

SCHWERPUNKT

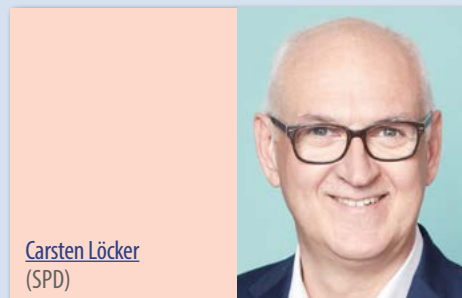
Standpunkte

Meinungen zum Thema „Tempo 30 flächendeckend in geschlossenen Ortschaften“

Klaus Vosssem
(CDU)



Carsten Löcker
(SPD)



Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung ...

... würde die Mobilität innerorts und auf den Hauptverkehrsachsen beeinträchtigen. Die Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit hätte nicht zwingend die Reduzierung von Unfällen zur Folge, jedoch Staus durch längere Fahrzeiten. Das benötigte Mehr an Fahrzeugen im ÖPNV und Lieferverkehr verbraucht mehr Ressourcen, belastet die Umwelt und verlagert Verkehr in Wohngebiete.

... ist nicht zielführend. Es braucht Flexibilität durch die Straßenverkehrsordnung, damit die Kommunen vor Ort je nach Situation die beste Lösung schaffen können.

Die Verkehrssicherheit ...

... bedeutet die Vision Zero – Sicherheit für alle, die am Straßenverkehr teilnehmen. Die meisten Unfälle passieren an Kreuzungen oder Einmündungen mit Lichtsignalanlagen. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit könnte mit einer besseren Koordinierung von Ampeln oder der Beseitigung von Sichthindernissen und nicht durch die pauschale innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h erreicht werden.

... beginnt mit der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Durch eine bedarfsgerechte Gestaltung besonderer Gefahrenpunkte kann sie weiter gesteigert werden. Zu den vielfältigen Maßnahmen gehören auch Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Die Umweltbelastung ...

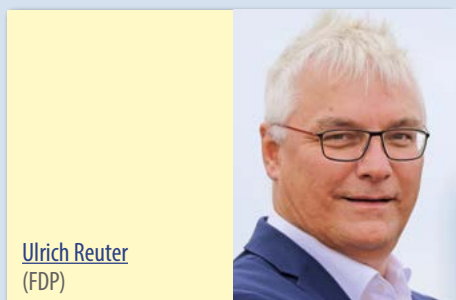
... durch Schadstoff-Emission ist laut einer ADAC-Untersuchung bei Tempo 30 höher als bei gleichmäßiger Fahrt mit Tempo 50. Das durch die verlängerte Fahrzeit benötigte Mehr an Fahrzeugen beim ÖPNV und im Lieferverkehr führt zu einem höheren Ressourcenverbrauch und höherer Umweltbelastung. Optimal ist der Betrieb eines Fahrzeugs bei niedriger Drehzahl in einem hohen Gang.

... zu senken, ist eine ganzheitliche Aufgabe. Dabei gilt dem Schutz von Wohnbereichen und sozialen Einrichtungen besondere Aufmerksamkeit. Im Rahmen der Verkehrswende braucht es einvernehmliche Lösungen vor Ort.

Kommunen ...

... kennen innerörtliche Verhältnisse am besten. Seit 2001 können Kommunen gemäß § 45 StVO mit niedrigeren Voraussetzungen großflächig Tempo-30-Zonen und seit 2017 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen leichter anordnen. Weite Teile des innerörtlichen Straßennetzes sind deshalb heute schon auf Tempo 30 limitiert. Autofahrer müssen abseits der Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich mit Tempo-30-Zonen rechnen.

... sind das Herz unseres Staates. Sie müssen bei der Bewältigung ihrer Aufgaben ausreichend von Bund und Ländern unterstützt werden. Das gilt auch für eine umfassende Verkehrswende.



... von Tempo 30 ist nicht zielführend. In Deutschland wurde in den vergangenen Jahrzehnten ein bewährtes System mit Tempo 50, 30, 20 oder Schrittgeschwindigkeit entwickelt. Schon jetzt sind 80 bis 85 % innerstädtisch etwa in Wohngebieten mit Tempo 30 versehen. An Gefahrenpunkten wie Schulen, Altenheimen und Krankenhäusern gibt es die Möglichkeit für Tempo 30 auch an Hauptverkehrsachsen.

... ist ein zentrales Ziel der FDP. Dabei ist die Vision Zero der richtige Maßstab. Die Wirkung für Tempo 30 für die Verkehrssicherheit innerorts ist jedoch umstritten. Statistisch gesehen, passieren die meisten Unfälle beim Abbiegen, Rückwärtsfahren mit deutlich geringerer Geschwindigkeit. Tempo 30 geht zulasten der Konzentration und erhöht damit die Gefahr von Unfällen.

... wird durch Tempo 30 gesteigert statt vermindert. Die Ursache dafür ist, dass Verbrennungsmotoren bei dieser Geschwindigkeit nicht optimal laufen, die Emissionen liegen vergleichsweise höher und der Verbrauch steigt. Das ist insbesondere bei Lkw gravierend.

... müssen eine weitgehend eigenständige Verantwortung dafür haben, wie der Verkehr in der Stadt organisiert wird. Intelligente Verkehrssteuerung (Smarte Ampeln), verständlich ausgewiesene Parkmöglichkeiten, attraktiver ÖPNV, gut ausgebaute Rad- oder Fußwege können mehr für Verkehrssicherheit, Entlastung der Anwohner sowie die Attraktivität der Stadt tun als pauschale Tempolimits.

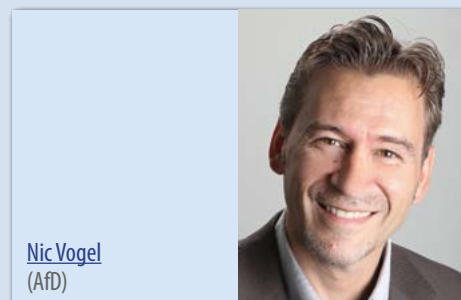


... von derzeit Tempo 50 auf Tempo 30 hätte viele Vorteile. Die meisten Kommunen haben in ihren Wohngebieten und damit in der Mehrzahl der Straßen bereits Tempo 30. Eine einheitliche Geschwindigkeit wäre für alle klarer und übersichtlicher, der Schilderwald würde deutlich gelichtet. Ausnahmen würde es – wie heute auch schon – geben, die jeweilige Kommune soll dann entscheiden, wo sie noch Tempo 50 oder mehr anordnen möchte.

... würde deutlich zunehmen, insbesondere für den Rad- und Fußverkehr. In Brüssel, wo seit einiger Zeit Tempo 30 im Stadtgebiet gilt, hat die Zahl der Unfälle mit Toten und Schwerverletzten um ein Viertel abgenommen. Auch die Zahl der Blebschäden ging deutlich zurück, da der Bremsweg bei Tempo 30 um einiges kürzer ist als bei Tempo 50. Radfahrende fühlen sich so deutlich sicherer, auch wenn sie ohne Radweg auf der Straße fahren müssen.

... würde bei einer Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 sinken, vor allem die Belastung durch Lärm. Eine andere Motoreinstellung könnte auch den Schadstoff- und CO₂-Ausstoß bei niedrigeren Geschwindigkeiten reduzieren. Insgesamt steigt durch die Absenkung der Geschwindigkeit die Aufenthalts- und Wohnqualität in den Städten und Gemeinden, der Autoverkehr würde weniger dominant wahrgenommen.

... sollten selbst darüber entscheiden können, ob sie generell oder auf welchen Straßen sie Tempo 30 einführen wollen und wo sie Ausnahmen davon zulassen möchten. Die derzeit notwendigen langwierigen und bürokratischen Verfahren für die Absenkung der Geschwindigkeit auf bestimmten Straßen sind völlig aus der Zeit gefallen, eine Reform der Straßenverkehrsordnung ist diesbezüglich längst überfällig.



... auf 30 km/h in Städten gibt es bereits dort, wo es die Verkehrssicherheit erfordert. Jede weitere Ausdehnung wäre rein ideologisch begründet. Bisherige Untersuchungen zeigen, dass sich ein starres 30-km/h-Limit bei den Schadstoffemissionen eher negativ, im Hinblick auf Lärmbelastung und absehbar bei der Sicherheit kaum spürbar auswirken würde. Zudem müssen auch die wirtschaftlichen Folgen im Blick behalten werden.

... würde durch Tempo 30 absehbar nicht verbessert. Zwar sind die Bremswege kürzer, und die kinetische Energie ist bei verminderter Aufprallgeschwindigkeit natürlich geringer, doch reduziert Tempo 30 die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer, was den positiven Effekt weitgehend neutralisieren kann. Wesentlich effektiver wären konsequente Überwachung und die Entschärfung bekannter Unfallschwerpunkte.

... wird gerne als gewichtiges Argument für Tempo-30-Befürworter genommen. Doch ist die absolute Einsparung vergleichsweise geringfügig und wird zudem häufig durch ineffiziente Fahrweise zunichte gemacht. Dazu kommt, dass die meisten Autos bei Tempo 30 mehr Sprit verbrauchen und demzufolge auch mehr Schadstoffe emittieren als mit Tempo 50, wie u.a. eine aktuelle Studie der TU Dresden nachgewiesen hat.

... werden häufig vom Zeitgeist getrieben: So wie früher der Autoverkehr einseitig bevorzugt wurde, wird es jetzt der Fuß- und Radverkehr. Will eine Mehrheit der Bürger diese zusätzliche Einschränkung mit Fahrzeitverlängerungen? Wir denken: Nein. Auf überlastete Verwaltungen kämen zusätzliche Aufgaben und hohe Umstellungskosten zu. Wir plädieren für intelligente Konzepte statt ideologisierten Aktionismus.