

Standpunkt

Tempo 30 – Als städtische Regelgeschwindigkeit nicht sinnvoll!

Seit 10 Jahren können Kommunen leichter Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen anordnen. Es mehren sich die Stimmen, die Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit fordern.

Was sagt die StVO

Kommunen konnten vor 2016 nur sehr eingeschränkt und mit hohem Begründungsaufwand Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen anordnen. Die StVO-Änderung von 2016 erleichterte dort die Anordnung von Tempo 30, v.a. vor Schulen, Kindergärten, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern. Die jüngste StVO-Reform von 2024 hat den Handlungsspielraum der Kommunen nochmals erweitert. So kann Tempo 30 nun auch im Bereich von hochfrequentierten Schulwegen, Fußgängerüberwegen, Spielplätzen, Behinderteneinrichtungen und größeren Lückenschlüssen zwischen Tempo 30-Abschnitten angeordnet werden. Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit für Hauptverkehrsstraßen blieb davon unberührt.

Argumente gegen Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit

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

Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit würde Schleichverkehre durch Wohngebiete fördern, weil die Zeitvorteile auf den Hauptverkehrsstraßen und damit deren Attraktivität und Bündelfunktion verloren gingen.

Eine ADAC Untersuchung zu den 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 Tempo 30 galt. Die Fahrleistung erhöhte sich in den Modellrechnungen um 15 bis 17 %.

Die nahezu flächendeckende Anordnung von Tempo 30 auf Innerortsstraßen hätte zudem nur begrenzte Effekte auf die Verkehrssicherheit. Schließlich würde auf den besonders verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen weiterhin Tempo 50 gelten. Für die übrigen „abgestuften“ Hauptverkehrsstraßen dürfte ohne größere Eingriffe in den Straßenraum nur mit einer geringen Akzeptanz für niedrige Fahrgeschwindigkeiten unter den Autofahrern zu rechnen sein, wie Beispiele großzügig dimensionierter Straßen aus Tempo 30-Zonen zeigen. Hinzu kommt, dass die Mehrheit der Unfallschwerpunkte an Knotenpunkten liegt, wo die Geschwindigkeit für den Unfallhergang nur eine untergeordnete Rolle einnimmt.

Gegen Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit spricht auch die damit verbundene Beeinträchtigung des Linienbusverkehrs. Die Folgen wären Zeiteinbußen und höhere Betriebskosten wegen des erhöhten Personal- und Fahrzeugbedarfs zur Einhaltung des Taktes.

Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit hätte zudem nur geringe Umwelteffekte. 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 gilt bereits heute auf dem Großteil des städtischen Straßennetzes. Eine Ausdehnung dieses Geschwindigkeitsregimes auf den überwiegenden Teil der Hauptverkehrsstraßen ist nach Sicht des ADAC aus Sicherheitsgründen nicht sinnvoll. Im Gegenteil: Tempo 30 würde Ausweichverkehre in die Wohngebiete begünstigen und dadurch die Unfälle erhöhen.