

KOMMENTARE

Zeit für ein Tempolimit

Thema: Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen

FLORIAN PFITZNER, DÜSSELDORF

Österreich hat gerade ein Pilotprojekt zur Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen abgebrochen. Mehr als ein Jahr lang durfte man auf zwei Abschnitten schneller als die sonst erlaubten 130 Kilometer in der Stunde fahren. Tempo 140 sende einfach ein falsches Signal, sagte die grüne Ministerin für Umwelt und Mobilität.



In Deutschland ergibt sich jetzt die Chance, ein längst überfälliges Zeichen zu senden. Wenn Ende der Woche der Bundesrat über eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung abstimmt, müssen sich die Länder gar nicht erst mit irgendwelchen Klimaschutzargumenten aufhalten. Es reichen die Todesfälle: Bis zu 140 jährlich ließen sich durch die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Deutschlands Autobahnen verhindern. Worüber soll man noch streiten?

In Nordrhein-Westfalen, dem Transitland in Europa, dem Pendlerland schlechthin, sind absurd viele Autos unterwegs. Man kann das im Ruhrgebiet erleben oder auf einer Fahrt von Düsseldorf nach Köln. Und es wird stetig enger auf den Autobahnen. Jedes Jahr nimmt allein der Lkw-Verkehr um zwei Prozent zu. Mal ganz abgesehen von den nervigen Baustellen. Auf den Streckabschnitten, auf denen frei gefahren werden darf, rasen nicht wenige ihrer verlorenen Zeit hinterher. Wofür hat man sich denn die Maschine gekauft? Großstadtgeländewagen bieten einem nicht nur Erhabenheit, sondern auch die nötigen Pferdestärken für eine wuchtige Wirkung im Rückspiegel.

Man kann sich ja freuen, dass inzwischen sogar der altherwürdige ADAC angesichts der „polarisierenden Wirkung des Themas – auch unter Club-Mitgliedern – auf eine Empfehlung Pro oder Contra generelles Tempolimit verzichtet“. Im historisch autoaffinen Deutschland mit seinen 55 Millionen angemeldeten Kraftfahrzeugen wird der Irrsinn trotzdem noch viel zu selten hinterfragt. Was würde bei einer Begrenzung auf 130 Kilometer in der Stunde passieren? Der Verkehr flösse auf der linken Spur bei 150 km/h – reicht völlig. Es ist an der Zeit für ein Tempolimit.

florian.pfitzner@ihr-kommentar.de

Es bleibt teuer

Thema: Mietpreise steigen weiter

FINN MAYER-KUCKUCK, BERLIN

Durch die gnadenlosen Bedingungen der Wohnungssuche in den Städten hat sich der Eindruck verfestigt, Deutschland sei hier in einem ewigen Mangel gefangen. Dabei handelt es sich hier um eine Kreisbewegung, wie sie im Wirtschaftsgeschehen oft anzutreffen ist. Seit 2016 haben die Städte alle Schleusen bei der Genehmigung neuer Projekte geöffnet.

Zugleich haben Investoren enorme Summen an Kapital bereitgestellt.



Zu hoffen ist, dass das Angebot sich wirklich in einer Entspannung am Markt zeigt. Die Prognose ist nur, dass der Anstieg abflacht. Heißt: Es bleibt teuer und wird bloß nicht noch teurer.

Der Verband der Immobilienwirtschaft schlussfolgert aus der bevorstehenden Entspannung, dass eine künftige Regulierung des Marktes überflüssig und sogar schädlich sei. Private Investoren stellen nach Meinung des Verbandes offensichtlich genug Wohnungen zur Verfügung. Anreiz dafür ist die Hoffnung auf Erträge in Form hoher Mieteinnahmen. Eine Kontrolle der Preise verzerrt bloß den Markt. Das ist eine legitime Position für die Wohnungswirtschaft, die mit ihren Objekten möglichst viel Geld verdienen will.

Doch die Frage bleibt, in was für einem Land wir leben wollen. Die Situation in wenig regulierten Städten wie London oder Tokio mit ihren absurden Preisen wirkt abschreckend und wäre im sozial eingestellten Deutschland kaum politisch vermittelbar. Doch wenn der Staat eingreift, dann richtig. Ein starrer Mietendeckel und ein unflexibles Einfrieren der Preise sind für die Verwaltung schwer durchzusetzen und hemmen Investitionen. Besser wäre es, einen starken sozialen Wohnungsbau zu schaffen, der die Grundbedürfnisse der Bürger auffängt.

finn.mayer-kuckuck@ihr-kommentar.de



Ein Radfahrer steht in der Versuchsabteilung von Mercedes Benz neben einem Lkw mit einem Abbiegeassistenten. Foto: dpa

Abbiegeunfälle im Fokus

Wenn die tonnenschweren Fahrzeuge an Kreuzungen rechts abbiegen, wird es für Fahrradfahrer lebensgefährlich. Das wollen ADFC und BGL nicht länger hinnehmen.

Kristina Grube und Damir Fras

Bielefeld/Berlin. Aktuell sterben in Deutschland jährlich 30 bis 40 Radfahrer bei Unfällen mit abbiegenden Lkw, 2019 passierten mehr als ein Viertel aller Unfälle in NRW und zwei davon in Ostwestfalen-Lippe. Allein in den ersten Wochen von 2020 sind sechs Menschen durch einen rechts abbiegenden Lkw bundesweit getötet worden. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) haben deshalb gemeinsame Forderungen vorgelegt, die solche Unfälle künftig vermeiden sollen.

In ihrem Positionspapier, das sich an die Kommunalpolitik und die Transportbranche richtet, fordern sie unter anderem den Umbau von Kreuzungen, getrennte Grünphasen für Verkehrsteilnehmer sowie eine Ausrüstung möglichst aller Lkw mit Abbiege-Assistenten.

Durch den zunehmenden Güter- und Radverkehr drohe sich diese Situation künftig zu verschlimmern. Dies gelte es zu verhindern, sagt

Claudia Böhm, Sprecherin des Radentscheids Bielefeld. Eine Möglichkeit, Abbiegeunfälle zu vermeiden, sei ein Einfahrverbot in Innenstädte für Lkw ohne einen Abbiege-Assistenten.

Laut ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork begünstigt vor allem die Art, wie Kreuzungen in Deutschland gestaltet sind, schwere

Unfälle: „Wenn an der Ampel Lkw und Rad direkt nebeneinander stehen und gleichzeitig Grün bekommen, ist höchste Gefahr im Verzug. Wenn dann die Person auf dem Rad geradeaus fahren will und der Lkw rechts abbiegt, entsteht eine tödliche Falle“, sagt Stork. „An manchen Kreuzungen in Bielefeld wurden darum die Haltelinien bereits wei-

ter nach vorne versetzt“, erklärt Böhm. Sie gibt aber auch zu bedenken, dass dies bei stehendem Verkehr sinnvoll sei, der bei Grün anfähre. „Im fließenden Verkehr sieht das anders aus. Dann ist die versetzte Haltelinie oder ein früheres Grün für Radfahrer nicht mehr wirksam.“ Böhm plädiert zudem für die Abschaffung von freien Rechtsabbiegern, also der Fahrerlaubnis an roten Ampeln für Abbieger.

ADFC und BGL fordern, Lkw-, Rad- und Fußverkehr an Kreuzungen räumlich zu trennen und verweisen auf Länder wie die Niederlande oder Kanada als Vorbilder. Zudem könne die Situation durch zeitlich getrennte Ampelphasen für die unterschiedlichen Verkehrsströme entschärft werden. Dann müssten Autofahrer aber kürzere Grünphasen in Kauf nehmen. Neben Bundesförderprogrammen für die Kosten von Lkw-Assistenzsystemen in Höhe von 1.500 bis 3.000 Euro, gibt es laut Stork auch für die verkehrssichere Umgestaltung von Kreuzungen Bundesfördermittel. Bis 2023 stünden den Kommunen 900 Millionen Euro für den Radverkehr zur Verfügung.

DIE SICHT AUS EINEM LASTWAGEN



Richtig eingestellt, ermöglichen sie dem Fahrer Sicht auf diese Bereiche:



Quelle: dpa

KARIKATUR



Zeichnung: Pepsch Gottscheber

Seehofer droht AfD-Niederlage

Karlsruhe (rtr). Im Rechtsstreit zwischen Horst Seehofer und der AfD um die Veröffentlichung eines Interviews droht dem Bundesinnenminister eine Niederlage. Das Bundesverfassungsgericht äußerte in der Verhandlung Zweifel daran, ob der CSU-Politiker das Interview auf der Homepage seines Ministeriums veröffentlichen durfte. Strittig ist eine Passage, in der Seehofer die AfD als „staatszersetzend“ charakterisierte. Die Karlsruher Richter äußerten die Vermutung, dass der Minister damit gegen seine Neutralitätspflicht verletzt haben könnte. Seehofers Staatssekretär Günter Krings verteidigte vor Gericht sowohl die Äußerungen des Ministers als auch deren Veröffentlichung.