempolimit auch für Autobahnen einzuführen. „Es ist höchste Zeit, auch bei uns über Tempo 130 auf Autobahnen nachzudenken“, sagte Witthaut. So könne die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden relativ schnell gesenkt werden.

Die SPD-Spitze erteilte Forderungen nach einem Tempolimit von 30 Stundenkilometern in Innenstädten eine Absage. SPD-Chef Sigmar Gabriel und der Fraktionsvorsitzende Frank-Walter Steinmeier machten deutlich, dass diese Entscheidung Sache der Kommunen sei. „Solche Fragen sollten Bundespolitiker lieber den Kommunalpolitikern überlassen.“ Steinmeier stellte klar: „Es bleibt dabei, Tempo 30 kommt nur da, wo es die Bürgerinnen und Bürger vor Ort für richtig halten. Die SPD will kein generelles Tempo 30.“



Ein Mitarbeiter der Straßenmeisterei wechselt ein 50-Stundenkilometer- gegen ein 30-Schild aus. Nach dem Willen von SPD- und Grünen-Politikern soll dieser Austausch generell in allen deutschen Städten für mehr Verkehrssicherheit sorgen. ■ Foto: dpa

VCD will Unfallzahlen senken:  
Der Bremsweg wird viel kürzer

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat eine Kampagne zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 in den Städten gestartet. Anja Hänel, VCD-Referentin für Verkehrssicherheit, erläutert den Standpunkt des Clubs.

Der VCD setzt sich für die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den deutschen Städten ein. Warum?

**Anja Hänel:** Die Verkehrssicherheit ist ein ganz schlagendes Argument. Bei Tempo 30 haben wir einen stark verkürzten Weg zum Anhalten. Das heißt, wenn im innerstädtischen Bereich ein Kind auf die Straße tritt und man es nicht sieht, dann hat man mit Tempo 30 wesentlich bessere Chancen, rechtzeitig zum Halten zu kommen. Neben dem verkürzten Bremsweg führen niedrige Geschwindigkeiten auch dazu, dass sich das Gesichtsfeld weitet und man Gefahrenpunkte am Rande der Fahrbahn besser wahrnimmt. Die bisherige Regelung, bei der Tempo 30 in einem Wohngebiet oder streckenbegrenzt vor einer Schule gilt, ist nicht optimal. Kinder verunglückten hauptsächlich nachmittags bei ihren Freizeitaktivitäten. Die sind nicht immer nur im Umkreis von 100 Metern vor dem Schultor. Man muss überall mit ihnen rechnen.

**Gegner der generellen Tempo-30-Zonen sagen, der besondere Aufmerksamkeit würde sinken. Ist das ein Problem?**  
**Hänel:** Diese Vermutung stimmt nicht. Das bestätigen zahlreiche

## PRO



Anja Hänel (VCD).

wissenschaftliche Untersuchungen, zum Beispiel von der Technischen Universität Dresden. Verkehrspsychologen stellten fest, dass bei Autofahrern im Stadtverkehr bei einer generellen Tempo-Regelung keine Langeweile aufkommt. Man stumpft in seiner Wahrnehmung eben nicht ab. Die geringere Geschwindigkeit führt dazu, dass sich die Wahrnehmung verbessert.

**Wird der Straßenverkehr bei Tempo 30 nicht viel zu langsam fließen?**

**Hänel:** Mehrere Studien belegen, dass es nicht so ist. Es wird in der Debatte Höchstgeschwindigkeit oft gleichgesetzt mit der Geschwindigkeit, die wir fahren in unseren Städten. Aber wir können ja fast nirgendwo 50 km/h fahren. Tempo 30 macht die reine Fahrzeit, von A nach B zu kommen, sogar noch effektiver und beschleunigt den Verkehrsfluss sogar noch.

**Lässt sich auch wissenschaftlich belegen, dass die Unfallzahlen sinken?**

**Hänel:** Untersuchungen zeigen, wie das Unfallniveau gesunken ist in Städten, in denen Tempo 30 bereits in größeren Flächen eingeführt worden ist. Der Rückgang lag um die 60 Prozent. Bei den Schwerverletzten nahm die Zahl um 72 Prozent ab – zum Beispiel in München und in Münster.

**Wie bewerten Sie die Debatte jetzt?**

**Hänel:** Wir bewerten das sehr positiv. In diesem Jahr haben wir beim Verkehrsclub Deutschland das Thema „Tempo 30“ in den Vordergrund gestellt, weil die Zeit dafür reif ist. Die Resonanz auf unsere Internet-Seite zu diesem Thema, die wir vor wenigen Wochen ins Netz gestellt haben, ist sehr erfreulich. Hinzu kommt, dass die Diskussion um Qualität im öffentlichen Raum gerade sehr intensiv geführt wird. Viele denken inzwischen wieder daran, in die Stadt zu ziehen. Tempo 30 ist dafür eine ganz wichtige Voraussetzung, weil es nicht nur die Verkehrssicherheit verbessert, sondern auch dazu beiträgt, den Lärm extrem zu verringern. Wir in Deutschland sind mit unserem Einsatz für Tempo-30-Zonen auch nicht allein. Es wird gerade eine europäische Bürgerinitiative zu diesem Thema vorbereitet. Auch andere Länder sind schon auf dem Weg. Zum Beispiel in England gibt es eine breite Bewegung. Deshalb denken wir, dass es auch europaweit bei diesem Thema jetzt immer mehr Anstöße geben wird.

Interview: Bernd Luig

ADAC sieht Akzeptanzproblem:  
Autofahrer halten sich nicht daran

Der ADAC lehnt die generelle Einführung von Tempo-30-Zonen in den Städten ab. Andreas Hölzel, Sprecher für den Bereich „Verkehr“, vertritt die Position des größten deutschen Automobilclubs.

Der ADAC ist gegen flächendeckende Tempo-30-Zonen in den Städten. Warum?

**Andreas Hölzel:** Wir sind nicht gegen Tempo-30-Zonen. Wenn sie gut geplant sind und praxisgerecht eingerichtet sind, dann sind sie eine gute Sache und eine gute Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und dann werden sie auch von allen akzeptiert. Darüber gibt es gar keinen Zweifel. Wir haben allerdings ein Problem damit, diese Zonen bundesweit als generelle Regelung in der Stadt zu fordern. Wir glauben, dass sich diese Maßnahme sogar letztlich ins Gegenteil verkehrt. Eine flächendeckende Einführung wird nicht mehr akzeptiert vom Autofahrer. Und viele sinnvolle Funktionen, die bisher die schnelleren Straßen haben, gingen dann verloren.

**Was würde sich verschlechtern?**

**Hölzel:** In der Straßenverkehrsordnung gibt es ein abgestuftes Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung. Damit kann man unterschiedliche verkehrsberuhigte Bereiche einrichten. Zum Beispiel mit Schrittgeschwindigkeit oder einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich oder auch reinen Tempo-30-Zonen. Diese Abstufung hat sich auch bewährt. Je nach Örtlichkeit erlaubt es eine differen-

## CONTRA



Andreas Hölzel (ADAC).

zierte Anwendung. Das ist auch sinnvoll so. Wenn wir Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerstädtisch hätten, dann steht zu befürchten, dass dieses Instrumentarium in der Straßenverkehrsordnung aufgeweicht und letztlich auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

**Befürworter der generellen Tempo-30-Zonen in Städten argumentieren dagegen, dass die Unfallzahlen sinken würden. Halten Sie das nur für spekulativ?**

**Hölzel:** Das hält der ADAC für sehr spekulativ. Auch heute ist es doch schon so, dass sich häufig Autofahrer nicht ans Tempo 30 halten – besonders auch dann, wenn diese Zonen zu groß sind. Die Tempo-30-Zonen sollten so gestaltet sein, dass eine Art Zonen-Bewusstsein entstehen kann. Ein kleinerer, noch überschaubarer Bereich wird akzeptiert. Aber al-

les, was zu weit gefasst ist, daran halten sich die Menschen nicht. Örtliche Einfallstraßen, Hauptstraßen oder Straßen in Gewerbegebieten sollten ihre speziellen Funktionen behalten. Diese Abstufung hat sich bewährt. Wenn überall in der Stadt nur noch Tempo 30 gilt, entsteht auch eine Zunahme des Schleichverkehrs – zum Beispiel in Wohngebieten. Wenn Autofahrer auf den bisher schnelleren Straßen auch nur noch langsam fahren dürfen, dann gibt es ja keinen Grund mehr, auf denen zu bleiben. Dann weichen die Autofahrer aus in Wohngebiete. Das kann ja nicht Sinn und Zweck sein.

**Die aufgeflammete Diskussion rückt das Thema ins Rampenlicht. Rechnen Sie bald mit einer grundsätzlichen Entscheidung zum Tempo 30 in den Städten?**

**Hölzel:** Wie man gelesen hat, ist die SPD-Spitze ja auch nicht einverstanden damit, was ihre Verkehrsexperten gefordert haben. Es gibt schon viele Befürworter. Ich habe erst heute wieder eine Email bekommen, da spricht sich eine Journalistin für Tempo 30 flächendeckend aus, sagt aber selbst, dass sich viele in den Tempo-30-Zonen, die sie kennt, nicht daran halten. Ich glaube nicht, dass die Regelung eingeführt wird. Man sollte die Einrichtung solcher Zonen – und so ist es auch vorgesehen – den Kommunen überlassen. Die wissen am ehesten, in welchen Gebieten sie Tempo 30 in verkehrsberuhigten Bereichen einführen. Flächendeckend halten wir als ADAC davon gar nichts.

Interview: Bernd Luig