

ADAC: Tempo 30 für alle bringt Nachteile

Ein generelles Tempo 30 in allen Ortschaften bringt nichts für die Verkehrssicherheit, kostet zusätzlich Geld und belastet die Umwelt. Mit dieser Position geht heute der ADAC in Berlin in die Fachtagung des Umweltbundesamts mit dem Thema „Tempo 30 - Chancen, Hindernisse, Erfahrungen“ zur Einführung von 30km/h als Regelgeschwindigkeit in Städten und Gemeinden.

Der ADAC lehnt eine solch starre Regelung strikt ab und fordert stattdessen für Wohnstraßen einen effizienteren Einsatz von Tempo-30-Zonen. Der Club nennt dafür mehrere Gründe:

„Tempo 30 ist kein Gewinn für die Verkehrssicherheit: Die Autofahrer akzeptieren die heutigen Tempo-30-Zonen in Wohngebieten als sinnvoll. Bei einheitlichem Tempo 30 wird der "Schleichverkehr" durch Wohngebiete dramatisch zunehmen, da kein Zeitgewinn mehr durch das Benutzen von Hauptverkehrsstraßen besteht. Mehr Verkehr in Wohngebieten bedeutet größere Gefahr für Fußgänger und Radfahrer.

Tempo 30 kostet die Kommunen Geld: Viele Straßen abseits der Wohngebiete müssten mit großem finanziellem Aufwand baulich umgestaltet werden, zum Beispiel durch Fahrbahnschwellen, um damit Tempo 30 durchzusetzen. Außerdem würde der Schilderwald größer, da in Straßen, auf denen Tempo 50 gelten soll, Unmengen von Schildern aufgestellt werden müssten.

Tempo 30 ist schlecht für die Umwelt: Bei Tempo 30 muss im niedrigeren und damit ungünstigeren Gang gefahren werden. Untersuchungen zeigen, dass mit Tempo 30 Lärm- und Schadstoffemissionen nicht verringert werden können und der Verbrauch sogar steigt.

Tempo 30 schadet dem ÖPNV: Bei niedrigeren Geschwindigkeiten würden die Betriebskosten durch erhöhten Personal- und Fahrzeugaufwand im öffentlichen

Busverkehr ansteigen, ebenso die Kosten für die Nutzer. Die Konkurrenzfähigkeit zum Pkw würde dadurch verschlechtert.“

Der ADAC fordert, in den Städten ein leistungsfähiges Netz von Hauptverkehrsstraßen aufrecht zu erhalten, beispielsweise durch geeignete Maßnahmen wie "Grüne Wellen". In Wohngebieten ist Tempo 30 dort sinnvoll, wo ein "Zonenbewusstsein" entstehen kann und der Straßencharakter eine langsame Fahrweise unterstützt. Dazu gehören eine überschaubare Gebietsgröße, gleichwertige Straßen und im Einzelfall unterstützende bauliche Maßnahmen. (ampnet/Sm)