

Beginnt im Kopf

Mit Tempo 30 ließe sich die Zahl der Unfallopfer in Wohngebieten halbieren – Fazit von Forschungsarbeiten dreier Bundesbehörden.

Als Franz Josef Strauß im letzten Herbst „das Gesabbel über Tempo-Limit satt“ hatte, setzte er sich eine dicke Sonnenbrille auf und unternahm, vermeintlich inkognito, eine Testfahrt in seinem BMW 524 td.

Bevor er mit Tempo 100 auf der Autobahn nach Kiefersfelden fuhr, schlich er mit 30 Sachen durch die Münchner City,

ren Bürgerinitiativen für Tempo-Limits in Wohnzonen mobil.

Während vor allem Eltern kleinerer Kinder mit Slogans wie „Lieber schleichen als Leichen“ allerorten für Verkehrsberuhigung streiten, macht mancher Autofahrer noch immer Front gegen die Forderungen nach innerörtlicher Tempo-Drosselung – bisweilen gar mit Aufklebern wie „Ich will rasen“ oder „Lieber tot als Tempo-Limit“.

Künftig wird die Tempo-30-Diskussion weniger emotional geführt werden können.

Denn am Montag und Dienstag dieser Woche präsentieren bei einem Kolloquium im ehemaligen Berliner Reichstagsgebäude Experten dreier Bundesbe-

- ▷ Unfälle mit schwerem Sachschaden (mehr als 3000 Mark) sind um etwa 40 Prozent zurückgegangen;
- ▷ die Gesamtzahl der Unfälle ist in fast allen Langsam-Zonen konstant geblieben, während sie in vergleichbaren Stadtvierteln mit Tempo 50 zum Teil um ein Fünftel stieg.

Als Schall und Rauch hat sich die Prognose von Tempo-30-Gegnern erwiesen, daß Lärm und Auspuffgase in den Test-Vierteln zunehmen würden: Eher im Gegenteil: Subjektiv empfinden die Anlieger nach ADAC-Umfragen in Buxtehude, daß es in ihrer Straße ruhiger geworden ist – die Autofahrer haben sich dort daran gewöhnt, schon bei niedrigen Drehzahlen in einen höheren Gang zu schalten.

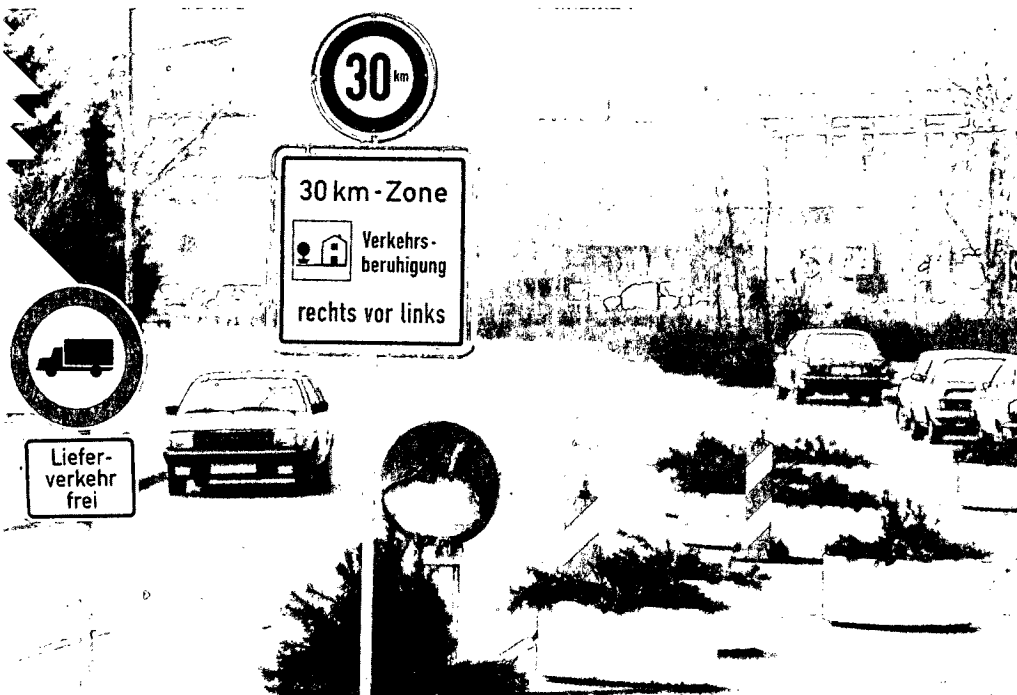
Für endgültige Aussagen zur Schadstoff-Entwicklung ist es nach Angaben des Umweltbundesamtes (UBA) noch zu früh. Zunehmen werde, meint UBA-Mitarbeiterin Alice Döldissen, der Dreck in der Luft „bei ruhiger Fahrweise jedenfalls nicht“. Erste Messungen ergaben sogar Hinweise auf „deutliche Rückgänge“ von Schadstoff-Emissionen.

Angeheizt worden war die Tempo-30-Diskussion vor drei Jahren durch eine noch von der SPD/FDP-Regierung eingesetzte Kommission unter Vorsitz des ehemaligen CSU-Innenministers Hermann Höcherl. Unter dem Eindruck des Befundes, daß allein von 1953 bis 1982 mehr als 440 000 Menschen (darunter 35 000 Kinder) im Straßenverkehr gestorben waren, vor allem infolge überhöhter Geschwindigkeit, regte die Höcherl-Kommission damals an, Tempo 30 fünf Jahre lang in einigen Städten zu testen.

Im norddeutschen Buxtehude etwa führte daraufhin Stadtbaurat Otto Wicht 1983 die alte Rechts-vor-Links-Regel wieder ein; dazu ließ er auf 40 Kilometern Straße 182 Blumenkübel aus Beton aufstellen. Erboste Autofahrer beschimpften Wicht als „Kübel-Otto“.

In Hamburg wurde seit 1983 in 280 Wohnvierteln (über 700 Straßenkilometer) Tempo 30 verordnet. Und seit ab März dieses Jahres eine „Zonengeschwindigkeits-Verordnung“ jeder Kommune gestattet, bis 1989 versuchsweise Schleichgebiete einzurichten, proben bundesweit, wie Bernd Herzog-Schlagk vom Berliner „Arbeitskreis Verkehr“ resümiert, „Tausende von Gemeinden“ Verkehrsberuhigung in eigener Regie.

Nordrhein-Westfalen etwa will in den nächsten Jahren 120 Millionen Mark aus Landesmitteln für Verkehrsberuhigung ausgeben; innerstädtische Straßen sollen mit Hilfe von Grünpflanzen und Fahrbahnverschnenkungen wieder begehbar und beispielbar gemacht werden. Auch der ADAC will nicht mehr abseits stehen: Seit letztem Jahr leiht er ein „Wohnstraßen-Mobil“ aus, mit dessen Inventar – Baukasten-Bäumen, Bänken und Plastikrasen – die Anlieger das „Moblieren“ ihrer Straße üben können. An-



Verkehrsberuhigtes Wohngebiet in Buxtehude: „Lieber schleichen als Leichen“

„hinter mir lange Schlangen“ und „Lichtzeichen“ – was zu beweisen war: „Manche hupten“, berichtete Strauß anderntags in der „Bild“-Zeitung, „andere zeigten mir den Vogel.“

Der Tempo-30-Selbstversuch des bayrischen Ministerpräsidenten war die bislang spektakulärste Episode in einem Streit, der die Bundesbürger seit Jahren ähnlich entzweit wie die Kontroverse um die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen: Immer mehr Städte und Gemeinden begrenzen in ihren Wohngebieten das Tempo auf 30 Stundenkilometer – nicht der Luftreinhaltung wegen, sondern um die Unfallgefahr zu mindern.

Denn beunruhigt durch den Umstand, daß die Bundesrepublik mit ihrer Verkehrstoten-Quote (1981: 18,9 pro 100 000 Einwohner) vor Staaten wie Japan (9,6), Großbritannien (10,7) oder Holland (12,7) liegt und zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschäden in Ortschaften geschehen, machen seit Jah-

hörden „Erste Erfahrungen aus der Praxis“ (Titel) mit Versuchen zur „flächenhaften Verkehrsberuhigung“ in Wohngebieten.

Seit 1981 haben Fachleute der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, der Bundesanstalt für Straßenwesen und des Umweltbundesamtes Forschungsprojekte begleitet, mit denen in Berlin, Buxtehude und vier weiteren Gemeinden die Auswirkungen von Tempo-Limits auf Unfallzahlen, Schadstoffausstoß und Lärmentwicklung untersucht worden sind.

Die teils verblüffenden Resultate, die nun vorgestellt werden, deuten darauf hin, daß die Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten kaum mehr zu bremsen sein wird:

- ▷ Die Zahl der Unfälle mit Verletzten und Schwerverletzten ist in den Untersuchungsgebieten mit verringerter Geschwindigkeit enorm gesunken – bis über 50 Prozent;

ders als Franz Josef Strauß es letztes Jahr mit seinem Münchner Tempo-30-Test suggerierte, fordert kaum ein Experte Schleichtempo auf Hauptverkehrsstraßen. Auf diesen sogenannten schwarzen Straßen müsse, meint beispielsweise Hamburgs Innensenator Rolf Lange, der Wirtschaftsverkehr weiterhin zügig fließen können; allerdings solle auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen durch stärkere Kontrolle erreicht werden, „daß wenigstens Tempo 50 oder 60 eingehalten wird“.

In reinen Wohngebieten hingegen hat sich das in Baden-Württemberg in einem Großversuch erprobte Tempo 40 und, mehr noch, das anderswo vielfach getestete Tempo 30 bewährt. Als wirksamste Methode zur Verlangsamung des Autoverkehrs hat sich der Straßen-Umbau erwiesen, der, so UBA-Expertin Döldissen, „längst nicht mehr so teuer ist wie noch vor zwei Jahren“.

Statt ganze Straßen aufzureißen und dem Fußweg-Niveau anzugleichen, genüge es oft, Kreuzungen sowie die Einfahrten in die Tempo-Zonen durch Büsche oder Poller optisch zu verengen. In Berlin-Charlottenburg etwa seien die Kosten auf diese Weise von 200 bis 400 Mark auf rund 30 Mark pro Quadratmeter gesenkt worden.

Anklang findet die Verkehrsberuhigung bei den meisten Anwohnern. Die Beamten in Hamburgs größtem Bezirksamt Wandsbek können sich „vor Anträgen zur Tempo-30-Zone kaum noch retten“. Die Anlieger, sagt Innensenator Lange, fühlten sich in ihren Straßen „plötzlich wieder wohl“ und zeigten auch mehr Initiative bei der Verschönerung ihrer Häuser.

In Hamburg hielten sich von 12 700 überprüften Autofahrern immerhin 55 Prozent an das Tempo-30-Limit. Weitere Verbesserung erhofft sich Lange von intensiver Aufklärung – etwa durch den Hinweis, daß Forschungsergebnissen zufolge sieben von zehn Verkehrstoptern noch leben könnten, wenn 1957 innerorts Tempo 30 statt Tempo 50 eingeführt worden wäre.

Denn „Verkehrsberuhigung“, meint der Sozialdemokrat Lange, „beginnt im Kopf“. Und eben da liegt das Problem: Von jeher setzen viele deutsche Automobilisten Macht mit Motorkraft und Fortschritt mit Geschwindigkeit gleich. Schon 1901 warnte der Autokonstrukteur Karl Benz vor der „Sucht“, sich „in immer größeren Schnelligkeiten zu überbieten, mit Blitzzügen zu wetteifern und dabei leichtfertig das Leben der Fahrennden wie der auf den Straßen verkehrenden Personen zu gefährden“.

Wie wenig sich seither geändert hat, erhellt eine Hamburger Beobachtung: Oft reicht die Bereitschaft zum Langsamfahren nicht weiter als bis zur Nachbarstraße.

Wer das eigene Wohngebiet verläßt, weiß Senator Lange, „drückt wieder auf die Tüte“.

HESSEN

Was abnehmen

Die geplante Koalition von SPD und Grünen droht an einem Frauenministerium zu scheitern.

Holger Börner bat seine Gäste am Montagabend letzter Woche zu Rumpsteak und Fritten mit rot-grünem Salat. Kaum waren in der Wiesbadener Dienstvilla die Teller der 14 Verhandlungspartner von SPD und Grünen abgeräumt, tischte der Ministerpräsident schwere Kost auf.

Für ein von Grünen geführtes Frauenministerium, diktierte der Regierungschef mit gewohntem Selbstbewußtsein den Alternativen, sei in seinem Kabinett kein Platz. Der schwergewichtige Genosse stellte unmißverständlich klar, sein „Nein“ sei das letzte Wort: „Feierabend!“ Mehr als ein „Ministerium für Umwelt und Energie“ sei für die Grünen im Koalitionsfall „nicht drin“.



Verhandlungspartner Kerschgens, Börner
„Die Frauenfrage gehört uns“

Börners unversöhnliche Tischrede bereitete den Grünen gehörig Bauchgrimmen. „Der ultimative Charakter“ der Absage, rügte der Grüne Bernd Messinger, „ist nicht akzeptabel“. Messinger, Vizepräsident des Landtags, hielt standhaft dagegen: „Zur Koalition gehören zwei grüne Ministerien.“

Die Fronten waren abgesteckt. Die Gegner, die Partner werden wollen, zogen sich kurz zu getrennten Beratungen zurück.

Die von den Grünen erbetene Auszeit löste die Spannung nicht. Börners grüner Partner Roland Kern, an die locker-familiäre Atmosphäre früherer Zusammenkünfte gewöhnt, spürte „eine Last, einen Berg, der vor uns liegt“.

Ohne sichtbaren Kompromiß vertagten sich die Unterhändler auf Montag dieser Woche. Während die Grünen hofften, der „Eiserne Vorhang“ sei „noch lange nicht gefallen“ (Sprecher Georg Dick), schwor Börner die Genossen in Landesvorstand und Fraktion auf seine harte Linie ein.

Dabei hatte Börner selbst den Grünen im Mai Koalitionsverhandlungen angeboten. Mit der Offerte überraschte er die eigene Partei, zumal die SPD-Minderheitsregierung der dauerhaften Unterstützung durch die Alternativen gewiß sein konnte.

Nach den Siegen von Johannes Rau in Nordrhein-Westfalen („Mit denen nie“) und Oskar Lafontaine im Saarland, die mit antigrünen Wahlaussagen absolute Mehrheiten holten, rückten SPD-Politiker bundesweit wieder von den Grünen ab. SPD-Kanzlerkandidat Rau legte die Linie für die Bundestagswahl 1987 verbindlich fest: „Wir marschieren alleine.“

Auch der Parteilinke Gerhard Schröder, der im nächsten Frühsommer in Niedersachsen die absolute Mehrheit

Ernst Albrechts brechen will, setzt nicht mehr voll auf die Grünen als Mehrheitsbeschaffer. Schröder: „Wir können allein regieren.“

Börner hatte indes seinen Wandel durch Annäherung mit der Ausgangslage in Niedersachsen begründet. Eine erfolgreiche rot-grüne Zusammenarbeit in Hessen, erläuterte der Ministerpräsident dem Bonner SPD-Präsidium, könnte für Schröder hilfreich sein – als Signal für niedersächsische Wähler, die auch über eine SPD-Mehrheit im Bundesrat entscheiden.

Wie weit das rot-grüne Techtelmechtel gehen soll, will Börner allein bestimmen. Von Anfang an hat er bei den Verhandlungen die Gangart vorgegeben, und das soll auch so bleiben. „Das Schlimmste, was uns passieren kann“, sagt Fraktionschef Ernst Welteke, „ist, wenn die Wähler uns für erpreßbar halten.“

Mehr als ein neues Ministerium für Umwelt und Energie, das vom Bonner Rotationsopfer Joseph („Joschka“) Fischer als Minister und „Börners Lieblingsgrünem“ („FAZ“) Karl Kerschgens als Staatssekretär geführt werden soll, will Börner der Öko-Partei deshalb auch nicht zugestehen: „Ihr dürft die SPD nicht überfordern.“ Schon bei Bildung eines eigenständigen Energie-Ressorts hätte Wirtschaftsminister Ulrich Steger in der Atompolitik nicht mehr viel zu