

Artikel "DIE ZEIT" 15. Juli 2021



Bildung sind Tempo-30-Zonen wie hier in Leipzig noch die Ausnahme. Künftig könnten sie zur Regel werden

Mehrere Oberbürgermeister würden das Tempo innerorts gern auf 30 km/h drosseln. Ist das eine gute Idee? VON ANNE HÄHNIG

Gravierende Veränderungen kommen manchmal ganz unscheinbar dahinter, ganz banal und oder ver-schwimmt – vor allem dann, wenn keiner sie be-merken soll.

So wie am Dienstag, voriger Woche. Da ver-kündeten insgesamt sieben Städte gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag eine Nachricht, die da-rum angelegt war: eine Sache so zu präsentieren, dass bloß nicht zu viel Aufregung entsteht. Denn es ging um etwas, das viele Deutsche sehr lieben. Immer noch, trotz Klimawandels und anderer Krisen: die Auto. Und dessen Geschwindigkeit.

Das Städtetag ist nämlich ein der Mischung, ver-schieden für Modellversuche zum Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, und zwar außerhalb von Hauptstraßen. Nur ein paar Zeitungen griffen das kurz auf. Denn wenn neben Städte Modellversuche machen wollen – was soll daran groß neu sein?

Dabei wäre das, was die Kommunen – darunter Leipzig, Aachen und Augsburg – möglichst zeitnah ausprobieren wollen, eine Revolution. Die Städte versuchen nicht weniger, als Tempo 30 innerhalb von Ortschaften einzuführen; jedenfalls teilweise und jenseits der Hauptverkehrsachsen. Dafür wollen sie, dass der Bundestag die Straßenverkehrsordnung ändert. Bürgermeister sollen künftig entscheiden können, wie schnell auf ihren Straßen gefahren werden darf. So wollen sie die Freiheit bekommen, ein Tempolimit einzuführen. Denn sie glauben, dass eine geringere Geschwindigkeit den Verkehr effizienter, klimaschonender und sicherer mache, wie der Städtetag erklärt.

Streiten die Deutschen über Tempolimit, geht es meist um Autobahnen und die Frage, ob 130 km/h eigentlich zu wenig ist, um sich anständig fortzubewegen. Geht es nach einigen Bürgermeistern und ihren Stadplänen, müsste eine progressive Verkehrs-politik erst einmal innerorts ansetzen. Sie wollen den Verkehr in ihren Städten verändern, manche sogar revolutionieren.

Da ist zum Beispiel Frauke Burgdorf, die Stadtbaurätin von Aachen. Sie sagt, sie wolle »mehr Gelassenheit im Verkehr organisieren«. Es gehe ihr auch nicht nur um »Modellversuche«, so wie es der Städtetag formuliert. Ebenso wenig darum, auf sogenannten Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich weiter bei 50 km/h zu bleiben. Sondern darum, darüber nach-zudenken, ob man die Ausnahme künftig zur Regel macht. Ausnahme könnte Tempo 50 werden. Die Regel, das wäre dann Tempo 30. Das würde auch zur Entspannung der Autofahrer beitragen, glaubt Burgdorf. Schon heute sei es so, dass in vielen Straßen eine gedrosselte Geschwindigkeit gelte. Die Innenstadt von Aachen ist bereits eine Tempo-30-Zone. Dafür müssten 150 Schilder aufgestellt werden. Und so viele Schilder, sagt Frauke Burgdorf, »das stress«.

Die Verkehrspolitik lässt den Städten heute relativ wenig Handlungsspielraum. Möchten Kom-munen in Straßen oder auch nur einzelnen Ab-schnitten davon die Höchstgeschwindigkeit re-duzieren, müssen sie das beantragen und begrün-den. Etwas damit, dass ein Kindergarten auf dem Weg liegt; dass Anwohner vor Lärm geschützt werden müssen. Oder damit, dass sich eine Gegend zum Unfall-Schwerpunkt entwickelt hat. Aber die Regeln dafür sind streng. So erzählt zum Beispiel Eva Weber, CSU-Oberbürgermeisterin von Augs-burg: »Wir müssen manchmal schenden Auges zulassen, dass an schwierigen Stellen erst Unfälle

passieren, bevor wir die Tempo-30-Schilder auf-stellen können.« Deshalb plädiert sie für die Ge-setzesänderung. Also dafür, den Städten die Macht über das Tempo zu geben.

Weber, die natürlich um Gottes willen Auto-fahrer nicht aufregen will, versichert auch, dass das alles aus ihrer Sicht keine große Sache sei. Denn anders als manche ihrer Kollegen aus der Städtetag-Initiative will sie nicht überall in ihrer Stadt Tempo 30 einführen. »Wir finden nur, dass wir als Städte am besten beurteilen können, wo eine Ge-schwindigkeitsbegrenzung angemessen ist«, sagt sie.

Bloß: Was angemessen ist und was nicht, das ist natürlich eine hochpolitische Frage.

Dass sich für die Initiative nur mittlere Groß-städte zusammenschließen haben, ohne Berlin, Ham-burg oder München, liegt daran, dass deren Betei-ligung die Sache heftig hätte politisieren können. Die Vordenker der Tempo-30-Initiative wollen aussernde, emotionale Debatten möglichst ver-hindern – aus Sorge davor, dass am Ende alle großen Parteien Abstand von der Idee nehmen könnten.

In Leipzig haben solche Debatten schon be-gonnen: Auch hier würde der Oberbürgermeister gern Tempo 30 teilweise einführen; Burkhard Jung (SPD) ist sogar Präsident des Städtetags. Doch in der Stadt meldete sich, als der Plan bekannt wurde, sehr schnell zum Beispiel die Handwerkskammer zu Wort. Und protestierte.

Ein Treffen mit Volker Lux, deren Haupt-geschäftsführer. Er kommt im weißen Hemd und parfümiert um die Ecke und bitter einen, in sein Auto einzusteigen. Er finde den Vorschlag des Städtetags »gaga«, sagt er. Aber man könne das doch gemeinsam testen: Wie fährt es sich an einem Frei-tag um 13 Uhr mit Tempo 30 durch Leipzig?

Abfahrt am Büro der Handwerkskammer, zen-tralunah. Bricht man von hier aus auf, kommt eine Ampel nach der anderen. So ist auf den ersten Kilo-metern gemeinsam mit Volker Lux kaum zu merken, dass er nur 30 km/h fährt, also langsamer als erlaubt. Wenn überhaupt etwas anders ist als sonst, dann vielleicht: dass sich das Fahren recht entspannt anfühlt. Aber er, sagt Lux, nehme das anders wahr: »Ich bin überhaupt nicht ent-spannt, weil ich pausenlos auf den Tacho gucken muss.« Er könne, so sagt er das, »vor Kopfschütteln ein Schleudertrauma kriegen«.

Ein Tempolimit in der Stadt würde ihn noch mehr ärgern als eines auf der Autobahn. Hand-werker seien schließlich ständig unterwegs, nicht nur in der Rushhour, wenn der Verkehr schlecht fließt. Und sie seien darauf angewiesen, schnell voranzukommen.

Als Lux diesen Satz zu Ende gesprochen hat, tritt er zart auf die Bremse. »Wir rasen schon wieder«, sagt er mit ironischem Unterton. Sein Tacho zeigt 35 km/h. »Ich verstehe überhaupt nicht, wie man ausgerechnet in dieser Corona-Zeit, in der unser Alltag von Einschränkungen dominiert wird, wie man jetzt auf die Idee kommt, die Leute schon wieder neu zu gängeln.« Außerdem frage er sich, ob das überhaupt logisch sei. Sei der Umwelt wirklich gedient sei, wenn Autos langsamer und deswegen auch länger unterwegs seien? Und verleihe das gemächliche Fahren nicht dazu, sich abzulenken zu lassen, zum Beispiel vom Handy?

Was für ein Tempolimit in Ortschaften spricht, hat das Umweltbundesamt zusammengetragen. Es kam in einem Papier von 2016 zu der Erkenntnis, dass Tempo 30 – allerdings auf städtischen Haupt-straßen – »überwiegend positive Wirkungen« habe. Angeführt wird die Lautstärke, die sich um ein bis vier Dezibel verringere. Auch Unfälle würden sel-

terer oder weniger schwerwiegend. Denn bei 50 km/h ist der Bremsweg fast dreimal so lang wie bei 30 km/h. In Tempo-30-Zonen in Berlin habe sich die Zahl der Unfälle um zehn Prozent verringert, so das Amt.

Was aber ist mit den möglichen negativen Folgen eines Tempolimits? Dass Autofahrten länger dauern könnten, dass sich der Verkehr noch stärker ballt? Die Reizwertverluste seien »volkswirtschaftlich kaum relevant«, steht im Papier des Umwelt-bundesamts. Mit einem geringeren Durchschnit-tempo verheißt die Behörde sogar die Hoffnung, dass der Verkehr dann besser fließe. Zumal das, was viele, eher Ampeln, einparkende Autos, abbiegende Radfahrer oder querende Fußgänger seien.

Ausgerechnet ein Hauptargument des Städtetags für niedrigeres Tempo aber – nämlich der Klimaschutz – ist schwieriger zu belegen. Vermindert langsames Fahren wirklich die Emissionen? Es gibt ein paar Studien, die das nahelegen. In Madrid sank der Schadstoffausstoß nach Einführung eines geringeren

Regeltempo. Allerdings räumt das Umweltbundesamt ein, dass die Sache bislang nur wenig untersucht sei. Die Zusammenhänge seien komplex. Dennoch sei wenig ausgeglichen. Und wenn der Verkehr dank Tempo 30 tatsächlich besser fließe, sei auch mit einer deutlichen Emissionsreduktion zu rechnen.

Der ADAC, der gegen ein neues Tempolimit ist, sieht das anders. Er verweist auf eigene Untersu-chungen, die gezeigt hätten, dass der Schadstoff-ausstoß nicht sinke.

Eitigen Protagonisten der Tempo-30-Initiative geht es aber um mehr als nur die Emissionsreduktion. Sie wollen die Städte verändern. Belis Onay zum Bei-spiel, Oberbürgermeister der Caritas in Hammover, räumt von einer statistischen Untersuchung aus 2019: Gerade hat Onay in Niedersachsen heftige Debatten ausgelöst, weil er einige relevante Straßenabschnitte für den Verkehr gesperrt hat, um dort unter anderem ein Theaterfestival zu veranstalten. Er selber spricht

von einer »Fahrtausemotionalität«, die in dem Thema stecke. Er habe häufig den Eindruck, sagt Onay, als wäre das sein Glashauskämpf.

Aus seiner Sicht sei es aber so: Das Auto sei bislang bevorzugt beherrscht worden. Das wolle er beenden. Die Reduzierung auf Tempo 30 habe zwar nicht das Ziel, den Leuten das Autofahren zu verbieten. Er wolle aber die Innenstadt attraktiver machen.

»Kommende Autos helfen da nichts«, sagt er. Und: Er sehe vielen überlegenderen Argumenten gegen Tempo 30.

Städtetag und Bürgermeister hoffen nun darauf, dass schon im Wahlkampf der nächsten Bundes-versammlung das Versprechen erbracht, Kommunen die Freiheit über Tempo 30 geben. Die Bundesregie-rung, die schon im Wahlprogramm versprochen hatte, werde sich, nach dem Wahlprogramm, nicht ändern. Die Grünen: »Es reicht nur kann man nicht mehr machen.«

Siehe auch Streife, S. 18. Ist es angemessen, Diesel- und Benziner aus der Berliner City zu verbannen?

40

Sekunden pro Kilometer. Um so viel Zeit verzögert sich eine Fahrt maximal bei einer Herabsetzung des Tempolimits auf 30 km/h

Die Zukunft liegt in deinen Händen



Verschaffe dir Gehör

Konferenz zur Zukunft Europas