

# Tempo 30

## Es begann in Buxtehude

**Abgebremst.**  
Vor 40 Jahren führte  
Buxtehude als erste Stadt  
Tempo 30 ein. Damals war  
der Aufschrei groß.  
Heute werden 30er-Zonen  
immer beliebter.

THOMAS HÖDLMOSE

**W**elch eine Aufregung in Buxtehude im November 1983: Was für ein „Angriff“ fand da statt auf das Auto, auf den Grundsatz „freie Fahrt für freie Bürger“ – und das im Autoland Deutschland?

Tempo 30 – wie bitte?

Das fragten sich damals viele in der Hansestadt – und in ganz Deutschland. Buxtehude war mit der Temporeduktion vorgeprescht. In ausgewiesenen Modellstraßen wurden zur Verkehrsberuhigung bepflanzte Betonringe an den Straßenrändern platziert, auch Bodenwellen wurden eingebaut. Was Autofahrer genauso auf die Palme brachte wie das unerhört niedrige Tempolimit. Weil alles ungewohnt war, wurde auch der eine oder andere „Blumenkübel“ gerammt. Der Zorn richtete sich gegen die Stadtpolitik – namentlich gegen den Stadtbaurat und Tempo-30-Vorkämpfer Otto Wicht, der sich als „Kübel-Otto“ beschimpfen lassen musste.

Doch was vor 40 Jahren für Ärger und Protest sorgte, ist längst selbstverständlich geworden in den Städten. In Buxtehude gilt heute beinahe flächendeckend Tempo 30 – ausgenommen sind lediglich Gewerbegebiete und Durchzugsstraßen. „Wenn ein Neubaugebiet geplant wird, ist klar, dass es eine Tempo-30-Zone wird“, sagt Johannes Kleber, Verkehrsplaner im Stadthaus.

**A**uch in Österreich hat sich Tempo 30 in Gemeinden und Städten längst etabliert. Aktuell gilt nach Angaben des Verkehrsministeriums auf rund 7600 Straßenkilometern ein Tempolimit von 30 km/h – ein Viertel davon in Wien. Auf rund einem Zehntel aller Straßen gilt im Ortsgebiet Tempo 30. Dieser Wert könne in der Realität sogar noch etwas höher sein, weil nicht alle Tempolimits von den Ländern vollständig zentral vermerkt würden, heißt es aus dem Ministerium.

Beim Verkehrsclub Österreich (VCO) sieht man Tempo 30 in jeder Hinsicht positiv. Im Fall eines Unfalls sinke das Risiko tödlicher Verletzungen für Fußgänger massiv. Zudem sinke der Dauerschallpegel um im Schnitt drei Dezibel – das werde wie eine Halb-

derung der Verkehrsmenge wahrgenommen, so der VCO. Dazu komme eine geringere Luftschadstoffbelastung. Anders das Resümee des Autofahrerclubs ÖAMTC. Dort weist man auf Umfragen, wonach sieben von zehn Befragten ein Absenken des Tempolimits im Ortsgebiet auf 30 km/h ablehnten. Tempo 30 führe auch nicht automatisch zu einer Verminderung der Emissionen. Wichtiger sei vielmehr, dass der Verkehr konstant fließe. Auch der Zeitverlust sei ein Aspekt, den man berücksichtigen müsse.

**G**erade was die Sicherheit betrifft, spricht jedoch viel für ein geringeres Tempo. Beim Zusammenstoß eines Autos mit einem Fußgänger bei Tempo 30 liege die Wahrscheinlichkeit für einen tödlichen Ausgang bei unter zehn Prozent, sagt Klaus Robatsch, Leiter des Bereichs Verkehrssicherheit im Kuratorium für Ver-

kehrssicherheit (KfV). Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h steige die Wahrscheinlichkeit, getötet zu werden, auf bis zu 40 Prozent. Das KfV fordert deshalb eine „Regelumkehr“ beim Tempo im Ortsgebiet. So sollte 30 km/h als generelles Tempolimit vorgegeben werden. Und nur, wenn es die Verkehrssicherheit zulasse, sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h erhöht werden. „Leider wird in der österreichischen Straßenverkehrsordnung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs auf Kosten der Sicherheit noch immer eine zu hohe Priorität eingeräumt“, sagt Robatsch. Was es außerdem brauche, seien mehr Kontrollen in den Gemeinden. Derzeit würden mehr als zwei Drittel der Autofahrer Tempo 30 im Ortsgebiet nicht einhalten.

Mehr Kontrollen – das wünschen sich auch Gemeindebund und Städtebund. Die Kommunen würden außerdem am liebsten

die Kompetenz bekommen, die Radarmessungen – wie früher – wieder selbst durchzuführen. Denn momentan sei es um die Disziplin der Autofahrer nicht gut bestellt: Eben wegen der mangelnden Überwachung würden die Geschwindigkeiten in Tempo-30-Zonen um mehr als 70 Prozent überschritten, heißt es beim Städtebund. Was Städte und Gemeinden außerdem wollen, ist mehr Spielraum bei der Ausweisung neuer 30er-Zonen. Derzeit gibt es hier noch rechtliche Hürden in der Straßenverkehrsordnung (StVO), die es erschweren, ein niedrigeres Tempo zu verordnen. „Selbst wenn eine Straße an einer Volksschule, einem Kindergarten oder einem Seniorenheim liegt, wird der Antrag von der Behörde unter Berufung auf die Straßenverkehrsordnung oft abgewiesen“, sagt Lina Mosshammer vom VCO.

280 Gemeinden und Städte fordern deshalb gemeinsam mit dem VCO von der Bundesregierung eine entsprechende Reform der Straßenverkehrsordnung, um mehr Spielraum zu bekommen. Aus dem Verkehrsministerium heißt es dazu: „Aktuell laufen zu dieser Gesetzesnovelle die regierungsinternen Gespräche. Unser Ziel ist es hier, dass wir uns so schnell wie möglich auf einen fertigen Entwurf einigen.“

**U**nd was sagt die wissenschaftliche Verkehrsplanung? Jedenfalls sei eines klar: Nachteile hätten Tempo-30-Zonen überhaupt keine, sagt Verkehrsplaner Hermann Knoflachner von der Technischen Universität Wien. „Alles, was langsamer ist, ist auch umweltfreundlicher und sicherer – und es fördert außerdem die lokale Wirtschaft. Wenn Sie mit einem 30er langsam durch den Ort fahren, sehen Sie mehr, da bleibt man als Autofahrer dann leichter stehen, man bleibt eher im Ort.“ Allerdings sei Tempo 30 allein nur eine „ziemlich schwache Maßnahme“. Zusätzlich sollten auch die Straßen grundlegend umgestaltet werden: „Wir haben Straßenräume gebaut, die zum Schnellfahren verleiten.“ Am besten wäre es aus Sicht Knoflachners, wenn auch auf den anderen Straßen das Tempolimit gesenkt würde – also 80 km/h auf Freilandstraßen und 100 km/h auf den Autobahnen. Die Aufregung darüber würde sich, ähnlich wie bei den 30er-Zonen, binnen weniger Wochen legen, glaubt der Verkehrsexperte. „Das wäre überhaupt kein Problem.“

**I**n Buxtehude geht die Stadtpolitik 40 Jahre nach dem Aufruhr längst neue Wege – in Richtung noch mehr Entschleunigung. So gilt in einem Teil der Altstadt mittlerweile Tempo 20. „Wir haben das als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich ausgewiesen“, sagt Verkehrsplaner Kleber. Eigentlich wollte die Stadt sogar noch weiter runtergehen – auf Tempo 10. Doch das sei rechtlich derzeit nicht möglich, sagt Kleber. Im „amtlichen Verkehrszeichenkatalog“ gebe es keine 10 km/h-Schilder.

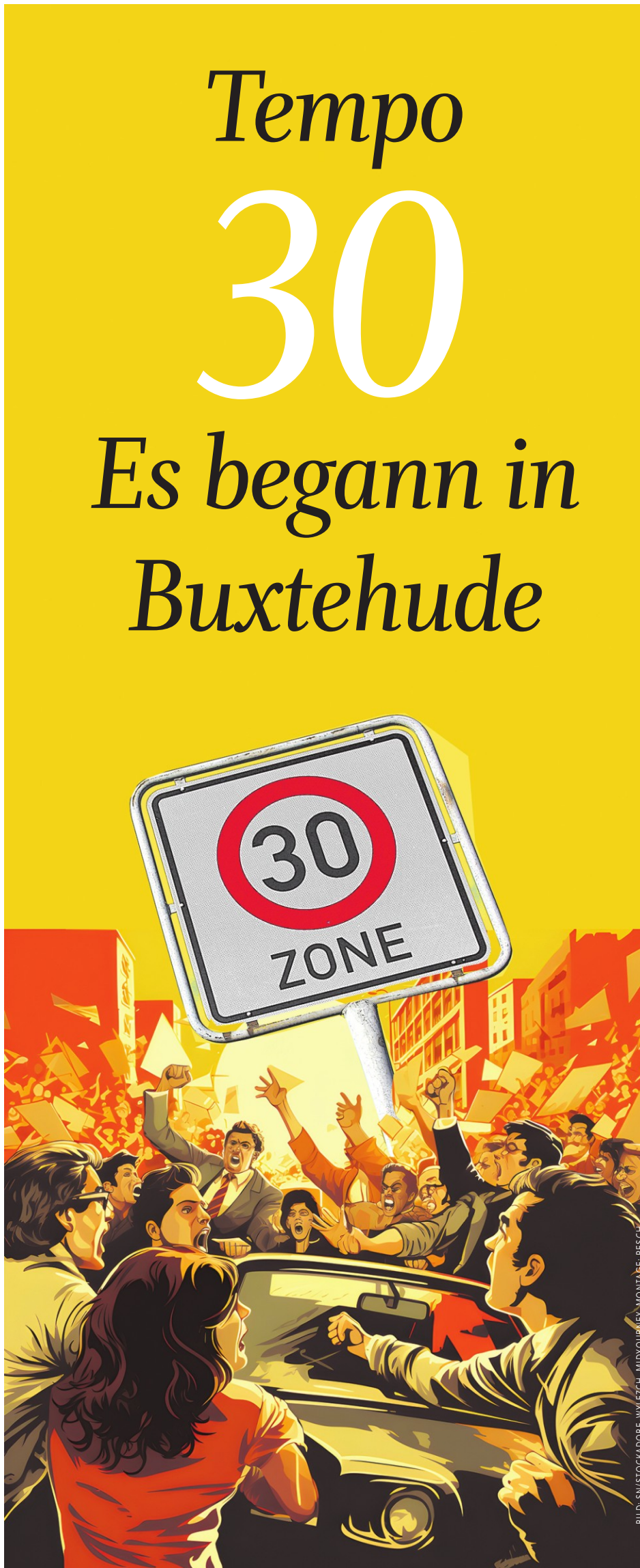


BILD: SHUTTERSTOCK/DOBE-WYLECZ, MIDJOURNEY, MONTAGE: RESCHER