



Interviews

Informationen am Morgen

Datum: 28.02.2023

Tempo 30 - Wissing stellt sich taub - Interview

Sandra Schulz im Gespräch mit Christian Springfeld, FDP, Oberbürgermeister Springe

Sandra Schulz: Christian Springfeld, FDP, ist der Bürgermeister einer der Kommunen, die bei der Initiative dabei sind, die sich für Tempo 30 einsetzen. Wir sprechen über Springe bei Hannover, einer Stadt mit etwa 30.000 Einwohnern. Schönen guten Morgen!

Christian Springfeld: Guten Morgen!

Schulz: Was finden Sie so gut an Tempo 30?

Springfeld: Wenn Sie sich das mal aus Sicht der Anlieger an den besagten Durchfahrtsstraßen vorstellen, ob da jemand mit Tempo 30, 40, 50 oder 60 fährt. Das ist ein Unterschied, gerade auch, wenn es um große Fahrzeuge, Schwerlastverkehr geht, aber allgemein auch bei der vor allem gefühlten Sicherheit vor Ort.

Schulz: Aber Sie können es ja dort auch jetzt schon anordnen, wo es einen konkreten Grund gibt, zum Beispiel in Wohngebieten oder wenn es der Emissionsschutz, der Lärmschutz gebietet. Warum reicht das nicht?

Springfeld: Weil da, wo es spannend ist, das sind tatsächlich häufig diese Ortsdurchfahrten, die ja in den gewachsenen dörflichen Strukturen oft kurvenreich sind. Da geht der ganze Verkehr durch den Ort und wenn man den verlangsamen könnte, das hätte dann die größten Auswirkungen. In den Wohngebieten, wo wir das machen können, da haben wir das weitestgehend auch, aber da, wo wir nicht dürfen, da sind uns die Hände gebunden.

Jetzt greifen Sie sich nur mal ein Beispiel heraus. An so einer Durchfahrtsstraße ist eine Kita. Dann dürfen Sie ein paar Meter davor und ein paar Meter dahinter 30 machen, aber der Rest der Straße, wo die gleichen Kindergartenkinder dann auf ihrem Weg zum Kindergarten über die Straße gehen, da ist wieder nicht Tempo 30. Das ist aus meiner Sicht tatsächlich ein Flickenteppich und hier vor Ort sind wir so dicht dran, da würde ich schon ganz gerne mehr Entscheidungskompetenz haben.

Schulz: Aber so ein Tempolimit, wie Sie es jetzt fordern, das wird ja auch häufig diskutiert als ein wirkliches Ausbremsen von Autofahrern und Autofahrerinnen. Was ist daran falsch?

Springfeld: Ich rede ja nicht davon, dass wir auf den Landstraßen zwischen den Orten jetzt Tempo 30 machen, sondern wirklich innerorts, da wo dichte Bebauung ist, da wo der Verkehr dann auch mit Tempo 30 gut durchfließen kann, die Ortsdurchfahrten, von denen ich

Deutschlandfunk

Ein Programm von Deutschlandradio

Raderberggürtel 40

50968 Köln

Fragen und Anmerkungen an: hoererservice@deutschlandradio.de

spreche. Das ist vielleicht ein, zwei Kilometer Strecke. Wenn man da 30 statt 50 fährt, ich glaube nicht, dass es auf die zwei Sekunden tatsächlich ankommt. Aber mehr Sicherheit, weniger Lärm, das sind die Dinge, auf die es für die Leute, die vor allem direkt an der Straße wohnen, wirklich ankommt.

Schulz: Kann man das so sagen, zwei Sekunden? Es liegt doch auf der Hand: Wenn ich 30 fahre, höchstens 30 fahren darf in der Stadt und nicht 50, dann brauche ich länger.

Springfeld: Ja, richtig. Aber ob das die entscheidenden Sekunden sind, unter denen dann alle anderen leiden müssen, die auch Verkehrsteilnehmer sind oder Anlieger an den Straßen, das ist die Frage, und da würde ich doch sehr die Waage in Richtung Anlieger und andere, schwächere Verkehrsteilnehmer ausfallen lassen.

Schulz: Das würden Sie sagen, dass da ein Leidensdruck da ist?

Springfeld: Definitiv! Das zeigt ja die Initiative. Das zeigt auch die Umfrage, die wir hier in der Region Hannover gemacht haben mit Modellprojekten. Da ist der Region Hannover die Bude eingerannt worden, kann man so sagen, mit Modellstrecken, auf denen das getestet werden sollte.

Schulz: Jetzt ist die Debatte, das wissen Sie auch, Jahrzehnte alt und ist auch eigentlich so lange, wie es die Debatte, wie es diese Forderung schon gegeben hat, immer wieder versenkt worden mit dem Argument, dass Autofahrerinnen und Autofahrer das schlichtweg nicht akzeptieren würden. Haben Sie da andere Anhaltspunkte?

Springfeld: Das sehe ich schon deutlich anders, denn da, wo wir Tempo 30 festsetzen, da wird es ja auch akzeptiert. Am Ende ist das auch eine Frage der Kontrolle an der Stelle. Regelungen, wo die Verkehrsteilnehmer wissen, dass die auch kontrolliert werden, die werden auch eingehalten. Am Ende ist es, glaube ich, ein Stück weit Gewöhnungssache. Wenn ich im Ortsverkehr konstant zwischen 30 und 40 durch den Ort fahre, ich glaube, da bricht wirklich niemandem ein Zacken aus der Krone.

Schulz: Wer sagt all das jetzt dem Verkehrsminister Volker Wissing, der ja wie Sie in der FDP ist?

Springfeld: Hoffentlich die vielen Kommunen, die sich in der Initiative zusammengetan haben, und die kommunalen Spitzenverbände, die da ja auch ähnlich unterwegs sind. Ich hoffe sehr, dass das im Verkehrsministerium mal ankommt, dass wir da mehr Spielräume kriegen, und dass wir nicht immer nur da reagieren können, wo schon was passiert ist. Das geht ja über Tempo 30 hinaus, sondern dass wir beispielsweise Fußgängerüberwege auch da machen können, wo wir sie für sinnvoll halten, und nicht nur da, wo ohnehin schon genug Leute über die Straße gehen. Das ist ein weites Feld und da gibt es noch viel zu tun.

Schulz: Jetzt antwortet das Verkehrsministerium auf Ihre Initiative ja im Moment, dass man das alles prüft. Gleichzeitig liegt es auf der Hand: Die FDP will im Bund jeden Anschein vermeiden, der darauf herauslaufen könnte, Autofahrer zu gängeln oder vielleicht auch zu erziehen. Verstehen Sie etwas anderes unter liberaler Verkehrspolitik als Volker Wissing?

Springfeld: Ja, in der Tat. Vielleicht bin ich da auch ein schlechter Parteisoldat, weil ich da als Bürgermeister hier vor Ort die Dinge betrachte, und da hat sich noch niemand beschwert, dass in seiner Straße Tempo 30 ist, sondern eher umgekehrt. Die Leute, die sich an mich wenden, die in den Bürgersprechstunden zu mir kommen, die leiden sehr unter dem Verkehr, unter dem Lärm und wünschen sich da eine Begrenzung. Wenn es gerade an die Gesundheit geht, ich glaube, die Freiheit des einzelnen hört da auf, wo die Freiheit des nächsten beginnt, und das ist ein schönes Beispiel dafür.

Schulz: Wir sprechen die ganze Zeit über Springe. Aber wenn Volker Wissing wirklich herangeht an die Regelung in der Straßenverkehrsordnung, dann könnte das auch bedeuten, dass größere Städte, dass Hamburg oder Berlin, dass die dann auch flächendeckend auf Tempo 30 gehen. In Berlin müsste man vielleicht noch mal abwarten, wie die nächste Landesregierung aussieht. Könnte das einer der Gründe sein, warum Volker Wissing da zurückhaltend ist?

Springfeld: Ich glaube nicht, dass man das so schwarz-weiß denken muss. Gerade in den größeren Städten gibt es innerörtliche größere Autobahnen und Ähnliches. Die wird man jetzt kaum auf Tempo 30 herunterregeln, wenn ich in Berlin an die A100 denke, ähnliche Konstruktionen in anderen Großstädten. Nein, es geht schon um Straßen, wo Leute wohnen, wo auch viele andere Verkehrsteilnehmer sind, und an diesen Stellen mehr Freiheit einzuräumen, Freiheit zur Verantwortung vor Ort, das darf schon sein.

Schulz: Wie wollen Sie die Debatte jetzt weiterführen?

Springfeld: Ich werde das im Wesentlichen beobachten, weil gerade wenn es in Richtung Berlin geht, dann sind ja doch die kommunalen Spitzenverbände im Zug, der Städtetag. Da bringen wir uns auch überall nach Kräften ein und hoffen, dass das in Berlin entsprechend gehört wird. Die Initiative wächst ja auch stetig. Hier in Niedersachsen gibt es gefühlt ein bisschen Bewegung gerade im hiesigen Verkehrsministerium. Ich glaube, steter Tropfen höhlt den Stein, muss da die Devise sein.

Schulz: Im Januar hat Volker Wissing ja noch gesagt, er sieht da keinen Bedarf zu überstürztem Handeln. Er prüft, sein Ministerium prüft. Bis wann bräuchten Sie eine Antwort?

Springfeld: Ich will jetzt keine Fristen setzen. Ich bin ja froh, wenn überhaupt eine kommt. Dass das Ministerium prüft, ist ja schon mal besser, als wenn es gleich ablehnt. Von daher will ich jetzt an der Stelle keinen zeitlichen Druck aufbauen. Der inhaltliche, sachliche Druck, der ist vor Ort da, weil die Leute an den Straßen wirklich sehr insbesondere unter dem Lärm leiden und das teilweise auch wirklich gesundheitliche Folgen hat.

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Der Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.