

Göttingen will's wissen - Gründe für Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit Stichpunkte aus dem Grußwort von Ulrich Holefleisch, Bürgermeister der Stadt Göttingen

Gründe für Tempo 30 in Göttingen

- Verkehrssicherheit – "Vision Zero"
- Lärmaktionspläne: Europavorgabe ist ein erster Schritt. Nach WHO gibt es sogar ein Anrecht auf silent night, Nachtruhe
- Feinstaub: pm 10 und später auch pm 2,5!
- Klimaschutz: minus 25% - Klimaplan Verkehr per Rats-Beschluss bis 2020 40% CO2 weniger, auch im Verkehr!

Zentrale Frage: Was ist jetzt zu tun - schnell und preiswert?

Tempo 30 scheint zumindest auf den ersten Blick das einfachste Mittel.

Die Verwaltung der Stadt Göttingen wurde bereits in den Jahren 1991 und 2005 durch zwei Ratsbeschlüsse - vorwiegend unter Verkehrssicherheitsaspekten – beauftragt, den Antrag zu einer Verkehrsuntersuchung "flächendeckend T 30" zu stellen und die Kostenschätzungen für Versuch und Begleitforschung zu erarbeiten.

Wir fühlen uns heute in dieser Haltung bestärkt, z.B. durch die wissenschaftlichen Beiräte der Bundesministerien Umwelt und Verkehr.

Am 15.2.2013 wurde der nachfolgende Antrag, der die "alte" Zielsetzung der Verkehrssicherheit um die des Lärm- und Klimaschutzes erweitert, einstimmig vom Rat der Stadt zur weiteren Beratung in dessen Bauausschuss überwiesen:

„Die Verwaltung wird beauftragt, Verhandlungen mit den zuständigen Behörden des Landes Niedersachsen und des Bundes aufzunehmen mit dem Ziel, in Göttingen einen wissenschaftlich begleiteten Modellversuch für mittelgroße Städte zur Einführung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 in der geschlossenen Ortschaft durchzuführen.“

Auf die Frage "Was spricht gegen den Versuch?"

stoßen wir auf- man könnte schon sagen- ideologische Blockaden und betonierte Meinungen!

Die hier und da erkennbare Ablehnung selbst eines Versuches deutet darauf hin, dass einmal vorgefasste Meinungen nicht durch Informationen gefährdet werden sollen.

Die Göttinger Verwaltung bereitet gegenwärtig einen nötigen Beschluss des Rates vor. Dazu dienen Anhörungen, Gespräche und diese Fachtagung. Geklärt werden sollen u.a. folgende Fragen: Versuch für wen? Mit wem? Bund? Land? Zur Renovierung der StVO?

Design, Versuchsbedingungen, Fragestellungen.

Ein Versuch würde gut zu unserer Universitäts-Stadt passen. Getreu dem Motto:

"Göttingen, die Stadt, die Wissen schafft!" "Versuch macht klug!"

Untersucht werden nach gegenwärtigem Stand Hypothesen zu den ganzheitlichen Auswirkungen der niedrigen Regelgeschwindigkeit

- auf die Umsetzung der vorgegebenen und beschlossenen Ziele des Klimaschutzes/ CO2 Minderung
- auf die gesundheitsgefährdenden Emissionen wie z.B. Lärm, Feinstaub und Stickoxyd,
- auf die Verminderung und Verlagerung des Verkehrs (in Richtung Umweltverbund, Problem ÖPNV).
- auf die Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und -folgeschwere, "Vision Zero")
- auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtraum insbesondere für Kinder und Senioren
- auf die Geschwindigkeitsdisziplin (Übertretungshäufigkeit)
- auf die stadtwirtschaftliche und volkswirtschaftliche Auswirkung
- auf die Entwicklung der öffentlichen Akzeptanz.

Es gibt meines Wissens keine wissenschaftlich fundierte systemische Untersuchungen zu einer Gesamtstadt in der Größe von Göttingen, außer dem Versuch von Graz, bei dem widersinniger Weise die Hauptstraßen mit den meisten Unfällen und Emissionen ausgenommen blieben.

Und die Addition von Einzeluntersuchungsergebnissen ist wissenschaftlich gesehen ungeeignet, da weiterführende Effekte nicht erfasst werden können.
So wirkt sich eventuell, die gerne mit Emissionsschutz begründete Verstärkung des Autoverkehrs (Grüne Welle), als zusätzliche, kontraproduktive Attraktivierung der KFZ-Nutzung aus. Diese Hypothese wäre nur in einer systemischen Gesamtuntersuchung zu falsifizieren.

Der Versuch mag zeigen, dass möglicherweise nicht auf allen Feldern signifikante Verbesserungen nachzuweisen sind, möglicherweise steigt die Gesamtemission an Stickoxid bei zugleich festgestellter Zunahme an Verkehrssicherheit, weniger Verkehrstoten und -verletzten und einer verbesserten Aufenthaltsqualität?

Dann, und erst dann, wäre politisch fundiert und nicht mehr ideologisch motiviert, abzuwägen, wo und in welchem Umfang die Regelgeschwindigkeit greifen sollte.

Daran sollten wir gemeinsam arbeiten.

Was die Waffenlobby in Amerika ist, ist die Geschwindigkeitslobby bei uns. Wir bohren ein dickes Brett!
Ich danke Ihnen und wünsche der Tagung einen wirksamen Erfolg und freue mich auf Ihre Nachfragen und die Debatte!