

Pressemitteilung vom 09.04.2024

Landesseniorenbeirat besteht auf Beibehaltung von Tempo 30 auf 30 bekannten Straßenabschnitten

„Wenn auf Berlins Straßen das Tempo steigt, sinkt die Mobilität älterer Menschen.“ So kritisiert Eveline Lämmer, Vorsitzende des Landesseniorenbeirats, den Plan von Verkehrssenatorin Manja Schreiner, das zulässige Tempo auf dreißig Straßenabschnitten von 30 auf 50 Stundenkilometer zu erhöhen.

Lämmer denkt an Seniorinnen und Senioren im Auto und zu Fuß. *„Viele Ältere am Steuer brauchen entspannteren Verkehr. Bei 30 fällt ihnen Automobilität leichter als bei 50.“* Und Ältere zu Fuß seien im Berliner Verkehr am stärksten gefährdet. *„Die Hälfte der Todesopfer sei über 70“,* sagt Lämmer als gewählte Interessenvertreterin der über 900.000 älteren Menschen in Berlin. Sie müssen Fahrbahnen an möglichst vielen Stellen sicher überqueren können. *„Bei 30 passieren viele Unfälle gar nicht erst, weil Fahrende beim Wahrnehmen einer Gefahr schon nach etwa 13 Metern anhalten können. Bei 50 ist dieser Anhalteweg doppelt so lang.“*

Der Landesseniorenbeirat nennt zehn Gründe, die für die Beibehaltung von Tempo 30 sprechen – Sicherheit, Luftqualität, Lärmschutz, aber auch höhere Barrierefreiheit auf Fahrbahnen, die bei 50 schwieriger zu überqueren sind.

Mit Nachdruck verweist der LSBB Senatorin Schreiner auf: **„Steigern Sie die Sicherheit, die Mobilität und das Wohlbefinden Älterer, indem Sie Tempo 30 auf 30 Straßenabschnitten belassen.“**

Landesseniorenbeirat Berlin (LSBB)
Vorsitzende Eveline Lämmer
ue60.berlin
Geschäftsstelle LSV/LSBB
Parochialstr. 3, 10179 Berlin
Telefon 030/ 9018-24389
E-Mail info@lsbb-lsv.de

Anhang: Zehn Vorteile von Tempo 30 für ältere Menschen aus Sicht des Landesseniorenbeirates Berlin

1. Die Luftqualität darf sich nicht wieder verschlechtern. Feinstaub und Stickoxide belasten den Kreislauf Älterer besonders. Es wäre gegen jede Logik, ausgerechnet wegen der bei Tempo 30 eingetretenen Verbesserungen der Luftqualität zu Tempo 50 zurückzukehren.
2. Weitere gesundheitliche Beeinträchtigungen drohen durch den bei 50 deutlich erhöhten Lärmpegel.

3. Viele Ältere am Steuer wünschen und benötigen aufgrund ihres nachlassenden Reaktions- und Wahrnehmungsvermögens ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau. Bei 30 fällt ihnen Automobilität oft leichter als bei 50.
4. Die Bundesregierung plant bekanntlich keine verbindlichen Fahreignungstests für Ältere. Das macht es noch wichtiger, das Geschwindigkeitsniveau ihren möglicherweise eingeschränkten Fähigkeiten anzupassen.
5. Unfallgefahr und Unfallschwere steigen drastisch. Der Anhalteweg eines Fahrzeugs ist bei 30 nur halb so lang wie bei 50. Die Sterbewahrscheinlichkeit eines mit 50 angefahrenen Menschen ist etwa viermal höher als bei 30.
6. Ältere Menschen sind die häufigsten Unfallopfer; die Hälfte der zu Fuß Getöteten war über 70 Jahre alt. Ältere können sich nähernde Fahrzeuge oft schlechter sehen und hören. Sie sind weniger als Jüngere in der Lage, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen, und orientieren sich beim Übergang über die Fahrbahn überwiegend an der Entfernung. Das führt bei höherer Fahrgeschwindigkeit zu tragischen Fehleinschätzungen.
7. Ältere gehen langsamer; sie sind der Gefahr auf der Fahrbahn länger ausgesetzt. Nähert sich ein Fahrzeug überraschend, können sie in der Regel nicht mit einem Sprung ausweichen.
8. Auch Ältere, die Geschwindigkeiten noch gut erfassen können, werden durch schnelleren Fahrzeugverkehr behindert: Oft trauen sie sich bei einem Niveau von etwa 30 Kilometern eher über die Fahrbahn als bei 50. Eine Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus verstößt gegen den Grundsatz der Barrierefreiheit, zu der sich die Bundesrepublik mit Beitritt zur UN-Behindertenrechtskonvention völkerrechtlich verpflichtet hat.
9. Älteren fallen beim Gehen Umwege besonders schwer. Zugleich fehlen gerade an Berlins Hauptstraßen sichere Querungen. Muss ein alter Mensch, der nur über die Fahrbahn will, 300 Meter zum nächsten sicheren Übergang mit der Geh-Geschwindigkeit von 0,5 Metern pro Sekunde bewältigen und auf der anderen Straßenseite zurückgehen, bedeutet das für Hin- und Rückwege einen zusätzlichen Zeitaufwand von 40 Minuten. Daher überqueren ältere Menschen häufig die Fahrbahn an ungesicherten Stellen. Dies ist bei Tempo 30, wie oben beschrieben, viel sicherer und leichter möglich als bei 50.
10. Ältere fahren oft nicht oder nicht mehr Auto und sind für längere Wege auf Busse und Bahnen angewiesen. Wo sie zur Haltestelle oder von ihr weg Fahrbahnen überqueren müssen, braucht es die erhöhte Sicherheit, die 30 bietet.