

Standpunkt

Tempo 30 – Als städtische Regelgeschwindigkeit nicht sinnvoll!

Gut geplant und praxisgerecht eingerichtet werden Tempo 30-Zonen als Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vom Autofahrer akzeptiert. Die StVO-Änderung aus 2012 erleichtert den Kommunen die Anordnung von Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen. Trotzdem werden immer wieder Stimmen laut, die Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt fordern.

Was sagt die StVO

Bereits seit 2001 haben die Kommunen die Möglichkeit, gemäß §45 StVO großflächig Tempo 30-Zonen anzuordnen. Außer einer entsprechenden Beschilderung in den Ein- und Ausfahrten müssen dort keine weiteren Maßnahmen (z.B. bauliche Veränderungen) mehr erfolgen, die den Autofahrer deutlich signalisieren, dass sie sich in einer Tempo 30-Zone befinden. Abseits der Hauptverkehrsstraßen müssen Autofahrer grundsätzlich mit Tempo 30-Zonen rechnen. Weite Teile des innerörtlichen Straßennetzes sind bereits auf Tempo 30 limitiert (z.B. 80-85 Prozent in München). Die StVO-Änderung im Dezember 2016 erlaubt den Kommunen nun die erleichterte Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen vor Schulen, Kindergärten; Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern.

Argumente gegen Tempo 30 innerorts

Das abgestufte Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung (Verkehrsberuhigter Bereich mit 4-7 km/h, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 20 km/h und die 30er-Zone) hat sich bewährt und erlaubt eine örtlich differenzierte Anwendung. Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit würde dieses Instrumentarium verwässern und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

Tempo 30 km/h findet zudem wenig Akzeptanz bei den Autofahrern. Eine repräsentative Umfrage der ADAC Mitglieder vom Januar 2018 ergab, dass nur 23 Prozent für die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h sind.

Die Einführung von Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit würde Schleichverkehre in sensible Wohngebiete fördern, weil dadurch die Zeitvorteile auf den Hauptverkehrsstraßen und damit deren Attraktivität und Bündelungsfunktion verloren gingen.

Eine ADAC Untersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h ergab, dass in Folge der Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Fahrleistung auf den Straßen, auf denen zuvor 50 km/h erlaubt war, deutlich sinkt. Ein Großteil der Fahrleistung verlagert sich auf Erschließungsstraßen und damit in sensible Wohnbereiche, in denen schon zuvor eine Tempo 30-Regelung galt. Die Fahrleistung erhöhte sich in den Modellrechnungen um insgesamt 15 bis 17 Prozent. Lokal können dabei auch deutlich größere Mehrbelastungen entstehen.

Gegen Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit spricht auch die damit verbundene Beeinträchtigung des straßengebundenen ÖPNV. Die Folgen sind Zeiteinbußen und höhere Betriebskosten.

Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit ist zudem aus Umweltgründen unwirksam. Dazu hat der ADAC untersucht, wie sich Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 auf die Pkw-Emissionen auswirkt. Im Ergebnis führt Tempo 30 weder zur Reduzierung der NOx- noch zur Einsparung von CO₂-Emissionen, sondern insgesamt sogar zu schlechteren Ergebnissen

ADAC-Standpunkt

Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit ist nach Ansicht des ADAC weder aus Sicherheits- noch aus Umweltgründen zielführend. Im Gegenteil: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen führt zu erhöhtem Ausweichverkehr in die Wohngebiete. Dort haben sich Tempo 30-Zonen mit nicht zu großer Ausdehnung und annähernd gleichen Straßenquerschnitten bewährt. Auch auf Hauptverkehrsstraßen kann die Anordnung von Tempo 30 sinnvoll sein, v.a. wenn darüber Schulen oder Kindergärten (fußläufig) angebunden werden.