Tempo 30 in allen Städten und Gemeinden

Prof. Dr. Maria Limbourg
Universität Essen

1. Bei Tempo 30 ereignen sich weniger Unfälle

Innerhalb von Ortschaften ereignen sich etwa doppelt so viele Unfälle wie außerhalb. Bei den Kinderunfällen ist das Verhältnis innerhalb - außerhalb sogar 15 : 1. Dabei sind zu hohe Geschwindigkeiten die Hauptursache aller Unfälle mit Personenschäden. Aus diesem Grund erscheint es sinnvoll, die Geschwindigkeit innerhalb von Ortschaften von Tempo 50 auf Tempo 30 zu reduzieren. Die Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist keine willkürliche Maßregelung von Autofahrern, sondern eine vernünftige und sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, aber auch für motorisierte Verkehrsteilnehmer innerhalb von Ortschaften. Untersuchungen haben dies eindrucksvoll bestätigt: In Tempo 30-Zonen passieren etwa 40 % weniger Unfälle als in vergleichbaren Tempo 50-Bereichen. Betrachtet man nur die Fußgänger- und Radfahrerunfälle, sind diese Zahlen noch eindrucksvoller. So sank in der Stadt München die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden um 62 % und die Anzahl der Schwerverletzten sogar um 72 %. In Münster konnte eine Verminderung der Unfälle von Fußgängern und Radfahren um 70 % verzeichnet werden. Ähnlich positive Zahlen lassen sich in fast allen Städten, die Unfalluntersuchungen vorgenommen haben, nachweisen (vgl. Übersicht bei Welge,1996). Grund dafür sind die kürzeren Brems- und Anhaltewege bei Tempo 30 in Vergleich zu Tempo 50: Wenn ein Pkw mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h fährt und ein Kind 15 m vor ihm auf die Fahrbahn läuft, trifft der Pkw das Kind mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 47 km/h, wenn der Fahrer eine Vollbremsung macht. Fährt dieser Pkw in derselben Situation mit 30 km/h, kommt er nach 15 m zum Stehen, und das Kind wird nicht angefahren.

2. Bei Tempo 30 haben Unfälle weniger schwere Folgen

Die bislang vorliegenden Untersuchungen zeigen, daß nach der Einführung von Tempo 30 die Anzahl der bei Unfällen getöteten und schwerverletzten Personen um 60 % bis 70 % zurückgeht. Grund dafür ist die Verringerung der Aufprallwucht bei Unfällen mit geringeren Geschwindigkeiten. So ist die Aufprallenergie bei Tempo 50 etwa 2,8 mal größer als bei Tempo 30. Der Aufprall bei Tempo 50 entspricht einem Fall aus 10 m Höhe, während er bei Tempo 30 einem Fall aus nur 3,6 m Höhe entspricht. Das zeigt auch eine Untersuchung von tödlich verunglückten Fußgängern an der Universität Düsseldorf: Während bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h „nur" 30 % aller verunglückten Fußgänger getötet werden, sind es bei Tempo 40 schon 50 % und bei Tempo 50 bereits 80 %. So führt eine Erhöhung der Geschwindigkeit von 30 km/h auf 50 km/h um „nur" 20 km/h zu einer sehr starken Erhöhung des Todesrisikos für Fußgänger und damit auch ganz besonders für Kinder! Ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h gibt es für sie keine Überlebenschance mehr.

3. Bei Tempo 30 können die Gefahren besser erkannt werden

Bei Tempo 50 liegt der Blick ca. 40 m weit weg vor dem Fahrzeug, bei Tempo 30 dagegen nur etwa 15 m. Der Blickwinkel ist breiter, die Situationen rechts und links der Fahrbahn können besser wahrgenommen werden. Je schneller die Fahrgeschwindigkeit ist, desto schlechter können die Autofahrer das Geschehen am Fahrbahnrand (Fußgänger, Radfahrer) wahrnehmen und darauf reagieren. Auch die Anzahl der wahrgenommenen Verkehrsschilder nimmt bei Tempo 50 in Vergleich zu Tempo 30 stark ab.

4. Bei Tempo 30 nehmen die Autofahrer mehr Rücksicht auf Kinder

In Tempo 30-Straßen verringern die Autofahrer wesentlich häufiger ihre Geschwindigkeit, wenn sie Kinder am Gehweg sehen als auf Tempo 50-Straßen (Limbourg, 1994). Grund dafür ist die bessere Wahrnehmung der Kinder am Fahrbahnrand bei einer geringeren Fahrgeschwindigkeit, aber auch das „schlechte Gewissen (Bin ich zu schnell gefahren?)" spielt dabei eine Rolle und führt zu einer Verringerung der Geschwindigkeit. Demgegenüber fahren die Autofahrer auf Hauptstraßen mit Tempo 50 zügig an den Kindern vorbei, ohne sie zu beachten und ohne auf ihre Anwesenheit am Fahrbahnrand mit einer Geschwindigkeitsreduktion zu reagieren.

5. Tempo 30 erhöht die Sicherheit von Senioren im Verkehr

Ältere Verkehrsteilnehmer können nicht mehr so schnell reagieren, sie kommen deshalb als Autofahrer mit Tempo 30 wesentlich besser als mit Tempo 50 zurecht. Sie haben mehr Zeit, sich richtig einzuordnen, die Verkehrszeichen wahrzunehmen, Schilder zu erkennen usw. Aber auch als Fußgänger und Radfahrer sind sie bei Tempo 30 besser geschützt.

6. Tempo 30 bringt mehr Sicherheit für alle nichtmotorisierten Verkehrsarten

Die durch Tempo 30 erreichte Unfallrisikominderung ist am stärksten bei den nichtmotorisierten Verkehrsarten. Fußgänger, Radfahrer, ältere Menschen, Behinderte und insbesondere Kinder werden durch Tempo 30 besser geschützt. Die Reduktion der Unfallzahlen zeigt in diesem Bereich die höchsten Werte (ca. 60 % - 70 %).

7. Tempo 30 bringt mehr Sicherheit für den motorisierten Verkehr

Auch der motorisierte Verkehr profitiert von Tempo 30, denn die Reduktion der Unfallzahlen, der Unfallschwere und Unfallkosten zeigt sich auch für diese Verkehrsart. Schnell Fahren fördert Hektik und Gefahren. Mit Tempo 30 fährt man gleichmäßiger, gelassener und souveräner. Zeichen und Gesten werden leichter wahrgenommen, es bleibt mehr Zeit für Reaktionen. So zeigt z.B. die Evaluation von Tempo 30 / Tempo 40 in der Stadt Dinslaken
eine Unfallkostenreduktion von 42 % auf den Tempo 40-Straßen und von 16 % auf den Tempo 30-Straßen, während sich bei den Tempo 50-Straßen eine Steigerung von 4 % zeigte. Bei den Unfallzahlen zeigte sich in Dinslaken folgendes Bild: Während im Tempo 50-Netz

eine Zunahme von 10 % zu verzeichnen war, verringerten sich im Tempo 30 / Tempo 40-Netz die Unfallzahlen mit Toten und Schwerverletzten um 36 %, die der Leichtverletzten um 11 % und die der Unfälle mit reinem Sachschaden um 6 %. Auch eine Evaluationsuntersuchung in der Stadt Graz (Tempo 30/50) zeigt deutlich, daß sich auch die Unfälle beim motorisierten Verkehr um 14 % verringert haben.

8. Tempo 30 reduziert das motorisierte Verkehrsaufkommen

Wenn die nichtmotorisierten Verkehrsarten sicherer sind, gehen mehr Leute (und ganz besonders Kinder) zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad durch die Stadt. Auch der öffentliche Verkehr wird dann häufiger genutzt, denn an den Haltestellen ist die Sicherheit beim Ein- und Aussteigen größer. Eltern müssen ihre Kinder nicht mehr ständig mit dem Auto transportieren, sie können sie zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren lassen. Auch die Erwachsenen trauen sich dann eher, mit dem Rad in der Stadt zu fahren. Dadurch wird der motorisierte Verkehr entlastet und die Staus werden kürzer und seltener. Weniger Verkehr bedeutet weniger Streß für die Autofahrer, sie können gelassener fahren und werden nicht aggressiv und ungeduldig. Das erhöht wiederum die Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer.
Weniger Verkehr bedeutet auch größere Lücken im fließenden Verkehr für Fußgängerüberquerungen, weniger „Rotfahrer" an Ampeln, weniger riskante Rechts- und Linksabbieger, weniger „Schleichverkehr" durch Wohn- und Schulgebiete und weniger Falschparker auf Fuß- und Radwegen. So werden viele Risiken für den nichtmotorisierten Verkehr vermieden oder gemindert.

9. Tempo 30 führt zu menschenfreundlichen Städten und Dörfern

Tempo 30 bedeutet weniger Lärm, weniger Abgase und mehr Wohnumfeldqualität. Untersuchungen belegen die niedrigeren Schadstoffwerte bei Tempo 30. Kohlenmonoxid, Stickoxide und Kohlewasserstoffemissionen werden geringer. Der Lärmpegel sinkt beträchtlich. Tempo 30 ist ein Beitrag zum Schutz unserer Gesundheit und unserer Umwelt und verbessert die Wohnqualität unserer Städte und Gemeinden (vgl. Welge, 1996).

10. Tempo 30 erhöht die Fahrzeit nur unwesentlich

Mit Tempo 30 wird die Fahrzeit nur um wenige Sekunden länger. Auf einer Strecke von 500 m innerhalb einer Tempo 30-Zone liegt der Zeitverlust bei maximal 5-10 Sekunden im Vergleich zu Tempo 50. Wenn man bedenkt, daß die meisten Autofahrten innerhalb von Ortschaften unter einer Länge von 5 km liegen, kann die maximale Verzögerung höchstens bei 2 Minuten liegen. Können Tote und Verletzte der Preis für diese zwei Minuten Zeitgewinn sein?

11. Tempo 30 sollte möglichst flächenhaft eingeführt werden

Aus allen aufgeführten Gründen erscheint es sinnvoll, die Höchstgeschwindigkeit des Autoverkehrs innerhalb von Ortschaften auf 30 km/h zu reduzieren, am besten

flächendeckend im gesamten Ort oder zumindest in den Wohn-, Schul- und Einkaufsgebieten. Bislang sind folgende Regelungen bekannt:

a) **Tempo 30 - Zonen - Geschwindigkeitsbeschränkung:** Die Stadt definiert die Tempo 30 - Zonen - mit den bekannten Problemen in Bezug auf das „Zonenbewußtsein".

b) Tempo 30 auf allen nicht-vorfahrtberechtigten Straßen, Tempo 50 auf allen Vorfahrtstraßen: Diese Regelung gilt in der Stadt Graz in Österreich. Tempo 50 darf auf allen Straßen gefahren werden, die mit dem Vorfahrtzeichen ausgestattet sind. Auf allen anderen Straßen gilt Tempo 30.

c) Tempo 30 als Stadtgeschwindigkeit: Für die gesamte Stadt oder für das gesamte Dorf gilt Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. In Deutschland findet man diese Art von Regelung nur in kleineren Gemeinden, die einfach das gesamte Dorf als „Tempo 30 - Zone" definiert haben.

12. Tempo 30 muß mit psychologischer Unterstützung eingeführt und durchgesetzt werden

Die Vorteile von Tempo 30 müssen von den Bürgern erkannt und akzeptiert werden. Deshalb ist eine behutsame Einführung und Durchsetzung der Maßnahme mit psychologischer Begleitung erforderlich. Ein sehr gutes Beispiel ist in der Dokumentation der Stadt Tübingen zu finden. Die Öffentlichkeitsarbeit bei der Einführung von Tempo 30 wurde psychologisch begleitet, damit eine möglichst hohe Akzeptanz erreicht wird. In einer ersten Phase wurde die Bevölkerung über Radio und Zeitungen über die Vorteile von Tempo 30 informiert. In einer zweiten Phase wurde auf der politischen Ebene eine breite Bürgerbeteiligung bei den Planung und Einrichtung der Zonen angestrebt und auch erreicht. Danach wurde Tempo 30 eingeführt. Damit die Autofahrer sich daran gewöhnen können, wurde mit vielfältigen Erinnerungshilfen gearbeitet. Anschließend wurde Tempo 30 intensiv gemessen, aber es wurden keine Bußgelder erhoben. Die Bevölkerung wurde über die Ergebnisse der Messungen laufend informiert. In einer weiteren Phase wurde dann auch mit Bestrafung gearbeitet. Für einzelne Zielgruppen (Schüler, Lehrer, Eltern, Studierende, Arbeiter, Angestellte, Beamte usw.) wurden spezielle Programme ausgearbeitet. Die Ergebnisse zeigen eindeutig, daß in der Stadt Tübingen eine hohe Akzeptanz und Einhaltung von Tempo 30 erreicht werden konnte.

13. Tempo 30 muß konsequent „durchgesetzt" werden

Zahlreiche Untersuchungen zeigen, daß ca. 87 % der Kraftfahrzeuge in Tempo 30 - Zonen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h überschreiten. Es werden durchschnittliche Geschwindigkeiten von ca. 38 km/h erreicht. Im Vergleich dazu wird in Tempo 50 - Straßen durchschnittlich mit ca. 43 km/h gefahren. Damit die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingehalten wird müssen entweder die Straßen bauliche verändert werden oder es muß die Einhaltung der Geschwindigkeit durch die Polizei oder durch das Straßenverkehrsamt überwacht werden.

14. Bauliche Maßnahmen in Tempo 30 - Zonen müssen nicht teuer sein!

Für die Ausgestaltung von baulichen Maßnahmen kommen sowohl **einfache** als auch **aufwendige** bauliche Maßnahmen in Betracht (Welge, 1996).

Zu den **einfachen baulichen Maßnahmen** zählen provisorische Verengungen des Straßenraums, z.B. Poller, Kübel, „Freiburger Betonkegel", Plauteauerhöhungen, alternierendes Parken, Querungshilfen usw.
Aufwendige bauliche Maßnahmen sind Umgestaltungen des Straßenverlaufs, Veränderungen an Kreuzungs- und Knotenpunkten, Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen, Kölner/Berliner Teller, Grünbeete, Baumscheiben, Mittelinseln oder Schwellen.

Bei einer Umfrage des Deutschen Städtetages zeigte sich, daß ca. 15 % der Städte, die sich an der Umfrage beteiligt haben, keine baulichen Maßnahmen bei der Ausweisung ihrer Tempo 30 - Zonen ergriffen haben. Sie haben lediglich Beschilderungen und Markierungen vorgenommen. Weitere 25 % der Städte haben sich vorwiegend einfacher baulicher Maßnahmen bedient (z.B. Münster), während ca. 60 % der Städte zur Umsetzung ihrer Tempo-30-Konzepte aufwendige bauliche Maßnahmen vorgenommen haben.

15. Tempo 30 muß in der Verkehrserziehung thematisiert werden

Sowohl in der Grundschule als auch in den weiterführenden Schule müssen die Kinder und über sie auch ihre Eltern die Vorteile von Tempo 30 kennenlernen. Dabei hat sich die Einbeziehung von Schulkindern bei den Tempo 30 - Kontrollen durch die Polizei bewährt. Autofahrer erkennen so den Sinn von polizeilichen Tempo 30 - Überwachungsaktionen. Weitere Aufklärungsaktionen für Eltern können auch in den Kindergärten durchgeführt werden. Und nicht zuletzt sollte das Thema „Tempo 30" auch in den Fahrschulen ein Schwerpunkt der Ausbildung sein.

Literatur

ARBEITSKREIS VERKEHR (1994): Wege zu menschenfreundlichen Städten und Dörfern, Berlin.
ADAC (1995): Macht Tempo-30-Zonen sicherer. Motorwelt, 2, S. 6 - 8.
ADAC (1990): Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung, München.
ADFC (1989): Stellungnahme zum Themenbereich „Tempo 30" vom 26.4.89, Bremen.
Deutscher Städtetag (1989): Tempo 30 - Materialien zur Verkehrsberuhigung in den Städten, Köln.
Hagemeister, C. und Westhoff, K. (1997): Psychologische Unterstützung von Tempo 30. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 43, 4, S. 157 - 166.
Limbourg, M. (1994): Kinder im Straßenverkehr. GUVV-Westfalen-Lippe, Münster.
Limbourg, M. (1997): Kinder unterwegs im Verkehr. Deutsche Verkehrswacht, Meckenheim.
Limbourg, M. u. a. (1994): Tempo 30 und das Verhalten von Autofahrern gegenüber Kindern im Straßenverkehr. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 40, S. 189.
Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (1991): Kinder für Tempo 30 - Tempo 30 für Kinder. Düsseldorf.
Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (1992): Tempo 30 jetzt. Düsseldorf.
Senatsverwaltung für Arbeit, Verkehr und Betriebe (ohne Jahresangabe): Tempo 30 aber sicher, Berlin.

Stadt Dinslaken (1994): Tempo 30/40 in der Stadt Dinslaken. Stadtverwaltung Dinslaken, Planungsamt.
Stadt Graz (1994): Tempo 30/50 in Graz. Stadtverwaltung Graz.
Stadt Tübingen (1992): Tempo 30 für Tübingen. Dokumentation, Tübingen.
Verband der Schadensversicherer (1990): Tempo 30 - Zonen - Auswahl und Einrichtung, Köln.
Statistisches Bundesamt (1997): Straßenverkehrsunfälle 1996, Wiesbaden.
Verkehrswacht München (1993): Tempo 30 - Pro und Contra, Stellungnahme vom 13.12.93, München.
Welge, A. (1996): Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den Städten. Rechtliche Rahmenbedingungen. Straßenverkehrstechnik, 2, S. 67 - 72.