

## Tempo 30 – Pro & Contra

Dipl.-Ing. Christian Weiser und Dipl.-Geogr. Ronald Winkler

### Verkehrssicherheit

Der Einfluss der Geschwindigkeit auf das Unfallgeschehen ist nicht eindeutig bestimmbar. Alle bisherigen Untersuchungen leiden darunter, dass die Geschwindigkeit, wie andere Einflussfaktoren auch, nie alleinige Ursache eines Unfalls ist. In der Regel kommt es erst dann zu einem Unfall, wenn bauliche Rahmenbedingungen mit ungünstigen situativen Umständen wie menschlichem Fehlverhalten zusammentreffen. Unbestreitbar ist lediglich der Zusammenhang zwischen Anhalteweg (Reaktionsweg + Bremsweg) und Geschwindigkeit bzw. zwischen Aufprallgeschwindigkeit und Unfallschwere.

► Bei Tempo 30 reduziert sich der Anhalteweg deutlich. Durch eine verringerte Aufprallgeschwindigkeit kann im Fall einer Kollision die Unfallschwere gemildert werden.

### Verkehrsverlagerung

Ein wesentliches Ziel der Straßenverkehrsplanung ist es, die Verkehrsströme auf leistungsfähigen Straßen zu bündeln, um so sensible Wohngebiete vom Autoverkehr zu entlasten. Sinkt die Attraktivität dieser Straßen, z. B. durch Staus oder längere Reisezeiten, nutzen die Autofahrer vermehrt Abkürzungen auf den Nebenstraßen. Dadurch entsteht unerwünschter Schleichverkehr durch Wohngebiete – mit negativen Folgen im Hinblick auf die Lärm- und Schadstoffbelastung sowie auf die Verkehrssicherheit.

► Gerade nachts und zu anderen Schwachlastzeiten ist mit einer signifikanten Verkehrszunahme auf Nebenstraßen und in Wohngebieten zu rechnen.

### Umweltverbund

Je mehr Straßen auf das Tempo 30 km/h verlangsamt werden, desto attraktiver werden im Vergleich das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel.

► Es kann davon ausgegangen werden, dass eine generelle Tempo-30-Regelung innerorts den Umweltverbund grundsätzlich stärken würde, da die Nutzung des eigenen Pkw mit einer geringeren Zeitersparnis verbunden wäre.

Allerdings dürften Busse und Straßenbahnen auf straßenbündigem Bahnkörper dann auch nur mit Tempo 30 unterwegs sein. Dies würde wiederum die Fahrzeit erhöhen und den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr wieder unattraktiver machen.

### Kosten

Eine verstärkte Ausweisung von Tempo 30, insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen, wäre mit erheblichem Aufwand und höheren Kosten verbunden. Durch Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen würde die bestehende Koordination der Lichtsignalanlagen gebrochen. Zusätzliche Halte- und damit verbundene Abbrems- und Anfahrvorgänge würden unter anderem zu einer Zunahme der Lärm- und Schadstoffemissionen führen. Daher wäre nach Anordnung von Tempo 30 zwingend eine Anpassung der Lichtsignalprogramme notwendig, ebenso eine Justierung der Anschlusszeiten und Fahrpläne im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Durch Tempo 30 verlängern sich die Fahr- und Umlaufzeiten der Linienverkehre. Dadurch entsteht zusätzlicher Fahrzeug-

und Fahrerbedarf. Letztlich erhöhen sich die Kosten für den Betrieb des ÖPNV.

► **Fazit:** Auf Hauptverkehrsstraßen ist Tempo 30 in der Regel nicht sinnvoll, sie verlieren so ihre Attraktivität und die Reisezeiten erhöhen sich erheblich - insbesondere zu verkehrsarmen Zeiten wie sonn-, feiertags und auch nachts. Die unerwünschte Folge wäre eine signifikante Zunahme der Verkehrsbelastung in bestehenden Tempo-30-Zonen in Wohngebieten. Sinnvoll kann Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen auf kurzen Streckenabschnitten, z. B. vor Schulen und Kindergärten, sein.

Weitere Informationen zum Thema erhalten Sie in der Broschüre „Tempo 30 – Pro & Contra“



Download kostenfrei:  
[www.adac.de/verkehrsberuhigung](http://www.adac.de/verkehrsberuhigung)

### Herausgeber und Druck:

ADAC e.V., Ressort Verkehr  
Hansastraße 19, 80686 München  
expertendialog@adac.de

**ADAC**

**ADAC**

**Expertendialog**

Fakten & Infos rund um die Mobilität.

Ausgabe | 09

April 2016

### Schwerpunktthema

## Klares Votum der ADAC Mitglieder gegen generelles Tempo 30 innerorts

Kaum ein Thema wird in Städten und Gemeinden so kontrovers diskutiert wie die Einführung von Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit. Dabei prallen unterschiedliche Interessen und Meinungen aufeinander. Der ADAC wollte das Meinungsbild seiner Mitglieder in dieser strittigen Frage ermitteln und hat eine repräsentative telefonische Umfrage durch das Monheimer Institut durchführen lassen – mit eindeutigen Ergebnis: Danach lehnt eine große Mehrheit eine generelle Tempo-30-Regelung ab, 78 Prozent der Club-Mitglieder sind vielmehr für eine Beibehaltung der bisherigen Regelung.

Das Reifengeräusch erreicht nämlich häufig erst über 50 km/h eine Lautstärke, mit der sie das Motorengeräusch auf signifikante Weise übertönt.

Vor allem hohe Drehzahlen sind im Stadtverkehr für den Lärm verantwortlich. Diese können aber durch ein Tempolimit von 30 km/h kaum verhindert werden, da entsprechende Drehzahlen auch in niedrigen Gängen erreicht werden. Das Motorengeräusch bei Tempo 30 im dritten Gang unterscheidet sich deshalb nicht wesentlich von dem bei Tempo 50 im vierten Gang. Messungen der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aus dem Jahr 2009 sehen den



Dr.-Ing. Andrea David  
Leiterin Ressort Verkehr,  
ADAC e.V., München

Seit 1957 ist Tempo 50 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit in der StVO verankert. In begründeten Fällen kann auf bestimmten Streckenabschnitten Tempo 30 angeordnet werden. In Wohngebieten haben sich längst Tempo-30-Zonen bewährt.

Dieses Modell wird immer wieder in Frage gestellt und dabei oft emotional, nur selten fachlich fundiert diskutiert. Auf der einen Seite sollen die allgemeine Lebensqualität und Verkehrssicherheit so hoch wie möglich sein – auf der anderen Seite soll die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft nicht behindert werden.

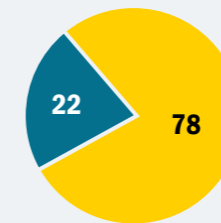
In einer aktuellen ADAC Broschüre „Tempo 30 – Pro & Contra“ setzen sich Clubexperten mit den zentralen Fragestellungen zu Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf und Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit Tempo 30 auseinander. Die wichtigsten Aspekte haben wir für Sie auf den Seiten 1 und 4 zusammengestellt.

Die Anordnung von Tempo 30 vor Schulen oder Kindergärten im Zuge von Hauptverkehrsstraßen kann unter bestimmten Rahmenbedingungen sinnvoll sein. Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit kann aber nach Ansicht des ADAC weder die Verkehrssicherheit maßgeblich verbessern noch ist diese Maßnahme aus Umweltgründen zielführend. Bestätigt wird dies durch eine aktuelle repräsentative Befragung der ADAC Mitglieder durch das Monheimer Institut: 78 Prozent sprechen sich für die Beibehaltung der bisherigen Regelung mit Tempo 50 innerorts aus. Mehr dazu lesen Sie im Innenteil dieser Ausgabe.

**Frage:** Angenommen, Sie könnten bei der Diskussion um das Tempolimit innerhalb geschlossener Ortschaften mitentscheiden. Welche der beiden folgenden Möglichkeiten würden Sie wählen?  
**Basis:** 1.000 ADAC Mitglieder ab 18 Jahren, Angaben in Prozent.



Das Tempolimit innerhalb geschlossener Ortschaften soll **generell 30 Kilometer** pro Stunde betragen. In begründeten Fällen wie beispielsweise auf Hauptverkehrsstraßen soll ein höheres Tempolimit möglich sein.



Das Tempolimit innerhalb geschlossener Ortschaften soll **generell 50 Kilometer** pro Stunde betragen. In begründeten Fällen wie beispielsweise in Wohngebieten und Gefahrenzonen soll ein niedrigeres Tempolimit möglich sein.

Die Mehrheit der befragten ADAC Mitglieder erwartet bei einer generellen Tempo-30-Regelung längere Fahrzeiten für Pkw, Busse und Straßenbahnen und befürchtet zudem, dass Schulen und Kindergärten nicht mehr als besondere Gefahrenpunkte wahrgenommen werden. Auch die in öffentlichen Diskussionen so oft bemühten Argumente, mit Tempo 30 weniger Lärm und Luftschadstoffe zu erreichen, finden unter ADAC Mitgliedern keine Mehrheit.

Tempo 30 kann den Lärmpegel nicht wesentlich verringern. Für das Lärmempfinden entscheidend ist die lauteste Geräuschkomponente, also die Lärmspitze – im innerstädtischen Verkehr ist das meist das Motorengeräusch.

Unterschied zwischen Tempo 30 und Tempo 50 bei rund zwei Dezibel (A). Lärmunterschiede in dieser Größenordnung nimmt das menschliche Gehör nicht wahr.

Wie bei Lärm, korrelieren auch die Emissionen von Luftschadstoffen mit den Beschleunigungsphasen: Je stärker ein Fahrzeug beschleunigt, desto mehr Schadstoffe entstehen. Umgekehrt gilt: Je konstanter die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs ist, desto niedriger liegt der Ausstoß von Luftschadstoffen. Optimal ist der Betrieb eines Fahrzeugs bei niedriger Drehzahl in einem hohen Gang. Bei gleichmäßiger Fahrt mit Tempo 50 ist deshalb die Schadstoffemission sogar geringer als bei Tempo 30.

**9. ADAC/BAST-Symposium „Sicher Fahren in Europa“**

**11. Oktober 2016 – Berlin**

Thema: Schwächere Verkehrsteilnehmer

**ADAC**

**bast**  
Bundesanstalt für Straßenwesen

**ADAC Verkehrsdialog „Für einen sicheren Schulweg!“**

**25. Oktober 2016 – Berlin**

Themen: Technische Schulwegsicherheit, Schülerbeförderung, Schulverkehrserziehung

Für einen sicheren Schulweg!  
ADAC Verkehrsinitiative 2016

Weitere Informationen: Ressort Verkehr, Hansastraße 19, 80686 München, [verkehr.team@adac.de](mailto:verkehr.team@adac.de)  
Online-Anmeldung: [www.adac.de/fachveranstaltungen](http://www.adac.de/fachveranstaltungen)

# 78 Prozent der Club-Mitglieder sind für eine Beibehaltung der Tempo-50-Regelung

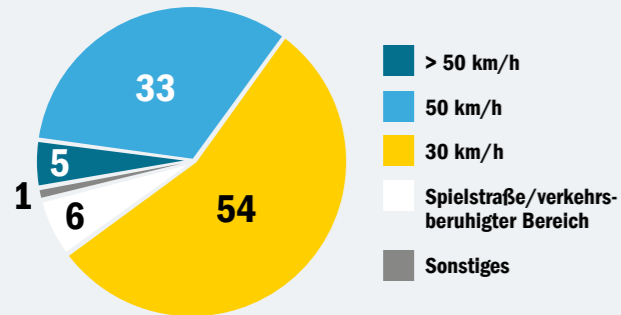
Dipl.-Ing. Jürgen Berlitz

Um die Meinung der ADAC Mitglieder zu Tempo 30 innerorts zu erfahren, hat der ADAC das Monheimer Institut mit einer repräsentativen Telefonumfrage beauftragt. Im November und Dezember 2015 wurden deutschlandweit 1.000 ADAC Mitglieder ab 18 Jahren befragt.

Mehr als die Hälfte der befragten ADAC Mitglieder wohnt in einer Kommune mit weniger als 20.000 Einwohnern. Je 23 Prozent leben in Städten unter bzw. über 100.000 Einwohner.

Ebenfalls gut die Hälfte der befragten Mitglieder wohnt an einer Straße, die auf 30 km/h beschränkt ist, davon etwa 90 Prozent in einer Tempo-30-Zone. Knapp 40 Prozent wohnen an einer Straße mit zulässig Tempo 50 und mehr.

**Frage:** Welches Tempolimit gilt auf der Straße, an der Sie wohnen?  
**Basis:** 1.000 ADAC Mitglieder ab 18 Jahren, Angaben in Prozent.

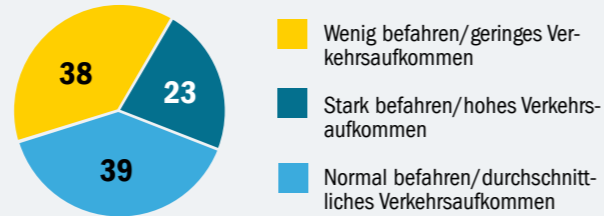


Der Großteil der ADAC Mitglieder fühlt sich nicht oder nur wenig durch den Verkehrslärm bzw. die Verkehrssituation in ihrem Wohnumfeld belastet.

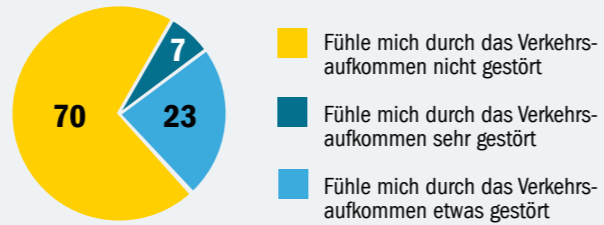
Der Anteil derjenigen, die sich durch Verkehrslärm im Wohnumfeld sehr gestört fühlen, ist mit 6 Prozent gering. 25 Prozent fühlen sich etwas gestört, etwa 70 Prozent fühlen sich dadurch nicht gestört.

**Fragen:** Wie würden Sie die Verkehrssituation in Ihrem unmittelbaren Wohnumfeld beschreiben? / Wie empfinden Sie persönlich die Verkehrssituation in Ihrem unmittelbaren Wohnumfeld? / Wie erleben Sie persönlich den Verkehrslärm in Ihrem unmittelbaren Wohnumfeld?  
**Basis:** 1.000 ADAC Mitglieder ab 18 Jahren, Angaben in Prozent.

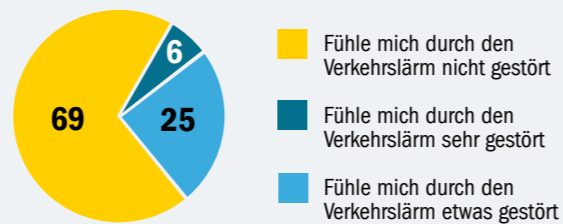
### Beschreibung Verkehrssituation im unmittelbaren Wohnumfeld



### Störempfinden der Verkehrssituation im unmittelbaren Wohnumfeld



### Störempfinden des Verkehrslärms im unmittelbaren Wohnumfeld



## Vorteile

**Frage:** Im Folgenden nenne ich Ihnen einige Aussagen zu dem eben beschriebenen möglichen generellen Tempolimit von 30 Kilometer pro Stunde innerhalb geschlossener Ortschaften. Ich möchte Sie bitten, mir zu sagen, inwieweit Sie diesen Aussagen zustimmen. (1 = Stimme voll und ganz zu | 6 = Stimme überhaupt nicht zu). **Basis:** 1.000 ADAC Mitglieder ab 18 Jahren, Angaben in Prozent.

### Ein generelles Tempolimit innerhalb geschlossener Ortschaften von 30 Kilometer pro Stunde ...

- ... führt zu mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- ... verringert den Verkehrslärm
- ... macht Städte und Orte lebenswerter
- ... verringert den Kraftstoffverbrauch
- ... führt zu einer geringeren Schadstoffbelastung der Luft
- ... führt dazu, dass mehr Leute auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen
- ... führt zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses

|  | Zustimmung |    | Ablehnung |    |    |    |
|--|------------|----|-----------|----|----|----|
| ... führt zu mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer                 | 41         | 24 | 16        | 6  | 6  | 8  |
| ... verringert den Verkehrslärm  | 21         | 18 | 20        | 8  | 11 | 21 |
| ... macht Städte und Orte lebenswerter                                   | 15         | 17 | 20        | 11 | 11 | 24 |
| ... verringert den Kraftstoffverbrauch                                   | 14         | 14 | 22        | 9  | 12 | 26 |
| ... führt zu einer geringeren Schadstoffbelastung der Luft               | 14         | 12 | 22        | 10 | 13 | 26 |
| ... führt dazu, dass mehr Leute auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen | 6          | 10 | 18        | 10 | 16 | 38 |
| ... führt zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses                      | 6          | 8  | 15        | 9  | 19 | 42 |

Als Vorteil einer generellen Tempo-30-Regelung wird vor allem eine höhere Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erwartet. Beim Thema Verkehrslärm zeigt sich bereits ein ziemlich ausgewogenes Meinungsbild. Hinsichtlich Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Schadstoffbelastung wird mehrheitlich kein Vorteil von Tempo 30 gesehen.

Die Mehrheit der Befragten erwartet bei generell Tempo 30 deutliche Nachteile, insbesondere längere Fahrzeiten, sowohl für

Pkw als auch für Busse und Straßenbahnen. Mehrheitlich sieht man auch die Gefahr, dass Schulen und Kindergärten nicht mehr als Gefahrenpunkte wahrgenommen werden. Mehr Schleichverkehre durch Wohngebiete erwartet knapp die Hälfte der Mitglieder. Diese Befürchtung wird auch beim Vergleich der Aussagen zum aktuellen Fahrverhalten gegenüber dem möglichen Fahrverhalten bei generell Tempo 30 gestützt. Demnach würde bei Regelgeschwindigkeit Tempo 30 die Nutzung von Schleichwegen durch Wohngebiete zunehmen.

## Nachteile

**Frage:** Im Folgenden nenne ich Ihnen einige Aussagen zu dem eben beschriebenen möglichen generellen Tempolimit von 30 Kilometer pro Stunde innerhalb geschlossener Ortschaften. Ich möchte Sie bitten, mir zu sagen, inwieweit Sie diesen Aussagen zustimmen. (1 = Stimme voll und ganz zu | 6 = Stimme überhaupt nicht zu). **Basis:** 1.000 ADAC Mitglieder ab 18 Jahren, Angaben in Prozent.

### Ein generelles Tempolimit innerhalb geschlossener Ortschaften von 30 Kilometer pro Stunde ...

- ... führt zu längeren Fahrzeiten für Autofahrer
- ... führt zu längeren Fahrzeiten bei Bussen und Straßenbahnen
- ... führt dazu, dass Schulen oder Kindergärten nicht mehr als besondere Gefahrenpunkte wahrgenommen werden
- ... führt zu mehr Schleichverkehr durch Wohngebiete
- ... führt zu einer Vergrößerung des Schilderwaldes
- ... führt zu mehr Unfallgefahren, da man dichter auffährt

|  | Zustimmung |    | Ablehnung |   |    |    |
|--|------------|----|-----------|---|----|----|
| ... führt zu längeren Fahrzeiten für Autofahrer  | 56         | 20 | 11        | 4 | 4  | 4  |
| ... führt zu längeren Fahrzeiten bei Bussen und Straßenbahnen  | 39         | 23 | 16        | 6 | 5  | 9  |
| ... führt dazu, dass Schulen oder Kindergärten nicht mehr als besondere Gefahrenpunkte wahrgenommen werden | 34         | 22 | 16        | 5 | 7  | 14 |
| ... führt zu mehr Schleichverkehr durch Wohngebiete  | 26         | 23 | 18        | 6 | 11 | 15 |
| ... führt zu einer Vergrößerung des Schilderwaldes   | 24         | 10 | 14        | 8 | 14 | 29 |
| ... führt zu mehr Unfallgefahren, da man dichter auffährt  | 13         | 16 | 20        | 9 | 14 | 27 |

Eine generelle Tempo-30-Regelung, also die Umkehr der bisherigen Tempo-50-Regelung, findet bei den ADAC Mitgliedern mehrheitlich keine Akzeptanz. Bei der konkreten Auswahl zwischen beiden Alternativen entscheiden sich 78 Prozent der

ADAC Mitglieder für die Beibehaltung der bisherigen Tempo-50-Regelung. Männer (82 Prozent), Großstädter (85 Prozent) und Vielfahrer (85 Prozent) lehnen generell Tempo 30 innerorts noch deutlicher ab.

### Das Tempolimit innerhalb geschlossener Ortschaften soll generell ...

- Gesamt
- Fühle mich durch das Verkehrsaufkommen sehr gestört
- Fühle mich durch das Verkehrsaufkommen etwas gestört
- Fühle mich durch das Verkehrsaufkommen nicht gestört
- Fühle mich durch den Verkehrslärm sehr gestört
- Fühle mich durch den Verkehrslärm etwas gestört
- Fühle mich durch den Verkehrslärm nicht gestört

|  | ... 30 km/h betragen.<br>In begründeten Fällen wie beispielsweise auf Hauptverkehrsstraßen soll ein höheres Tempolimit möglich sein. |    | ... 50 km/h betragen.<br>In begründeten Fällen wie beispielsweise in Wohngebieten und Gefahrenzonen soll ein niedrigeres Tempolimit möglich sein. |  |
|--|--|----|---|--|
| Gesamt   | 22   | 78 |   |  |
| Fühle mich durch das Verkehrsaufkommen sehr gestört  | 36   | 64 |   |  |
| Fühle mich durch das Verkehrsaufkommen etwas gestört | 25   | 75 |   |  |
| Fühle mich durch das Verkehrsaufkommen nicht gestört | 19   | 81 |   |  |
| Fühle mich durch den Verkehrslärm sehr gestört       | 39   | 62 |   |  |
| Fühle mich durch den Verkehrslärm etwas gestört      | 24   | 76 |   |  |
| Fühle mich durch den Verkehrslärm nicht gestört      | 20   | 80 |   |  |

**Basis:** Gesamt: 1.000 ADAC Mitglieder / Fühle mich durch das Verkehrsaufkommen sehr gestört: n=67\* / ... etwas gestört: n=229 / ... nicht gestört: n=704 / Fühle mich durch den Verkehrslärm sehr gestört: n=62\* / ... etwas gestört: n= 249 / ... nicht gestört: n=689. Angaben in Prozent. \*Hinweis: geringe Basis.

- Die Einführung einer generellen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts wird von den ADAC Mitgliedern deutlich mehrheitlich abgelehnt.
- Selbst diejenigen der Befragten, die sich durch das Verkehrsaufkommen bzw. den Verkehrslärm sehr gestört fühlen, lehnen generell Tempo 30 mit deutlicher Mehrheit ab.
- Insgesamt ist diese Ablehnung - und damit die Zustimmung zur bestehenden Tempo-50-Regelung - in allen betrachteten Teilgruppen zu finden.