

Tempo 30 – Pro & Contra

- Aktuelle Regelungen
- Verkehrliche Aspekte
- Auswirkungen auf die Umwelt



Impressum:

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Ressort Verkehr
Hansastraße 19, 80686 München

Internet:

www.adac.de/ratgeber-verkehr

Vertrieb:

Die Broschüre kann mit Angabe der Artikelnummer 2833333
direkt beim ADAC e.V., Ressort Verkehr, Hansastraße 19, 80686 München,
Fax (089) 7676 4567, E-Mail: verkehr.team@adac.de bezogen werden.

Schutzgebühr 0,13 Euro, Einzelexemplare für ADAC Mitglieder kostenfrei,
Mengenrabatte auf Anfrage; Telefon (089) 76 76 62 71

Download kostenfrei: www.adac.de/Verkehrsberuhigung

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe,
auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des ADAC e.V.

©2015 ADAC e.V., München

Bildnachweise:

Fotolia: Seite 1, 9, 12,

Getty Images: Seite 16

ADAC: Seite 4

Verkehrszeichenkatalog: Seite 6, 7

Inhalt

Vorwort	4
Aktuelle Regelungen	6
Tempo 30 – zentrale Fragestellungen	8
ADAC Position	18



➤ **Vorwort**

Das Thema Tempo 30 in Städten und Gemeinden wird kontrovers diskutiert, treffen doch auf engem Raum unterschiedliche Interessen und Gegebenheiten aufeinander. 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.

Diese Broschüre setzt sich mit den zentralen Fragestellungen zu Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf und Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit Tempo 30 auseinander.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Gesetzeslage und gegensätzlicher Anforderungen an Hauptverkehrs- und Anliegerstraßen zeigt der ADAC auf, wo Tempo 30 eine sinnvolle Maßnahme darstellen kann und wo eine solche Reglementierung möglicherweise Nachteile mit sich bringt.

So haben sich Tempo-30-Zonen in Wohngebieten bewährt. Auch die Anordnung von Tempo 30 vor Schulen oder Kindergärten im Zuge von Hauptverkehrsstraßen kann eine sinnvolle Maßnahme sein.

Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit ist nach Ansicht des ADAC allerdings weder aus Sicherheits- noch aus Umweltgründen zielführend. Im Gegenteil: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen führt zu erhöhtem Ausweichverkehr in Wohngebieten mit unerwünschten Folgewirkungen.



Ulrich Klaus Becker
ADAC Vizepräsident für Verkehr

➤ Aktuelle Regelungen

Tempolimit innerorts

In Deutschland gilt seit 1957 innerorts eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h – festgelegt in § 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO). In besonderen Fällen kann ein davon abweichendes Tempolimit angeordnet werden. Für Tempo 30 gibt es dabei zwei Möglichkeiten, die einen unterschiedlichen Charakter aufweisen:

- die Beschränkung eines Streckenabschnitts auf 30 km/h sowie
- die Tempo-30-Zone.

Tempo 30 auf Strecken

Die Straßenverkehrsbehörden haben die Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßen oder Straßenabschnitten zu beschränken. Dies kann z. B. aus Gründen der Verkehrssicherheit geschehen oder um die Anwohner vor Lärm oder Abgasen zu schützen. Liegen entsprechende lokale Gegebenheiten vor, kann statt 50 km/h ein Tempolimit von 30 km/h angeordnet werden. Die rechtliche Grundlage hierfür ist § 45 der StVO.



274-53

Entscheidend dabei ist: Für die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h muss immer ein konkreter Grund vorliegen.

Künftig soll die Anordnung von Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen, also vor Schulen, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern, erleichtert werden. Dazu ist seitens des Bundesministeriums für Verkehr eine entsprechende Anpassung der StVO geplant.

Die Beschränkung der Geschwindigkeit erfolgt durch das Zeichen 274-53 und wird durch das Zeichen 278-53 wieder aufgehoben. Das Tempolimit endet zudem durch das Verlassen der entsprechenden Straße oder durch eine andere Geschwindigkeitsbeschränkung.



278-53

Eine Kreuzung stellt kein automatisches Ende eines Tempolimits dar. Um den einfahrenden Autofahrern die Geschwindigkeitsbegrenzung anzuzeigen, sollte diese nach jeder Kreuzung bzw. Einmündung wiederholt werden.

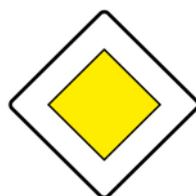
Tempo-30-Zone

Im Rahmen eines vom ADAC begleiteten Modellversuchs in Buxtehude wurde im November 1983 die erste Tempo-30-Zone in Deutschland eingerichtet. Ziel solcher Tempo-30-Zonen ist es, in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf eine Verkehrsberuhigung zum Schutz der Anwohner und Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Die Voraussetzungen für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wurden mit der StVO-Änderung vom Februar 2001 deutlich reduziert. Mittlerweile sind bereits große Teile des innerörtlichen Straßennetzes auf Tempo 30 beschränkt. So existieren beispielsweise in München derzeit über 300 Tempo-30-Zonen. Das sind etwa 80 bis 85 Prozent des gesamten Straßennetzes.



Die Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo-30-Zone sind in § 45 Absatz 1c der Straßenverkehrsordnung geregelt. Die Einrichtung ist nur für weniger befahrene Straßen zulässig.

Eine Tempo-30-Zone darf sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) erstrecken. Ausgenommen sind zudem sämtliche mit dem Zeichen 306 versehene Vorfahrtstraßen. Die Zone darf auch keine Straßen umfassen, die mit Fahrstreifenbegrenzungen oder Leitlinien markiert sind oder benutzungspflichtige Radwege einschließen.



An Kreuzungen und Einmündungen muss grundsätzlich die Vorfahrtregel „Rechts vor links“ gelten. Ampeln sind nur zulässig, wenn diese vorrangig dem Schutz des Fußgängerverkehrs dienen und wenn diese vor November 2000 eingerichtet wurden.

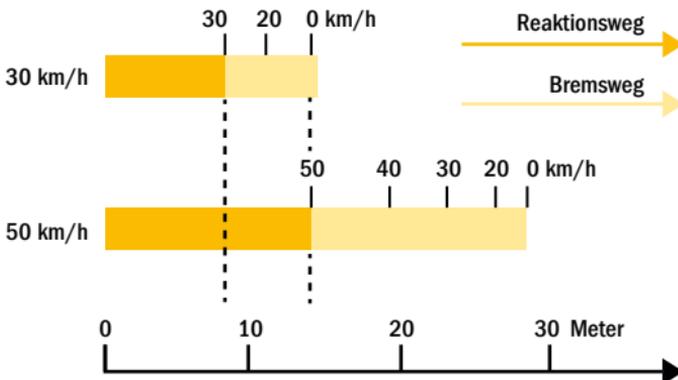
➤ Tempo 30 – zentrale Fragestellungen

Verkehrssicherheit

Der Einfluss der Geschwindigkeit auf das Unfallgeschehen ist nicht eindeutig nachweisbar. So gibt es kaum Studien, die sich explizit mit dieser Fragestellung beschäftigen. Alle Untersuchungen leiden darunter, dass die Geschwindigkeit, wie andere Einflussfaktoren auch, nie alleinige Ursache eines Unfalls ist. In der Regel kommt es nämlich erst dann zu einem Unfall, wenn bauliche Rahmenbedingungen mit ungünstigen situativen Umständen zusammentreffen.

Unbestreitbar ist lediglich der Zusammenhang zwischen Anhalteweg (Reaktionsweg und Bremsweg) und Geschwindigkeit bzw. zwischen Aufprallgeschwindigkeit und Unfallschwere.

Bei Tempo 30 benötigt der Fahrer eine Strecke von knapp zehn Metern, bis er reagiert – und eine Strecke von etwa fünf Metern, bis das Fahrzeug nach Einleitung der Bremsung zum Stehen kommt. Der Anhalteweg beträgt somit in der Regel etwa 15 Meter. Da sich bei höheren Geschwindigkeiten sowohl der während der Reaktionszeit zurückgelegte Weg als auch der reine Bremsweg maßgeblich erhöhen, verdoppelt sich der Anhalteweg bei Tempo 50 auf knapp 30 Meter.



Quelle: eigene Berechnungen

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



Ebenso ist unstrittig, dass die Geschwindigkeit bei nahezu allen Unfallsituationen eine Rolle spielt. Allerdings ist ihr Einfluss nicht bei allen Unfalltypen gleich. Während sie bei Fahrnfällen eine größere Rolle spielt, wirkt sie sich bei Abbiegeunfällen geringer aus.

Auswirkung von Tempo 30 auf das Unfallgeschehen

Die Unfallhäufigkeit ist die zentrale Messgröße für Verkehrssicherheit. Die Zahl der Unfälle auf einem Streckenabschnitt hängt von mehreren Faktoren ab: Verkehrsmenge, Vorfahrtregelung, Zahl der Fahrstreifen etc. Eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit bzw. das bloße Aufstellen von Schildern hat nicht zwangsläufig eine Reduzierung der Unfälle zur Folge. In Berlin wurde die Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen evaluiert¹.

Dort konnte zwar nachgewiesen werden, dass nach Anordnung von Tempo 30 die mittlere Geschwindigkeit signifikant sinkt. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit konnte allerdings statistisch kein Effekt nachgewiesen werden.

Bereits vor 15 Jahren wies ein BAST-Forschungsprojekt² nach, dass Tempo 30 im Gegensatz zu Tempo 50 keine signifikanten Verbesserungen der Verkehrssicherheit von Hauptverkehrsstraßen bewirkt. Ohne bauliche Maßnahmen konnten die v_{85} - und mittleren Geschwindigkeiten gerade mal um 2 bis 8 km/h abgesenkt werden, wobei diese umso stärker zurückgingen, je höher das Ausgangsniveau war.

¹ www.LK-argus.de: Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin, März 2013.

² Retzko, H. G./Korda, C.: Auswirkungen unterschiedlicher zulässiger Höchstgeschwindigkeiten auf städtischen Verkehrsstraßen; Berichte der BAST, Verkehrstechnik, Heft V65, Bergisch-Gladbach, 1999.

Weiterhin wurde festgestellt, dass es eine positive Korrelation zwischen der Verkehrsstärke und dem Geschwindigkeitsniveau gibt, sofern die Belastungsgrenze der Straße unterschritten ist. Straßen mit hoher Verkehrsbedeutung bzw. hohem Verkehrsaufkommen wiesen höhere Geschwindigkeiten auf als Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung. Die BAST-Untersuchung spricht darum die Empfehlung aus, eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen nur dann vorzunehmen, wenn es dort begründbare Defizite gibt. Der Effekt von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Verkehrssicherheit ist vor allem deshalb so gering, weil sich Unfälle meist auf die Knotenpunkte konzentrieren. Dort herrscht systembedingt ohnehin ein schon geringeres Geschwindigkeitsniveau vor als auf der freien Strecke.

Für Münster konnte z. B. die Unfallforschung der Versicherer nachweisen, dass 86 Prozent der Unfalhhäufungspunkte Kreuzungen oder Einmündungen mit Lichtsignalanlagen sind³. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit lässt sich dort häufig bereits mit einfachen Maßnahmen erreichen (z. B. Verbesserung von LSA-Programmen, Beseitigung von Sichthindernissen).

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptverkehrsstraßen sind auch deshalb kein Allheilmittel, weil sich Unfälle nicht nur dort, sondern ganz wesentlich auch im übrigen Straßennetz ereignen. Für Dresden konnte beispielsweise für den Zeitraum 2004 bis 2008 über eine Analyse der polizeilichen EUSka-Unfalldaten nachgewiesen werden⁴, dass auf Hauptverkehrsstraßen „nur“ 54 Prozent aller Unfälle geschehen, obwohl diese den Großteil des Verkehrs abwickeln müssen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist Tempo 30 in Wohngebieten grundsätzlich sinnvoll. Auf Hauptverkehrsstraßen haben vor allem die bauliche Gestaltung und signaltechnische Steuerung der Knotenpunkte entscheidenden Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Die Anordnung von Tempo 30 sollte daher auf Hauptverkehrsstraßen nur in begründeten Fällen (v. a. bei hohem Radverkehrsaufkommen im Mischverkehr oder bei linienhaftem Fußgänger-Querungsbedarf) geprüft werden.

Verkehrsablauf

Die Reisezeit auf einer Straße mit Tempo 30 ist grundsätzlich zunächst einmal länger als auf einer Strecke mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Dieser Unterschied relativiert sich allerdings mit der Anzahl von Kreuzungen und Lichtsignalanlagen. Je öfter ein Fahrzeug an einer Ampel halten muss, desto geringer ist der Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Reisezeit.

Ohne Halte wird ein Fahrzeug eine Strecke von fünf Kilometern bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h in etwa sechs Minuten bewältigen, während es bei Tempo 30 für dieselbe Strecke zehn Minuten benötigt. Dies entspricht einem zeitlichen Mehraufwand von 67 Prozent oder rund zwei Drittel.

In der Realität zwingen Ampeln zum Abbremsen und Anhalten. Hinzu kommen verkehrsbedingte Störungen, etwa durch einparkende oder abbiegende Autos. Für eine dreieinhalb Kilometer lange Versuchsstrecke wurden im Rahmen von Befahrungen des ADAC bei Tempo 50 mehr als acht Minuten benötigt. Bei freier Fahrt ohne Halt hätte die Fahrt mit 50 km/h nur vier Minuten gedauert.

Fahrzeiten bei Tempo 30 und Tempo 50



Quelle: ADAC e.V.

Mit Tempo 30 dauerte die Fahrt – bei gleichen Verkehrsbeeinträchtigungen – gut zehn Minuten, also etwa zwei Minuten länger als bei Tempo 50. Die Reisezeit nahm um etwa 25 Prozent zu.

³ UDV, Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster – Ein Pilotprojekt zur systematischen Unfallanalyse in Kommunen, in: Unfallforschung kompakt, Nr. 2/2009.

⁴ Allan Aurich, Modelle zur Beschreibung der Verkehrssicherheit innerörtlicher Hauptverkehrsstraßennetze unter besonderer Berücksichtigung der Umfeldnutzung (Dissertationsschrift an der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der TU Dresden vom 4.12.2012).

Die Reisezeit ist ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des Hauptstraßennetzes: Bei geringer Verkehrsbelastung sowie bei einer guten Koordinierung der Lichtsignalanlagen sind die Fahrzeiten bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h deutlich kürzer als bei Tempo 30.

Die Leistungsfähigkeit einer innerstädtischen Strecke wird im Wesentlichen von der Durchlassfähigkeit ihrer Kreuzungen bestimmt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wirkt sich auf die Reisezeit aus. Bei geringem Verkehrsaufkommen dauert die Fahrt bei Tempo 30 um bis zu zwei Drittel länger.

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 daher mit einer signifikanten Verkehrszunahme auf Nebenstraßen und in Wohngebieten zu rechnen. In Bremen wurde 2014 ein Aktionsplan zur Lärminderung erarbeitet⁵. Auch Tempo 30 wurde dabei als Maßnahme diskutiert. Auf zahlreichen Streckenabschnitten konnte die Anordnung von Tempo 30 wegen unerwünschter Verlagerungseffekte auf andere Straßen nicht empfohlen werden.

⁵ Bremische Bürgerschaft, Drucksache 18/622 S vom 21.10.2014.

Bei Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen würde sich die Reisezeit spürbar erhöhen – eine Zunahme der Ausweichverkehre ins nachgeordnete Straßennetz und massive Akzeptanzprobleme wären sehr wahrscheinlich.

Umweltverbund

Je mehr Straßen mit einem Tempolimit von 30 km/h versehen sind, desto attraktiver werden im Vergleich das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel. Es kann also davon ausgegangen werden, dass Tempo 30 den Umweltverbund grundsätzlich stärkt, da die Nutzung des eigenen Pkw mit einer geringeren Zeitersparnis verbunden ist. Allerdings dürfen Busse und Straßenbahnen auf straßenbündigem Bahnkörper dann auch nur mit Tempo 30 unterwegs sein. Dies erhöht die Fahrzeit und macht den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr unattraktiver.

Lärm

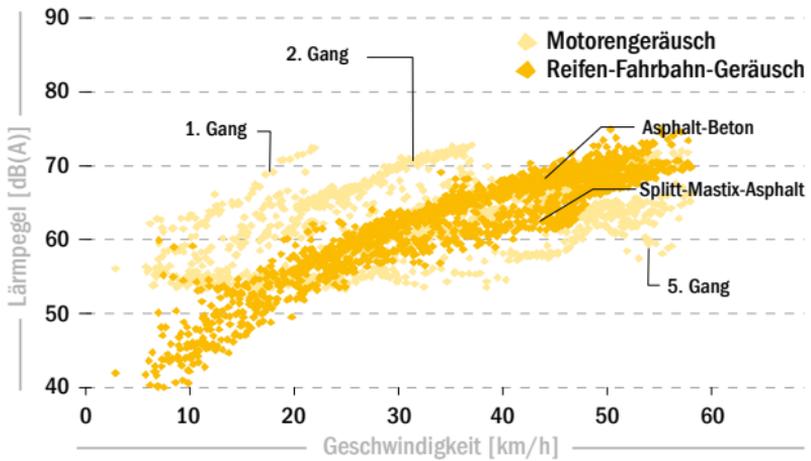
Der Verkehrslärm von Fahrzeugen lässt sich auf zweierlei Quellen zurückführen: auf das Geräusch des Motors und das der Reifen. Beide Lärmquellen unterliegen dabei unterschiedlichen Parametern. Das Motorengeräusch ist abhängig von der Drehzahl. Je stärker der Fahrer in einem Gang beschleunigt, desto größer ist auch die Lärmentwicklung. Das Motorengeräusch bei Tempo 30 im dritten Gang unterscheidet sich deshalb nicht wesentlich von dem bei Tempo 50 im vierten Gang. Hohe Drehzahlen mit einer entsprechenden Lärmentwicklung ergeben sich erfahrungsgemäß besonders häufig beim Beschleunigen in den niedrigsten Gangstufen.

Das Reifengeräusch ist abhängig von der Geschwindigkeit. Je schneller sich ein Fahrzeug fortbewegt, desto höher ist die Lärmentwicklung. Diese erreicht aber erst über 50 km/h eine Lautstärke, bei der sie das Motorengeräusch auf signifikante Weise übertönt.

In der Praxis ergibt sich eine Mischung aus Geräuschen, die von Motoren und Reifen verursacht sind. Für das Lärmempfinden entscheidend ist dabei die lauteste Geräuschkomponente, also die Lärmspitze.

Nach einer Studie der M+P Consulting Engineers⁶ für das niederländische Umweltministerium ergibt sich demnach keine substantielle Lärmreduktion bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50.

Lärmemissionen innerorts



Quelle: M+P Consulting Engineers

Im Rahmen des Projekts IQ mobility (2007)⁷ wurden auf der Leipziger Straße in Berlin Vergleichsmessungen durchgeführt. Dabei ergab sich bei Tempo 30 lediglich eine Lärmreduktion von bis zu zwei Dezibel (A) gegenüber Tempo 50. Die Lärmreduktion zu Hauptverkehrszeiten war noch geringer.

Im Stadtverkehr sind vor allem hohe Drehzahlen für den Lärm verantwortlich. Diese können durch ein Tempolimit von 30 km/h kaum verhindert werden, da entsprechende Drehzahlen auch in niedrigen Gängen erreicht werden. Messungen aus Berlin sehen den Unterschied zwischen Tempo 30 und Tempo 50 bei rund zwei Dezibel (A). Lärmunterschiede in dieser Größenordnung werden vom menschlichen Gehör nicht wahrgenommen.

⁶ M+P Consulting Engineers, Dutch Ministry of Environment: Powertrain Noise; UBA workshop, Berlin; September 2001.

⁷ Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Broschüre iQmobility, Januar 2009.

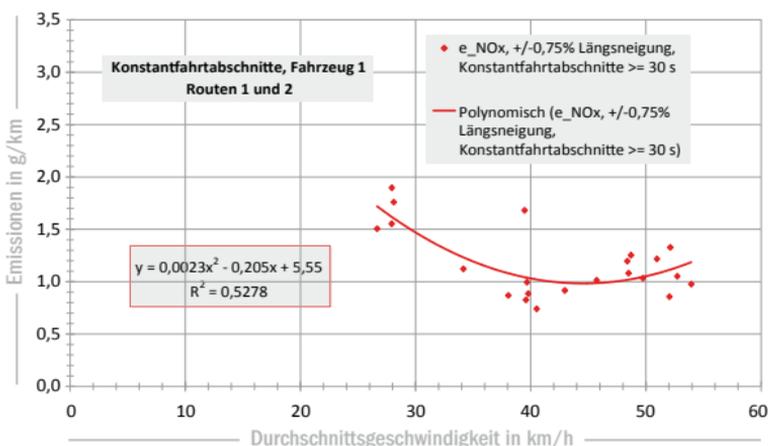
⁸ LUBW: Vermessung des Abgasemissionsverhaltens von zwei Pkw und einem Fahrzeug der Transporterklasse im realen Straßenbetrieb in Stuttgart mittels PEMS-Technologie, Mai 2011.

Luftschadstoffe

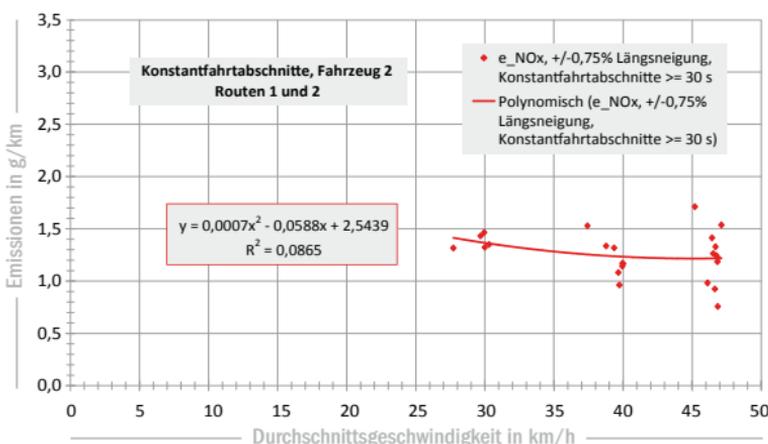
Die Emission von Luftschadstoffen korreliert mit den Beschleunigungsphasen. Je stärker ein Fahrzeug beschleunigt, desto mehr Schadstoffe entstehen. Je konstanter die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs ist, desto niedriger ist wiederum der Ausstoß von Luftschadstoffen.

Eine Studie der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW)⁸ hat sich im Mai 2011 mit der Fragestellung befasst, ob eine Absenkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen von 50 km/h auf 30 km/h eine Verbesserung der Emissionssituation zur Folge hat. Das Ergebnis der Studie fiel dabei eindeutig aus: „30 km/h führte zu Verschlechterungen der Emissions- und Kraftstoffverbrauchssituation.“

NOx-Emissionen bei Konstantfahrtanteilen Fahrzeug 1



NOx-Emissionen bei Konstantfahrtanteilen Fahrzeug 2





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.

Werden Lichtsignalanlagen intelligent koordiniert, können mit einer grünen Welle die Stickoxidemissionen gegenüber einer schlecht koordinierten Ampelschaltung um bis zu 33 Prozent sowie die Partikelemissionen um bis zu 27 Prozent reduziert werden. Zudem ist eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs von rund 15 Prozent möglich⁹.

In Straßen mit häufigen Bremsvorgängen stellt Tempo 30 wiederum eine sinnvolle Alternative dar, weil das Fahrzeug weniger lang beschleunigen muss, um die Zielgeschwindigkeit zu erreichen. Dies trifft in Gebieten mit „Rechts vor links“ geregelten Kreuzungen zu.

Eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h führt auf Hauptverkehrsstraßen mit gut koordinierten Lichtsignalanlagen sogar zu einer Erhöhung der Emissionen. In Wohngebieten mit häufigen Abbrems- und Beschleunigungsphasen aufgrund der „Rechts vor links“-Vorfahrtsregelung führt Tempo 30 hingegen zu einem geringeren Ausstoß an Luftschadstoffen.

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 wird die bestehende Koordinierung der Lichtsignalanlagen gebrochen. Zusätzliche Halte und damit verbundene Abbrems- und Anfahrvorgänge führen unter anderem zu einer Zunahme der Lärm- und Schadstoffemissionen.

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. Schlussendlich erhöhen sich die Kosten für den Betrieb des ÖPNV.

In Bremen wurde 2014 ein Aktionsplan zur Lärminderung diskutiert¹⁰. Bei Anordnung von Tempo 30 auf Streckenabschnitten würde ein zusätzlicher Aufwand für den Betrieb der Bremer Straßenbahn in Höhe von 270.000 Euro pro Jahr entstehen.

In Hamburg wird über Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen diskutiert. Durch Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen wird grundsätzlich die Busbeschleunigung (Investitionsvolumen: 259 Mio. Euro¹¹) konterkariert. Die Hamburger Hochbahn AG rechnet im Fall von flächendeckendem Tempo 30 auf dem Hauptstraßennetz (550 Kilometer Gesamtlänge) mit Mehrkosten mindestens im zweistelligen Millionenbereich pro Jahr.

⁹ ADAC Test Emissionsminderung durch Netzsteuerung, 2013.

¹⁰ Bremische Bürgerschaft, Drucksache 18/622 S vom 21.10.2014.

¹¹ <http://www.via-bus.de/contentblob/3597530/data/2011-12-06-busbeschleunigung-pressemitteilung.pdf>.

➤ **ADAC Position**

Tempo 30 - in Wohngebieten

Gegenüber Hauptverkehrsstraßen erfüllen Wohnstraßen eine spezielle Funktion. Neben der Erreichbarkeit steht die Aufenthaltsfunktion im Vordergrund. In Wohnstraßen ist Tempo 30 daher eine sinnvolle Maßnahme. Dabei wird ein Gebiet möglichst gleichwertiger Straßen zu einer Tempo-30-Zone zusammengefasst.

Je gleichrangiger die Straßen einer Tempo-30-Zone sind, desto besser funktioniert die Rechts-vor-links-Regelung und die damit verbundene Geschwindigkeitsreduzierung.

Tempo 30 - auf Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen erfüllen eine überaus wichtige Funktion im städtischen Straßennetz. Auf ihnen soll ein Großteil des Kfz-Verkehrs gebündelt werden. Dazu muss das Netz der Hauptverkehrsstraßen leistungsfähig und attraktiv sein, sodass Schleichverkehr durch Wohngebiete vermieden wird.

Auf Hauptverkehrsstraßen ist Tempo 30 daher in der Regel nicht sinnvoll und im Einzelfall sorgfältig zu prüfen. Vor Schulen, Kindertagesstätten und Seniorenresidenzen kann nach Ansicht des ADAC Tempo 30 aber durchaus angebracht sein.

Nachvollziehbar begründete Tempo-30-Anordnungen auf kurzen Streckenabschnitten mit etwa 400 bis 800 Meter Länge werden vom Kraftfahrer durchaus akzeptiert.

Zur Verstetigung des Verkehrsflusses sollten die Lichtsignalanlagen intelligent koordiniert werden. Dadurch wird unnötiges Beschleunigen und Abbremsen vermieden. In der Folge reduzieren sich Lärm- und Luftschadstoffe.

Für die Anwohner an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen ist, individuell auf die lokale Situation zugeschnitten, wirkungsvoller Lärmschutz unumgänglich. An diesen Stellen können Maßnahmen notwendig sein, wie etwa lärmarme Fahrbahnbeläge oder lärmarme Schachtabdeckungen, die zu merklichen Verbesserungen führen.

Auf Hauptverkehrsstraßen ist Tempo 30 in der Regel nicht sinnvoll. Durch Tempo 30 auf den Hauptverkehrsadern des innerstädtischen Straßennetzes erhöhen sich die Reisezeiten erheblich, insbesondere zu verkehrsarmen Zeiten, wie sonn-, feiertags und auch nachts. Dadurch verlieren sie ihre Attraktivität. Eine signifikante Zunahme der Verkehrsbelastung in bestehenden Tempo-30-Zonen in Wohngebieten wäre die unerwünschte Folge. Sinnvoll kann Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen auf kurzen Streckenabschnitten, z. B. vor Schulen, sein.

ADAC e.V.
Hansastraße 19
80686 München



2833333/12.15/20'