Standpunkt

Tempo 30 – Als städtische Regelgeschwindigkeit nicht sinnvoll!

Seit 2017 können Kommunen leichter Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen anordnen. Zunehmend mehren sich die Stimmen, die Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit 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 vom 30.11.2016 erleichtert den Kommunen nun auch die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, v.a. vor Schulen, Kindergärten- und tagesstätten, 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 2021 ergab, dass nur 18 Prozent für die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h sind und 80 % die Beibehaltung von Tempo 50 bejahen.

Tempo 30 als städtische 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 Wohnbereiche, wo schon zuvor eine Tempo 30-Regelung galt. Die Fahrleistung erhöht sich in den Modellrechnungen um 15 bis 17 %.

Die bloße Anordnung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit hätte zudem nur geringe Effekte auf die Verkehrssicherheit. Dies hängt damit zusammen, dass auf zahlreichen Hauptverkehrsstraßen weiterhin Tempo 50 gelten würde. Für die übrigen „abgestuften“ Hauptverkehrsstraßen muss ohne größere Eingriffe in den Straßenraum von einer geringen Akzeptanz der Autofahrer ausgegangen werden, wie Beispiele großzügig dimensionierter Straßen aus Tempo 30-Zonen belegen. Hinzu kommt, dass sich die Mehrheit der Unfallschwerpunkte an Knotenpunkten liegt, wo die Geschwindigkeit für den Unfallhergang nur eine sekundäre Rolle spielt.

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 beeinflusst zudem kaum die Umweltsituation. Eine ADAC Untersuchung hat gezeigt, dass Tempo 30 – anders als die Abgastechnologie der Fahrzeuge selbst – keinen nennenswerten Einfluss auf die NOx- und Partikelemissionen hat.

ADAC-Standpunkt

Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit ist nach Ansicht des ADAC aus Sicherheitsgründen wenig sinnvoll. Im Gegenteil: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen begünstigt Ausweichverkehr in die Wohngebiete (Tempo 30 Zonen). Auf Hauptverkehrsstraßen kann die Anordnung von Tempo 30 sinnvoll sein, v.a. wenn darüber Schulen (fußläufig) angebunden sind.