

Tempo 30 – Sinnvoll als städtische Regelgeschwindigkeit?

Gut geplant und praxisgerecht eingerichtet werden Tempo 30-Zonen als Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vom Autofahrer akzeptiert. Deshalb hat der Gesetzgeber durch eine Änderung der StVO zum 1. Februar 2001 den Kommunen die Einrichtung von Tempo 30-Zonen erleichtert. Seitdem werden immer wieder Stimmen laut, die Tempo 30 als generelle Regelgeschwindigkeit in der Stadt fordern. 50 km/h dürfte dann nur noch auf entsprechend beschilderten Straßen (VZ 306 „Vorfahrtstraße“) gefahren werden.

Was sagt die StVO?

Bereits heute haben die Kommunen die Möglichkeit, gemäß §45 StVO selbst große Tempo 30-Zonen anzuordnen. Außer einer entsprechenden Beschilderung in den Ein- und Ausfahrten müssen keine weiteren Maßnahmen (z.B. bauliche Veränderungen) mehr erfolgen, die den Autofahrer deutlich signalisieren, dass sie sich in einer Tempo 30-Zone befinden. Auch müssen Autofahrer seit 2001 abseits der Vorfahrtstraßen grundsätzlich mit Tempo 30-Zonen rechnen.

ADAC-Standpunkt

Der ADAC lehnt Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit strikt ab. Das abgestufte StVO-Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung „Verkehrsberuhigter Bereich“ (Schrittgeschwindigkeit), „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Tempo 20) und die „Tempo 30-Zone“ hat sich bewährt und erlaubt je nach Örtlichkeit eine differenzierte Anwendung. Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit könnte diese StVO-Instrumentarien verwässern und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

Ferner ist zu erwarten, dass eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h keine Akzeptanz bei den Autofahrern finden wird. Bereits heute wird in manchen Straßen von Tempo 30-Zonen zu schnell gefahren, wenn diese zu lang sind (über 800 m) oder den Eindruck einer „bevorrechtigten“ Straße erwecken. Durch eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h würde man für Fußgänger und Radfahrer eine Scheinsicherheit schaffen, die sich im tatsächlichen Verkehrsverhalten nicht widerspiegelt.

Auch verstößt ein generelles „Rechts vor Links“ gegen die StVO. Die Vorfahrt darf nur dann so geregelt werden, wenn die kreuzenden Straßen eine annähernd gleiche Breite und Verkehrsbedeutung haben und keine der Straßen den Eindruck erweckt, die wichtigere zu sein. Um eine „Gleichwertigkeit“ der Straßen herzustellen, wären daher umfangreiche Umbaumaßnahmen nötig, um keine neuen Gefahren zu schaffen.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit würde bedeuten, dass auf den meisten Sammelstraßen Tempo 30 gelten würde, so dass diese ihrer Bündelfunktion nicht mehr gerecht werden könnten. Die Folge wären Schleichverkehre durch die Wohngebiete, weil damit keine Zeitnachteile mehr verbunden wären.

Flächendeckend 30 km/h würde auch gegen das Subsidiaritätsprinzip verstoßen. So sollte es den Kommunen überlassen bleiben, wo sie Verkehrsberuhigung durchführen. So ist Tempo 30 nämlich für Gewerbe- und Mischgebiete oder für verkehrsreiche Straßen sachlich unbegründbar.

Gegen Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit sprechen auch die damit verbundenen Beeinträchtigungen des ÖPNV. So dürften Busse abseits der Hauptverkehrsstraßen nur noch 30 km/h fahren und müssten darüber hinaus an allen Kreuzungen und Einmündungen „Rechts vor Links“ beachten, was mit zusätzlichen Zeit- und Komforteinbußen verbunden wäre. Zeitverluste sind für den ÖPNV jedoch nicht hinnehmbar: Sie verschlechtern die Konkurrenzfähigkeit zum Pkw und bewirken höhere Betriebskosten.

Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit ist auch aus Umweltgründen abzulehnen. Das damit verbundene „Rechts vor Links“ abseits der Hauptverkehrsstraßen würde ein ständiges Abbremsen und Anfahren an Kreuzungen und Einmündungen bewirken und damit die Lärm- und Schadstoffemissionen in die Höhe treiben.

Statt Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit fordert der ADAC einen effizienteren Einsatz von Tempo 30-Zonen. Diese sollten künftig nur dort eingerichtet werden, wo ein „Zonenbewusstsein“ entstehen kann. Dazu gehören eine überschaubare Gebietsgröße, gleichwertige Straßen, deutlich erkennbare Eingangsbereiche, Piktogramme, Einengungen und unterstützende bauliche Maßnahmen (vor allem vor Schulen).