

Wie viele Sekunden ist uns ein **Menschenleben** wert?

Eine europäische Bürgerinitiative (EBI) sammelt Unterschriften für 30 km/h als Regelgeschwindigkeit in Europas Städten. In Anbetracht der drastischen Verschlechterung der Stimmung auf deutschen Straßen ein wahrlich unterstützenswertes Volksbegehren, wie unsere Autorin Claudia Pirsch findet.

Fatale Fakten

2011 ereigneten sich 306.266 Verkehrsunfälle auf Deutschlands Straßen, bei denen 396.374 Menschen zu Schaden kamen. 4.009 Menschen starben in Folge der Unfälle. Das sind im Schnitt elf Menschenleben täglich, die dem Straßenverkehr zum Opfer fielen. Zwei Drittel dieser Unfälle ereigneten sich innerorts und zu den Top 3 der Unfallursachen gehört seit Jahren die „nicht angepasste Geschwindigkeit“.

Das Leben ist nicht verhandelbar

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) veröffentlichte im Jahr 2012 in seiner Schriftenreihe Verkehrssicherheit die „Vision Zero. Keiner kommt um. Alle kommen an“. Darin entwirft der Präsident des DVR, Dr. Walter Eichendorf, ein interessantes Gedankenspiel: Man stelle sich vor, das Auto sei noch nicht erfunden. Nun käme einer und eröffnete, er habe „eine ganz neue Technik erfunden, welche die persönliche Mobilität durch motorisierte, individuell steuerbare Fahrzeuge auf eine völlig neue Basis stellt“. Allerdings würde diese neue Technik „im Durchschnitt zehn Todesopfer täglich kosten“. Eichendorf kommt bei diesem Gedankenspiel zu der Schlussfolgerung, „dass diese neue

Technik nie eingeführt würde und der Vorschlag des Erfinders auf Ablehnung, sicher sogar Empörung stoßen würde. Wer könnte es verantworten, eine Technik einzuführen, die zehn Tote an jedem Tag verursacht!“ Nun geht Eichendorf nicht so weit, die Abschaffung des Automobils zu fordern, aber er weist darauf hin, dass das Recht auf Leben und auf körperliche Unversehrtheit an zentraler Stelle im Grundgesetz stehe. Von „Freie Fahrt für freie Bürger“, dem Wahlspruch der Autolobby (ursprünglich 1974 vom ADAC geprägt), sei dort nichts zu lesen.

30 km/h als Regelgeschwindigkeit

Bereits im Verkehrssicherheitsreport 2011 der DEKRA waren folgende Äußerungen des DVR-Präsidenten abgedruckt: „Ein ganz großer Schritt für mehr Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer wäre [...], Tempo 30 würde generell in den Städten die Regelgeschwindigkeit. [...] Bei vernünftiger Beschilderung der dafür geeigneten Straßen mit 50 oder einer höheren Grenze müsste der Verkehrsfluss nicht leiden.“

Mit dieser Meinung steht er nicht allein. Das Europäische Parlament empfiehlt in seinem Aktionsplan für mehr Sicherheit „nachdrücklich, in Wohnbereichen und auf allen einspurigen

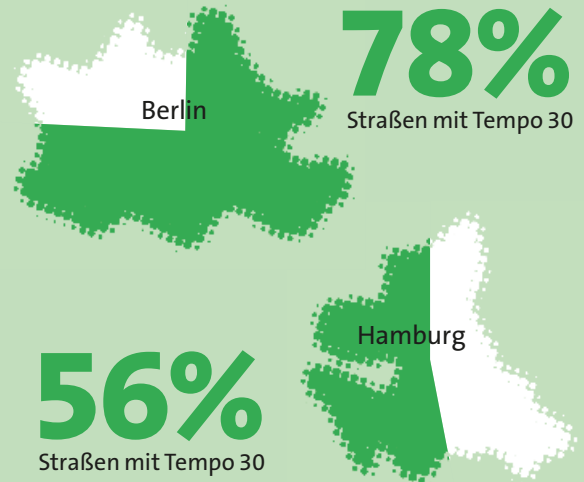
Fatale Fakten (2011)

306.266
Verkehrsunfälle

396.374
„Personenschäden“

4.009
Todesfälle in Unfallfolge

Ausnahme oder Regelfall?



Straßen in Stadtgebieten, die keine getrennte Fahrbahn für Radfahrer haben, [...] generell eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorzuschreiben“. Auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Umweltbundesamt (UBA) empfehlen Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften, sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit, als auch zur Lärminderung.

Kampf dem Schilderwald

Die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h ist in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) im §3 Absatz 3.1 festgeschrieben. Doch bereits seit den 1980er-Jahren gibt es immer wieder Initiativen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, welche die Reduzierung der Differenzgeschwindigkeiten in einer Stadt forderten. Erste Tempo-30-Zonen wurden in den Neunzigern eingerichtet und haben sich bewehrt. Zusätzlich ordneten immer mehr Kommunen vor Kitas, Schulen und Bushaltestellen Tempo 30 an. Eine sehr sinnvolle Entwicklung, die jedoch dazu führt, dass aufgrund der in der StVO festgelegten 50 km/h mittlerweile über den Schilderwald in Deutschland gespottet wird.

Ein Beispiel aus der Hauptstadt: Die Stadt Berlin verfügt über ein Straßennetz mit einer Gesamtlänge von rund 5.400 Kilometern (ausgenommen Autobahnen). 78 Prozent dieser Straßen sind heute mit Tempo 30 beschildert! Das Straßennetz der freien Hansestadt Hamburg ist rund 4.000 km lang. Hier gilt auf 56 Prozent der Straßen Tempo 30. Die Diskrepanz zwischen dem „Normalfall“ der Realität und dem „Regelfall“ der Gesetzgebung ist offensichtlich.



Jetzt unterschreiben!
(www.30kmh.eu)

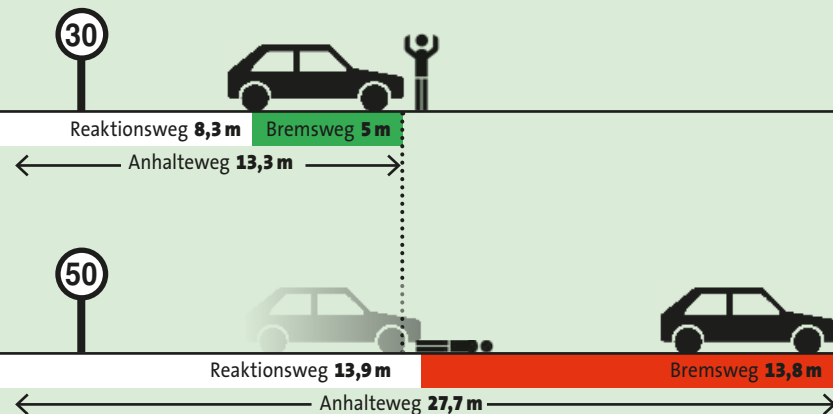
Europäische Bürgerinitiative

Um u. a. diesen Missstand zu beenden, wurde im Herbst 2012 eine Europäische Bürgerinitiative ins Leben gerufen, die von mehr als 60 Organisationen, Umwelt- und Verkehrsverbänden unterstützt wird. Der Wortlaut des Volksbegehrens, das online unterzeichnet werden kann:

„Wir schlagen ein EU-weites reguläres Tempolimit von 30 km/h (20 mph) für städtische Gebiete/Wohngemeinden vor. Lokale Autoritäten können andere Tempolimits festsetzen, wenn sie nachweisen können, wie die Umwelt- und Sicherheitserfordernisse für die schwächsten Straßenverkehrs-Teilnehmerinnen erfüllt werden.“

Bei dieser Initiative geht es nicht darum, Tempo 50 aus den Städten und Ortschaften zu verbannen, wie viele Menschen fürchten. Ein geeignetes Vorrangstraßennetz ist eine Notwendigkeit für jede Stadt. Doch der Großteil der Städte und Ortschaften ...

Anhalteweg im Vergleich



Quelle: Dekra, Werte bei trockener Fahrbahn, Reaktionszeit 1 Sekunde

- besteht aus Nebenstraßen. Um noch einmal auf Berlin und Hamburg zurückzukommen: Die Hauptstadt besteht zu rund 72 Prozent aus Nebenstraßen, die Hansestadt sogar zu 86 Prozent. Wie sinnvoll ist es, drei Viertel unserer Straßen mit zusätzlichen Geschwindigkeitsanordnungen auszustatten?

Wie viele Sekunden ist uns ein Menschenleben wert?

Gegner der 30 km/h-Regelgeschwindigkeit führen ins Feld, dass der Verkehr beim geringeren Limit nicht mehr fließen würde. Den Gegenbeweis kann man sich in Großbritannien anschauen: Dort sammeln die ersten Kommunen seit einigen Jahren Erfahrung mit großflächiger 20-mph-Anordnungen, dem britischen Pendant zu 30 km/h. In Portsmouth gilt seit 2008 auf fast allen Straßen 20 mph. Auch Stadtteile von Bristol, Newcastle und sogar London probieren das Langsamfahren aus. Die Erkenntnis: Selbst großflächige Tempo-30-Bereiche verlängern die Fahrzeiten um durchschnittlich nur 40 Sekunden!

Welche Ausmaße die Überbewertung der Geschwindigkeit annehmen kann, zeigen die in regelmäßigen Abständen auftauchenden Klagen gegen Tempobeschränkungen vor Schulen oder Kitas. Für einigen Medienrummel sorgte etwa die Klage einer Berliner Rechtsanwältin, die sich durch eine Tempo-30-Anordnung vor einer Schule „in ihren Rechten als Autofahrerin auf dem Weg zur Arbeit und zum Einkaufen verletzt“ sah. Die Ablehnung des Richters war eindeutig: Die Abwägung zwischen dem Leben der Kinder und den in diesem Fall zwölf Sekunden Zeitersparnis der Autofahrerin könne nur in einer Richtung ausgehen.

• Claudia Pirsch

MEHR INFOS GEFRAGT?

- ▶ www.vsf.de/tempo30
- ▶ www.adfc.de/tempo30
- ▶ www.tempo30.vcd.org



TEMPO 30 HEISST ...

mehr Verkehrssicherheit, weil:

- der Anhalteweg bei Tempo 30 nicht einmal halb so lang ist wie bei Tempo 50. Die Wahrscheinlichkeit sinkt, dass Unfälle geschehen.
- der Fahrer bei Tempo 30 sein Umfeld besser wahrnimmt und Gefahrensituationen schneller erfasst.
- 80 Prozent der ungeschützten Verkehrsteilnehmer bei einem Unfall mit Tempo 50 schwer oder tödlich verletzt werden. Bei Tempo 30 ist das Risiko für schwere und tödliche Verletzungen nur halb so groß.

weniger Lärm und Luftverschmutzung, weil:

- bei der Reduzierung der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 die Lärmbelastung so stark sinkt, als würde die Verkehrsmenge halbiert.
- die Lärmbelastung durch Beschleunigen und Abbremsen sinkt, da der Verkehr bei Tempo 30 bei angepasster Ampelregelung homogener fließt.
- weniger Brems- und Beschleunigungsmanöver die Emissionen von Feinstaub senken.