

Die Einführung von Tempo 30 auf Esslinger Hauptverkehrsstraßen im Rahmen des Lärmaktionsplans sieht der ADFC Esslingen durchweg positiv.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung verursacht quasi keine Kosten und reduziert die Lautstärke so, als ob nur noch halb so viele Fahrzeuge unterwegs wären¹. Aus Sicht der Radfahrenden möchten wir aber vor allem die erhöhte Sicherheit betonen:

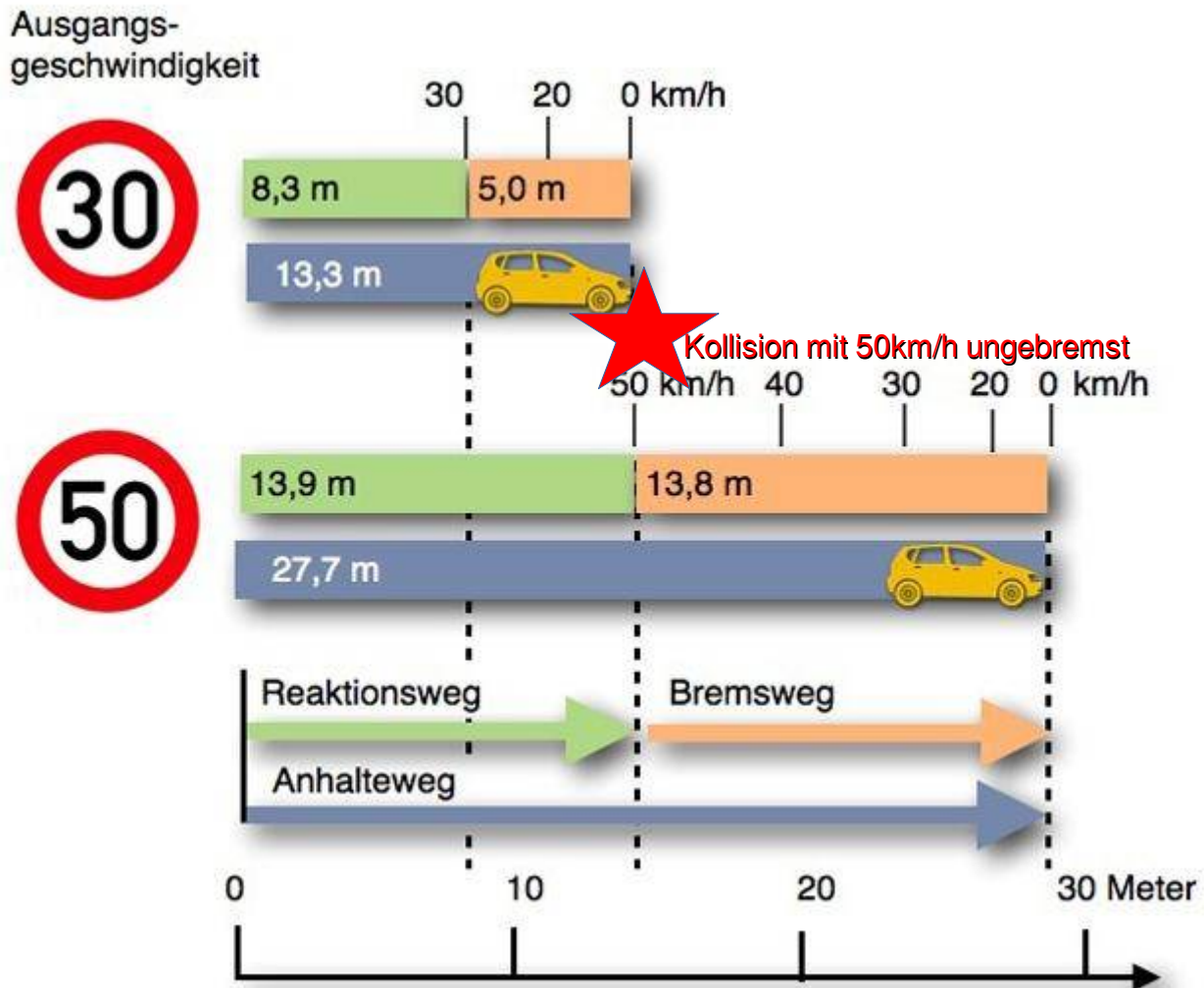


Abbildung 1: Ein Kind kann bei Tempo 30 unverletzt bleiben, mit dem ein Fahrzeug bei Tempo 50 ungebremsst kollidiert (<https://login.adfc.de/adfc-magazin-radwelt/radwelt-ausgaben/radwelt-2013/radwelt-02-2013/tempo-30/lebenswerte-strassen--fakten-zu-tempo-30-teil-2>)

Hauptursache für Unfälle mit Personenschäden sind zu hohe Geschwindigkeiten. Eine Langzeitstudie von 1986 bis 2006 zeigte, dass die Einführung von 20-mp/h-Zonen (32 km/h) in London einen Rückgang der Verkehrsoferzahlen um 41,9 Prozent bewirkte. Besonders deutlich war die Abnahme von tödlichen Unfällen und von Unfällen mit Kindern.

Die Erfahrungen und Studien aus England zeigen: Weder mit dem Auto noch mit dem Öffentlichen Verkehr, hat sich die Reisezeit nach der Einführung von Tempo 30, bzw. 20 Meilen pro Stunde, als

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen> Seite 13

Basisgeschwindigkeit verlängert. Denn der Verkehr fließt durch weniger Stop-and-Go-Phasen, weniger Staus flüssiger und gleichmäßiger – das kommt auch Autofahrern zugute. Tempo 30 trägt zur Verkehrssicherheit und zu einem besseren Klima und Miteinander unter den Verkehrsteilnehmern bei, weil sich die Geschwindigkeiten annähern.

Auch bezüglich des jüngsten Überholunfalls in der Hirschlandstraße erwarten wir eine Verbesserung. Wenn Rad Fahrende durchschnittlich mit 15-25 km/h unterwegs sind, sinkt der Überholdruck und die Reaktionszeit ist gegenüber Tempo 50 deutlich länger. KFZ-Lenker dürften so eine Lücke im Gegenverkehr zum Überholen eher abwarten. Ein KFZ-Lenker, der im September trotz Gegenverkehr überholte, verursachte einen schweren Sturz der Radfahlerin.

Da Radfahrer bergauf mehr Platz brauchen, empfehlen wir zusätzlich an Steigungsstrecken eine Erweiterung der Tempo 30-Beschränkung auf:

- Zollbergstraße (aufwärts ab Ende des neuen Radwegs)
- Obere Mülbergerstraße (verlängern bis Abzw. Seracher Straße / Kirche Hohenkreuz) Denn: ab der Einmündung Hölderlinweg verläuft die Hauptradroute nach Wäldenbronn auf der Mülberger Straße
- Krummenackerstraße zwischen Hellerweg und Beutau (bis endlich der Radweg „Kaufmannareal“ gebaut wird)

Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen langsamen (Pendelbewegung!) Radfahrern bergauf und überholenden KFZ wird so verringert.

Auch in Baden-Württemberg beobachten wir funktionierende Beispiele von Tempo 30 im Innenstadtbereich, beispielsweise in Kirchheim unter Teck auf Stuttgarter- und Paradiesstraße.

ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork erklärt das übergeordnete Ziel: „Wir wollen, dass die „Vision Zero“ – also Null Verkehrstote auf deutschen Straßen – im Straßenverkehrsrecht verankert wird. Unausgesprochenes Ziel der Straßenverkehrsordnung ist bisher, den Autoverkehr möglichst ungehindert fließen zu lassen. Davon müssen wir weg. Oberste Prämisse muss es sein, Menschen vor Gefahren zu schützen.“

Weitere Informationen

[Gemeinderatsvorlage 32/410/2019](#)



Abbildung 2: Unfall in der Hirschlandstraße im September 2019:

Ein KFZ-Fahrer überholte ohne Sicherheitsabstand, streift Radfahlerin und bringt sie zum Sturz gegen die gegenüberliegende Straßenlaterne (schwer verletzt).