

# „Lieber schleichen als Leichen“

SPIEGEL-Interview mit dem Verkehrswissenschaftler Dieter Apel über ein Tempo-Limit in den Städten

**Für ein scharfes Tempo-Limit plädiert in einer Studie über „Stadtverkehrsplanung“ der West-Berliner Verkehrswissenschaftler Dieter Apel vom Deutschen Institut für Urbanistik. Apels Forderungen – Geschwindig-**

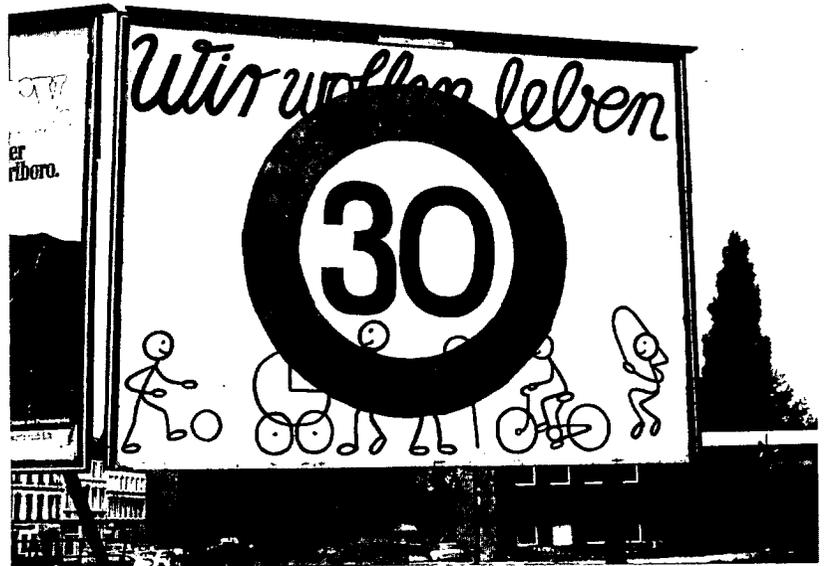
**keitsbegrenzung zwischen Tempo 20 und 40 in Wohnstraßen – gehen noch über die Empfehlungen der von der Regierung eingesetzten „Höcherl-Kommission“ hinaus, die am Montag dieser Woche vorgestellt werden.**

**SPIEGEL:** Die Verkehrssicherheitskommission um den ehemaligen Innenminister Höcherl empfiehlt Großversuche mit Tempo 30, Sie selber fordern Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen 20 und 40 km/h für die meisten Stadtstraßen, an denen gewohnt wird. Wird demnächst der Autoverkehr abgeschafft?

**APEL:** Natürlich nicht. Aber wir liegen mit der Rate der Kinderunfälle in den westlichen Industriestaaten an der Spitze. Von 10 000 Kindern und Jugendlichen im Alter unter 15 Jahren verunglückten 1979 in der Bundesrepublik als Fußgänger oder Radfahrer 38, in Großbritannien 31, in den Niederlanden 19, in Italien 7 und in Schweden 6. Daß die Rate hier so hoch ist, ist hauptsächlich auf zu hohe Geschwindigkeiten zurückzuführen . . .

**SPIEGEL:** . . . und, wenn man den Automobilverbänden Glauben schenkt, auf die Unachtsamkeit von Kindern, die plötzlich auf die Fahrbahn springen, so daß dem Autofahrer keine Chance zu bremsen bleibt.

**APEL:** Im Raum Stuttgart sind Kinderunfälle genau untersucht worden. Dabei hat sich herausgestellt, daß die meisten Kinder erst auf der Mitte der Fahrbahn oder der zweiten Hälfte verunglückt sind. So bleibt nur der Schluß, daß bei den meisten dieser Unfälle die



Werbung für Tempo 30 (in Hamburg): Höchste Kinderunfallrate

Geschwindigkeit zu hoch war. Denken Sie an den Bremsweg: Nehmen wir an, in 15 Metern Entfernung taucht ein Kind auf der Straße auf – bei Tempo 30 käme der Autofahrer rechtzeitig zum Stehen, bei Tempo 50 und einem Bremsweg von etwa 35 Metern käme es zum Unfall.

**SPIEGEL:** Ziehen Sie aus dieser einen Untersuchung Ihre weitreichenden Schlußfolgerungen?

**APEL:** Auch der Großversuch Verkehrsberuhigung, den Nordrhein-Westfalen durchgeführt hat, zeigt, daß mit der verringerten Geschwindigkeit die Zahl der Unfälle mit Personenschäden abnahm, und zwar um 44 Prozent, die der Unfälle mit schweren Personenschäden sogar um mehr als 50 Prozent. Im strengen Winter 78/79, als langsamer gefahren werden mußte als sonst, ist die Zahl der bei Unfällen Getöteten und Schwerverletzten in Berlin um mehr als die Hälfte zurückgegangen. Im Mai, Juni, Juli 1978 hatten wir 310 Getötete und Schwerverletzte pro Monat, im Januar, Februar 1979 hingegen 150, danach stieg die Zahl wieder an.

**SPIEGEL:** Nun wird bei Eis und Schnee nicht nur langsamer, sondern auch weniger gefahren als sonst.

**APEL:** Ja, das ist berücksichtigt worden. Dieser Umstand erklärt längst nicht den dramatischen Rückgang der Personenschäden.

**SPIEGEL:** Kritiker wenden ein, Tempo 30 werde zum Dauerstau führen, zum Tempo Null.

**APEL:** Das ist einfach falsch. In den Wohnstraßen ist das Verkehrsaufkommen gar nicht groß genug. Die Leistungsfähigkeit der Hauptstraßen wiederum wird durch die Ampelanlagen

## Tempo 30 in den Städten

in Großversuchen zu erproben – das ist die brisanteste Empfehlung der von der Bundesregierung eingesetzten „Höcherl-Kommission“, die unter Vorsitz des ehemaligen Innenministers Hermann Höcherl (CSU) ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten sollte. In dem letzte Woche abgeschlossenen Maßnahmenkatalog heißt es:

Die Kommission regt . . . an, für einen Zeitraum von fünf Jahren in bestimmten ausgewählten Gebieten zunächst Versuche durchzuführen. Dabei sollten neben einer ortsbezogenen generellen Einführung von Tempo 30 (mit Ausnahme der Hauptverkehrsadern) auch lediglich quartierbezogene Beschränkungen oder nur tageszeitabhängige oder nutzerspezifische Regelungen getestet werden.

Außerdem erwägt die Höcherl-Kommission eine „generelle Geschwindig-

keitsbeschränkung auch auf Autobahnen“:

In der Bundesrepublik wurde eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h eingeführt, während in allen vergleichbaren Ländern nicht nur aus Gründen der Sicherheit, sondern auch aus energiewirtschaftlichen Aspekten eine Höchstgeschwindigkeit gilt. Die Kommission . . . sieht auch auf diesem Gebiet weitere Maßnahmen als unerlässlich an, wenn in den nächsten Jahren nicht insgesamt ein erheblicher Rückgang der Unfälle eintritt.

Weitere Empfehlungen der Kommission:

Führerschein auf Probe, Anschnallpflicht auch auf Rücksitzen und ein Drei-Milliarden-Mark-Programm zur Entschärfung von örtlichen Unfallschwerpunkten, das durch Erhöhung der Mineralölsteuer finanziert werden soll.