

Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen im Nordend

Gute Beispiele für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen: Wilhelmshöher Straße, Offenbacher Landstraße, Oeder Weg

Haben die Bewohner der Friedberger Landstraße, Rohrbachstraße, Hartmann-Ibach-Straße, Rat-Beil-Straße im Nordend oder des Alleenrings weniger Recht auf Verkehrsberuhigung?

Hier besteht Handlungsbedarf - vor allem im Falle von Kopfsteinpflaster bei Straßenbahngleisen mehr als überfällig. Auch die Bewohner entlang des Alleenrings dürfen nach Ansicht der BVN nicht länger wie Bürger Dritter Klasse behandelt werden. Auch dort hält die BVN ohne weiteres Tempo 30 für machbar.

Vorteile von Tempo 30 - „mehrere Fliegen mit einer Klappe schlagen“

- ruhigere und gleichmäßigere Fahrweise
 - Verbesserung des Verkehrsflusses bzw. weniger Staus
 - es ist außerdem davon auszugehen, dass der Kfz-Verkehr maßnahmenbedingt aufgrund der EU-Richtlinien bereits in absehbarer Zeit um ein Drittel reduziert werden muss
 - trägt zur Unterbindung des Rasens bei
 - Kappung der Tempospitzen
 - Schnelles bzw. zu schnelles Fahren verringert nachgewiesenermaßen die Aufnahmefähigkeit von Straßen
 - nicht wenige Fahrzeuge rasen oftmals unsinnig bis zur nächsten roten Ampel, um dort dann die so „gewonnene“ Zeit doch wieder wartend bzw. stehend zu verbringen.
 - Verbesserung der Einbiege- und Querungsmöglichkeiten
- Weniger Lärm; Einhaltung der EU-Richtlinien zur Lärminderung; der Verkehrslärm (vor allem nachts!) und insbesondere von Lastkraftwagen könnte dadurch deutlich reduziert werden; dies gilt insbesondere für Straßen mit Pflasterbelag zwischen Straßenbahngleisen
- Weniger Schadstoffe (NO₂, Feinstäube etc.)
 - notwendig für die Einhaltung der EU-Richtlinien für Luftschadstoffe
- Größere Verkehrssicherheit - die Sicherheit vor allem der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer - wie Fußgänger (Kinder und alte Menschen!) und Radfahrer würde sich deutlich erhöhen.
- mehr Lebensqualität - weniger Lärm und Abgase sowie die größere Verkehrssicherheit und der gleichmäßigere Verkehrsfluss würden die Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität in diesen Straßen deutlich erhöhen
 - Wichtige Bedingung für den Erhalt des Einzelhandels
- Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme
- Steigerung des Radverkehrsanteils in Ffm
 - Unbedingte Voraussetzung für die Erhöhung des Radverkehrsanteils: ein Radverkehrsanteil von bis zu 30% am Gesamtverkehr auch in der „Autometropole“ Frankfurt (ideale Bedingungen: relativ klein, flach, kaum Regen oder Schnee!) hält die BVN dann durchaus für realistisch.
- Förderung des Fußgängerverkehrs
- Ermöglicht die Reduzierung des Autoverkehrs, der um mindestens ein Drittel verringert werden muss (Schöttler)
 - durch Erhöhung des Radverkehrsanteils und Förderung des Fußgängerverkehrs
- Hilft drohenden City-Maut oder Fahrverbote zu vermeiden
- viele Verkehrsexperten empfehlen auch auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 30
- geringer finanzieller Aufwand - Der Aufwand dafür wäre gemessen am Nutzen äußerst minimal. Außer Tempo 30-Schildern, Aufrufen zu deren Einhaltung bei gleichzeitiger Kommunikation der damit verbundenen Vorteile - das „Zauberwort“ heißt gegenseitige Rücksichtnahme - sowie regelmäßigen Kontrollen entstehen praktisch keine Kosten
- Anpassung der Ampelschaltungen, verhindert auch sinnloses Rasen (bis zur nächsten roten Ampel) verbunden mit plötzlichen starken Bremsen
- begleitenden Kampagne für gleichmäßiges Fahren (gehört inzwischen zum Standard der Fahrschulprüfungen)
- Verzicht auf viele teuer zu unterhaltende Lichtsignalanlagen bzw. auch deren Ersatz durch moderne und sich allgemein bewährende Kreisverkehre denkbar.

In diesem Zusammenhang verweist die BVN auf das im Auftrag von Greenpeace 1996 vom Umwelt- und Prognose-Institut (UPI) Heidelberg erstellte „Verkehrskonzept Friedberger Landstraße“, das nichts von seiner Aktualität eingebüßt hat.

Beitrag der Bürgervereinigung Nordend e.V. zur Luftreinhalteplanung für den Ballungsraum Rhein-Main