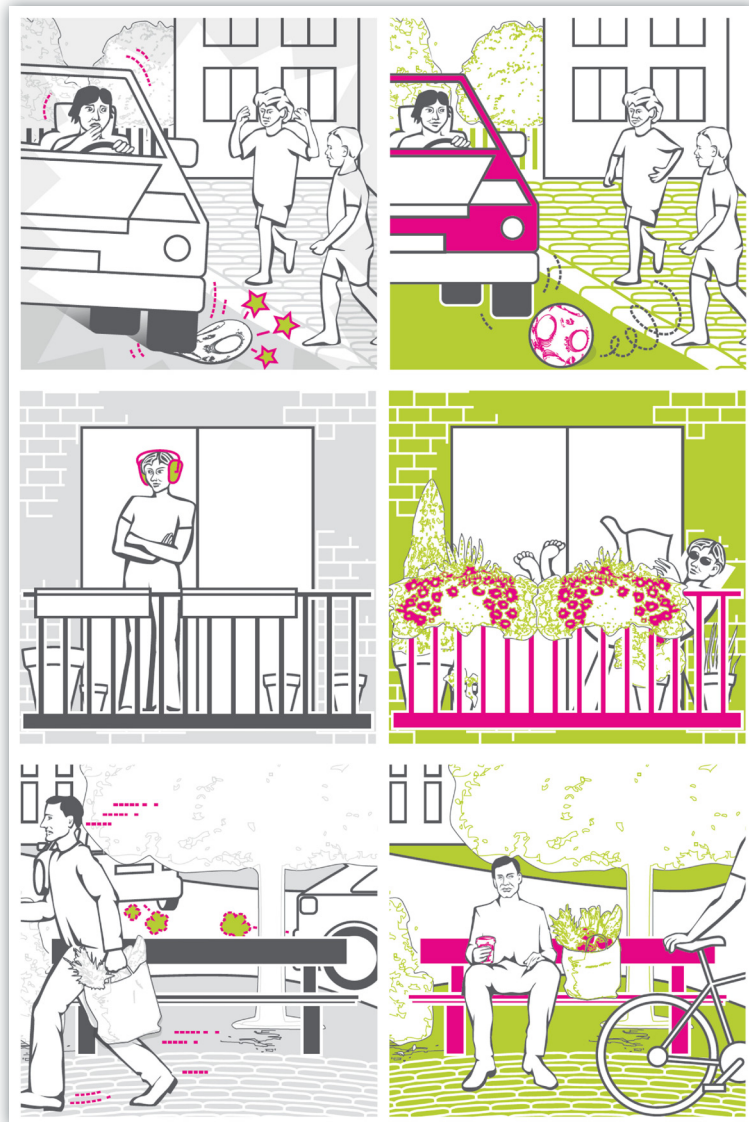


VCD Position

# Tempo 30



# VCD Position

## Tempo 30 – für mehr Leben

Seit 1957 gibt es eine Tempobeschränkung auf 50 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften. Dagegen gab es anfangs Proteste. Ebenso wurden die ersten Schritte in Richtung Tempo 30 erst einmal kritisch betrachtet. So schrieb der SPIEGEL 1982, Tempo 30 in den Städten in Großversuchen zu erproben, sei die brisanteste Empfehlung der von der Bundesregierung eingesetzten überparteilichen Kommission, die unter Vorsitz des ehemaligen Innenministers Hermann Höcherl (CSU) ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten sollte.<sup>1</sup>

Aus dem Großversuch entstanden die ersten Tempo-30-Strecken, und mit der StVO-Änderung 2001 wurde die Einführung von Tempo-30-Zonen auf Grundlage des § 45 der StVO erleichtert. Inzwischen gehört in unseren Städten der Mix unterschiedlicher Geschwindigkeiten zum Alltag.

Viele Städte und Gemeinden haben die Vorteile von Tempo 30 erkannt und große Teile ihrer Stadtgebiete als 30er-Zonen ausgewiesen. In München ist Tempo 30 auf mehr als 80 Prozent des Straßennetzes die Regel<sup>2</sup>, in Berlin gilt für etwa 75 Prozent des Straßennetzes eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger<sup>3</sup>.

Aus verkehrsrechtlichen Gründen können Tempo-30-Zonen nach bestehendem Recht in Wohn- und Mischgebieten angeordnet werden. Gewerbegebiete und Straßen des überörtlichen Verkehrs sowie Vorfahrtsstraßen können nach § 45 (1c) StVO nicht in eine Zonenregelung eingebunden werden. Hier besteht die Möglichkeit einer Streckenausweisung aufgrund besonders sensibler Nutzungen<sup>4</sup>, z.B. vor Grundschulen oder auf Strecken mit erhöhtem Querungsbedarf. Eine Temporeduzierung auf Hauptverkehrsstraßen kann auch aus Lärmschutz- oder aus Luftreinhaltegründen<sup>5</sup> angeordnet werden. Diese Regelungen führen dazu, dass wir momentan einen ständigen Wechsel der Geschwindigkeiten haben. Tempo 50 wechselt sich mit Tempo-30-Zonen und kurzen Tempo-30-Strecken ab. Dieser zum Teil sehr kleinteilige Wechsel ist verwirrend. Er verhindert einen gleichmäßigen Verkehrsfluss, erfordert komplizierte Ampelschaltungen und fördert Staus. Dazu kommen zeitlich differenzierte Tempo-30-Ausweisungen, z.B. aus Gründen der Nachtruhe vor Krankenhäusern.

Egal ob Zonen- oder Streckenausweisung und unabhängig davon, ob die Geschwindigkeitsbegrenzung aus verkehrlichen oder Lärmschutzgründen ausgewiesen werden soll, Tempo 30 muss im Einzelfall von der Verkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde angeordnet werden. Sinnvoll daran ist, dass dadurch sichergestellt wird, dass das lokale Wissen um die Verkehrssituation vor Ort in der Abgrenzung berücksichtigt wird. Problematisch ist der bürokratische Aufwand, der mit der jetzigen Rechtslage verbunden ist. So hat zum Beispiel Hamburg für mehr als 700 Bereiche Tempo 30 ausgewiesen, um damit für etwa 50 Prozent des Straßennetzes eine Temporeduzierung festzulegen.<sup>6</sup> Häufig verhindern die rechtlichen Vorgaben nach § 45 StVO eine individuelle ortsangepasste Lösung. Beispielsweise regt sich in Hamburg momentan Protest gegen den Abbau von Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen. Und die Stadt Kassel musste im Sommer 2011 nach einer Überprüfung sogar auf 18 Strecken die Tempobegrenzung wieder aufheben.<sup>7</sup> Um sinnvolle Lösungen zu finden, in die je nach Ortslage auch Hauptverkehrsstraßen miteinbezogen werden sollen, müssen Kommunen heute sehr kreativ sein.

Damit die Vorteile von Tempo 30 optimal zum Tragen kommen, fordert der VCD Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts. Das schafft nicht nur Klarheit, sondern erweitert auch den Spielraum für ortsangepasste Lösungen und senkt den bürokratischen Aufwand deutlich. Denn durch die Umkehrung der Beweislast muss nicht mehr für den Großteil der innerörtlichen Flächen eine Geschwindigkeitsbegrenzung beschlossen und festgesetzt werden, sondern nur noch für den erforderlichen kleinen Teil von Hauptverkehrsstraßen mit wichtiger Verbindungsfunktion, auf denen Tempo 50 sinnvoll und sicher ist.

Nicht zuletzt durch das Engagement des VCD und anderer Verbände, die seit Jahren für die Vorteile von Tempo 30 werben, sehen immer mehr Menschen und Organisationen in Deutschland und Europa in Tempo 30 eine sinnvolle stadtverträgliche Geschwindigkeit.

Im Rahmen der Beratungen zum Verkehrssicherheitsprogramm 2011 haben sich neben dem VCD, Fuß e.V. und dem ADFC zum Beispiel auch der wissenschaftliche Beirat des Bundesverkehrsministeriums für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ausgesprochen. Ein klares Votum für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit gibt es auch von der EU Kommission<sup>8</sup>.

1 SPIEGEL online

2 Süddeutsche Zeitung vom 7.6.2011

3 Berliner Morgenpost vom 6.1.2012

4 Straßenverkehrsordnung, StVO §45 (1c)

5 StVO § 45 (1)

6 Verkehrsrundschau 2010

7 HNA vom 22.7.2011

8 Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr PE456.969 Europäisches Parlament 2011

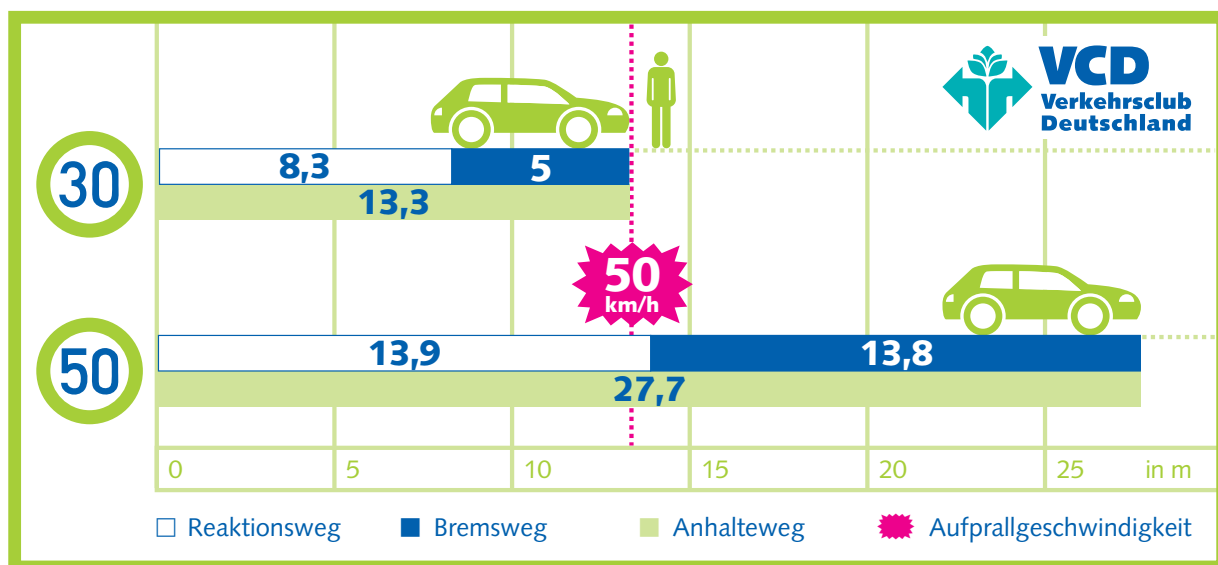
Die Zeit für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ist reif – gerade jetzt,

- weil die Zahl der Verkehrstoten 2011 erstmals seit 20 Jahren wieder drastisch gestiegen ist. Innerorts hat sich die Zahl der Verunglückten 2011 um 9,9 Prozent<sup>9</sup> erhöht. Das zeigt: Verkehrssicherheit ist kein Selbstläufer. Wer die Zahl der Verunglückten zukünftig deutlich senken will<sup>10</sup>, muss auf wirksame Maßnahmen setzen. Tempo 30 verhindert Unfälle.
- weil immer mehr Menschen in die Städte ziehen und sie als Lebensraum einfordern. Die Reurbanisierungstendenzen sind räumlich sehr differenziert und stark abhängig von der Attraktivität städtischer Wohnstandorte. Tempo 30 senkt den Verkehrslärm deutlich und erhöht somit die Lebensqualität.
- weil sich der Modal Split in unseren Städten verändert und immer mehr Menschen zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind. Das führt zu Raumkonkurrenz und erfordert ein Neudenken des Straßenraumes, um mehr Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und den Schutz der Schwächeren zu erreichen.

keinen unnötig hohen Preis zahlen. Fast 700 Verunglückte<sup>11</sup> täglich in unseren Städten und Dörfern im Jahr 2011 sind ein zu hoher Preis. Tempo 30 senkt das Unfallrisiko und die Unfallschwere entscheidend.

Innerhalb von Ortschaften verunglückten 2011 1,8-mal so viele Personen wie außerhalb geschlossener Ortschaften,<sup>12</sup> denn in lebendigen Städten und Dörfern passiert viel Unvorhergesehenes, und viele Verkehrsteilnehmer sind zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs und damit ungeschützt. Bei den Kinderunfällen lag das Verhältnis innerorts - außerorts 2011 sogar bei 28:1.<sup>13</sup> Bei Tempo 30 sinkt das Unfallrisiko aufgrund des verkürzten Anhalteweges deutlich. Bei 50 km/h beträgt der Anhalteweg fast 28 Meter. Bei Tempo 30 kommt ein Auto dagegen schon nach gut 13 Metern zum Stehen<sup>14</sup>.

Dazu kommt, dass bei Tempo 30 Gefahren besser erkannt werden, weil der Blickwinkel breiter ist und Bewegungen am Fahrbahnrand besser wahrgenommen werden. Zeichen und Gesten werden leichter wahrgenommen, es bleibt mehr Zeit für Reaktionen<sup>15</sup>.



Trotz aller Vorteile scheut sich die Bundesregierung, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts festzusetzen. Grund für den VCD, sich 2012 noch einmal verstärkt für Tempo 30 zu engagieren, mit Argumenten und Aktionen.

## Tempo 30 – die wichtigsten Vorteile

### Tempo 30 rettet Leben

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe in unserer Gesellschaft, aber wir dürfen dafür

Die positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind inzwischen mehrfach belegt. Alle Untersuchungen, die nach der Einführung von Tempo-30-Zonen in verschiedenen Städten durchgeführt wurden, belegen, dass die Unfallzahlen zurückgegangen sind: im Schnitt um etwa 40 Prozent. Betrachtet man vor allem die schweren Unfälle, sind die

<sup>9</sup> Statistisches Bundesamt 2012, Verkehrsunfälle 2011

<sup>10</sup> Minus 40 Prozent laut Verkehrssicherheitsprogramm 2011 des Bundesverkehrsministeriums

<sup>11</sup> Statistisches Bundesamt 2012, Verkehrsunfälle 2011:6 innerhalb von geschlossenen Ortschaften verunglückten im Jahr 2011: 225.105 Personen

<sup>12</sup> Statistisches Bundesamt 2012: Verkehrsunfälle 2011

<sup>13</sup> Statistisches Bundesamt 2012: Verkehrsunfälle 2011:32. Innerhalb von geschlossenen Ortschaften verunglückten im Jahr 2011 18.158 Kinder unter 15. Außerorts 638

<sup>14</sup> Landesverkehrswacht NRW, DEKRA 2011, gerechnet wurde mit trockener Fahrbahn und einer Reaktionszeit von einer Sekunde

<sup>15</sup> Limbourg 2012

Zahlen noch beeindruckender: Die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten konnte häufig sogar um mehr als 60 Prozent reduziert werden. In München und Münster reduzierte sich die Zahl der Schwerverletzten sogar um 72 Prozent<sup>16</sup>.

Auch wenn es ohne vorheriges Abbremsen zu einem Zusammenprall von einem Fußgänger und einem Pkw kommt, sind die Überlebenschancen bei Tempo 30 wesentlich höher, denn die Aufprallenergie bei Tempo 50 ist etwa 2,8-mal größer als bei Tempo 30<sup>17</sup>. Die Folge: Bei Tempo 50 ist die Aufprallgeschwindigkeit nach 13 Metern immer noch 50 km/h. Mehr als acht von zehn Unfällen mit FußgängerInnen enden tödlich. Wer mit Tempo 30 angefahren wird, hat eine Chance von 9 zu 10 dies zu überleben.<sup>18</sup>

#### Der Mehrwert durch die Regelgeschwindigkeit

Wer 100 Meter vor und nach dem Schultor Tempo 30 ausweist oder ein Wohngebiet als 30er-Zone definiert, aber die querende Hauptverkehrsstraße ausnehmen muss, setzt falsche Signale für die Verkehrssicherheit. Wir brauchen überall sichere Wege in unseren Städten und Dörfern, denn Kinder sind nicht nur vor der Schule unterwegs und Radfahrende und Fußgänger brauchen ein sicheres Netz auch außerhalb des Wohnviertels. Die DEKRA-Crashtests<sup>19</sup> zeigen deutlich, was mit dem menschlichen Körper passiert, wenn er von einem Auto mit Tempo 50 erfasst wird. Wer hier die Schlüsse zieht, es reiche aus, vorsichtig zu fahren, um solche Unfälle zu verhindern, ignoriert die Tatsache, dass allein eine Schrecksekunde schon dazu führt, dass der Reaktionsweg bei Tempo 50 länger ist, als der gesamte Anhalteweg bei Tempo 30. Vorsicht reicht deshalb in so einem Falle nicht aus. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ist eine sichere Basis für ein individuelles Netz unterschiedlicher Geschwindigkeiten, das den örtlichen Bedürfnissen und Gegebenheiten optimal angepasst ist.

#### Tempo 30 senkt den Lärm und die Emissionsbelastung

Viele Städte und Stadtregionen weisen seit Ende der 1990er Jahre Einwohnerzuwächse auf, zum Teil in überraschender Höhe.<sup>20</sup> Viele Menschen leben wieder gerne in der Stadt und suchen nach attraktiven innerstädtischen Wohnstandorten. Dabei ist der Faktor Lärm sehr entscheidend, denn etwa 60 Prozent der Bevölkerung fühlen sich von Straßenverkehrslärm belästigt.<sup>21</sup> Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Entstehung von Verkehrslärm. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 wirkt sich sehr positiv auf die Lärmentwicklung aus. Langsamere Autos sind leiser. Im Geschwindigkeits-

bereich von 50 km/h sind neben den Motorengeräuschen auch die Reifen-Fahrbahn-Geräusche, kurz Rollgeräusche, deutlich ausgeprägt. Ab rund 50 km/h werden sie bei Pkw sogar zur Haupt-Schallquelle. Die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert die Lärmemissionen der Fahrzeuge um rund 2 bis 3 dB(A) im Mittelungspegel. Eine Absenkung um 3 dB(A) wird von den Menschen wie die Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen.

Die Wirksamkeit der Geschwindigkeitsreduktion auf die Lärmbelastung ist aber auch von anderen Bedingungen abhängig. So bestimmt die Fahrbahnoberfläche in starkem Maße die Geräuschemissionen. Auf Pflaster erhöht sich die Lärmreduzierung durch Tempo 30 im besten Fall sogar um bis zu 5 dB(A). Auf Pflasterstraßen ist deshalb eine Geschwindigkeitsreduzierung besonders sinnvoll. Des Weiteren hat der Anteil des Schwerlastverkehrs an der Gesamtverkehrsmenge eine wichtige Bedeutung. Je mehr Schwerlastverkehr unterwegs ist, desto geringer ist der Lärminderungseffekt durch Tempo 30 spürbar.

Und auch das Vorurteil, dass sich der Spritverbrauch durch längere Fahrzeiten und hochtouriges Fahren erhöht, trifft nicht zu: Untersuchungen aus England ergaben, dass sich die Fahrzeiten nicht signifikant verlängern. Wenn Tempo 30 im dritten oder vierten Gang gefahren wird, wie Experten raten, schont das den Motor, ist leiser und führt zu geringerem Verbrauch. Zwar verbraucht ein Pkw bei Tempo 50 im vierten oder fünften Gang weniger Treibstoff als bei Tempo 30 im dritten Gang. Doch gilt dies nur für die Konstantfahrt. Den höchsten Verbrauch hat ein Auto während der Beschleunigungsphase. Tempo 30 führt zu einem gleichmäßigeren Verkehr, besonders wenn nicht kleinräumig zwischen Tempo 50 und Tempo 30 gewechselt wird. Vor allem Stickoxid, ein gesundheitsschädigendes Reizgas und Ozon-Vorläufersubstanz, wird deutlich reduziert. Für den Klimaschutz bringt Tempo 30, nach neusten Erkenntnissen also keine Verschlechterung.

Geschwindigkeitsbegrenzungen können die Feinstaubbelastung senken. Die Europäische Kommission ließ die bis November 2006 veröffentlichten Luftreinhaltepläne der Mitgliedstaaten auswerten. In dieser Übersicht finden sich Angaben über Feinstaub-Emissionsminderungen bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Autobahnen (Tempolimit 80 km/h) zwischen 30 und 70 Prozent. Tempo 30 wirkt sich auf die Feinstaubemissionen zwar nicht so entscheidend aus, wie ein Tempolimit auf Autobahnen, bei den Immissionen ist jedoch ein deutlicher Effekt messbar. So wurde in Berlin mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 auf einer Hauptverkehrsstraße ein Rückgang der Immissionen von 6 Prozent erreicht; dies entspricht etwa 10 Überschreitungen. Gleichzeitig sank durch diese Maßnahme die NO<sub>2</sub> Konzentration um 10 Prozent<sup>22</sup>.

16 Limbourg 2012

17 ebenda

18 WHO 2008

19 ADAC Motorwelt April 2012

20 Universität Stuttgart 2011

21 BMVBS 2009: Lärmschutzpaket II:3

22 UBA 2009 Feinstaubbelastung in Deutschland

### Der Mehrwert durch die Regelgeschwindigkeit

Der ständige Wechsel der Geschwindigkeiten und die damit verbundenen Brems- und Beschleunigungsvorgänge führen dazu, dass die Lärminderung der niedrigeren Geschwindigkeit nicht optimal wirkt. Erst Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit führt zu einem gleichmäßigen Verkehrsfluss. Eine Untersuchung der Verkehrswissenschaftlerin Prof. Carmen Hass-Klau hat ergeben, dass in großflächigen Tempo-30-Gebieten bis zu 12 Prozent weniger geschaltet werden muss und Brems- und Beschleunigungsvorgänge sich um ca. 14 Prozent reduzieren, was insgesamt den Vorbeifahrpegel um bis zu 7 dB(A) reduzieren kann.

### Tempo 30 für eine nachhaltige Nahmobilität und lebendige öffentliche Räume

Tempo 30 erhöht nicht nur die Sicherheit sondern auch die Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der einzelnen Verkehrsarten lassen sich besser miteinander harmonisieren. Bei Tempo 30 lassen sich Straßen besser queren, Radfahrende und Autofahrende können stressfreier nebeneinander fahren, die Kommunikation der einzelnen Verkehrsteilnehmer miteinander funktioniert besser. Schnelles Fahren erfordert breite Fahrbahnen, damit ausreichende seitliche Sicherheitsabstände gewährleistet sind. Bei Tempo 30 sinkt der Platzbedarf der fahrenden Autos. Pkw, die heute noch auf Gehwegen oder in Parkbuchten stehen, machen bei der Einführung von Tempo 30 Fußgängern und radelnden Kindern Platz. Auf Gehwegen ist dann mehr Raum für Aufenthalt.

### Der Mehrwert durch die Regelgeschwindigkeit

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ermöglicht eine Neudefinition innerstädtischer Räume. Das Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen<sup>23</sup> fordert in seinem Aktionsplan zur Nahmobilität, Straßengestaltung nicht länger von der Fahrbahn aus zu denken, sondern Straßen vom Rand her zu gestalten, um ausreichend Raum für den Zuwachs im Rad- und Fußverkehr zu schaffen. Wenn Tempo 30 nicht auf einzelne Strecken und Zonen begrenzt ist, eröffnet das die Möglichkeit für neue Netzstrukturen und damit auch für zentrale durchgängige und leistungsfähige Velo-Routen und attraktive Fußwege. Damit lassen sich konkurrierende Raumansprüche besser vereinen. Rad-, Fuß- und Autoverkehr werden zu gleichberechtigten Partnern.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit schafft außerdem Klarheit. Die Geschwindigkeiten wechseln nicht ständig. Die Beschilderung wird auf ein Minimum reduziert. Dadurch sinkt die Komplexität des Verkehrs und ermöglicht es auch Kindern, selbständig und sicher mobil zu sein, und älteren Verkehrsteilnehmern, stressfrei unterwegs zu sein.

<sup>23</sup> Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2012

Erst mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit kommen die Vorteile der geringeren Geschwindigkeit also richtig zum Tragen. Trotzdem gibt es kritische Stimmen. Was ist dran an den Gegenargumenten?

### Tempo 30 – die Hauptkritikpunkte an der Regelgeschwindigkeit

Die Entscheidungshoheit der Kommunen soll gewahrt bleiben (Subsidiaritätsprinzip)

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts müsste über die StVO verankert werden. Das heißt, über das Bundesrecht. Diese Forderung stellt jedoch keine Veränderung zur heutigen Rechtsgrundlage dar. Auch Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit ist über das Bundesrecht geregelt. In beiden Fällen können die zuständigen Verkehrsbehörden im Einvernehmen mit den Kommunen über Ausnahmen von der Regel entscheiden. Durch Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit wird der Spielraum für kommunale Entscheidungen sogar größer, weil die bisherigen Einschränkungen, die in § 45 StVO definiert sind, wegfallen und z.B. auch überörtliche Straßen in ein sinnvolles kommunales Verkehrsnetz einbezogen werden können.

Die Bürokratie bleibe die Gleiche, ob man nun Tempo 30 oder Tempo 50 als Ausnahme festlegt und beschildert.

Das wäre richtig, wenn der Anteil wichtiger Verbindungsstraßen in unseren Städten und Dörfern ebenso groß wäre, wie der Anteil an Wohn- und Erschließungsstraßen. Städte und Dörfer sind aber zum großen Teil Wohn- und Mischgebietsflächen, die von einem Netz an Straßen durchzogen sind, die nur Erschließungsfunktion haben und damit dem langsamen Netz zugeordnet werden können. Nur ein sehr geringer Anteil innerörtlicher Straßen hat eine wichtige Verbindungsfunktion, die Tempo 50 erforderlich macht. Anteile von 75 bis 80 Prozent Tempo 30 in Berlin und München belegen dies(s.o.).

Tempo 30 führt zu langen Fahrzeiten und Staus

Besonders in einer Zeit, die durch Mehrfachbelastung und Stress geprägt ist, reagieren Menschen auf Verzögerungen sehr empfindlich. Der tägliche Ärger über Staus und das Gefühl, Zeit zu verlieren, führen zu Kritik an Tempo 30. Nicht zuletzt von den Nahverkehrsgesellschaften, die Sorge haben, dass sie die Betriebszeiten durch ein Tempolimit verlängern. Dabei wird übersehen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nichts über die tatsächliche Geschwindigkeit aussagt, die wir in unseren Städten fahren können. Eine Untersuchung britischer Verkehrsexperten zur Durchschnitts-

geschwindigkeit in 30 Europäischen Großstädten ergab z.B. für Berlin eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 19 km/h und für München von 32 km/h.<sup>24</sup> Aus England liegen auch Untersuchungen zur Verspätung von Bussen vor, bei der die gefahrenen Geschwindigkeiten auf unterschiedlichen Strecken ausgewertet wurden. In der Regel konnten die Busse nur ein Viertel bis ein Fünftel ihrer Fahrzeit schneller als 30 km/h fahren<sup>25</sup>.

Erste Untersuchungen zu den Auswirkungen flächenhafter Geschwindigkeitsreduzierung liegen z.B. aus Großbritannien vor. Unter dem Motto „20's Plenty for Us“<sup>26</sup> haben sich über 30 englische Städte, darunter vier Stadteile von London, klar zu geringeren Stadtgeschwindigkeiten bekannt. In Bristol wurde gerade der Monitoringreport des Modellversuchs 20 mph (= 32,2 km/h) veröffentlicht. Ein wichtiges Ergebnis der Untersuchung ist die Tatsache, dass die Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 mph keine Verzögerungen im öffentlichen Busverkehr mit sich brachte. „20 mph scheme has not had any impact on bus journey time reliability“<sup>27</sup>.

Gerade im städtischen Raum wird die Reisezeit also nur in sehr geringem Maße von der möglichen Höchstgeschwindigkeit bestimmt. Viel wichtiger ist die Flüssigkeit des Verkehrs. Auch hier kommen die Vorteile von Tempo 30 erst als Regelgeschwindigkeit richtig zum Tragen, da im Gegensatz zu Strecken- oder Zonenregulierungen kein permanenter Wechsel der Geschwindigkeiten erforderlich ist. Bei der Festlegung des Vorfahrtstraßennetzes, auf dem Tempo 50 gelten soll, sollten die Belange des öffentlichen Verkehrs besonders berücksichtigt werden. Die „20's Plenty for Us“ - Bewegung hat die Vorteile einer geringeren Höchstgeschwindigkeit für Busbetreiber und Taxiunternehmen sehr gut zusammengefasst und herausgestellt.<sup>28</sup>

### Tempo 30 findet keine Akzeptanz

Immer wieder wird aus unterschiedlichen Gründen darauf hingewiesen, dass Tempo 30, vor allem als Regelgeschwindigkeit, keine Akzeptanz finde. Der Physiker Prof. Michael Schreckenbergh äußerte sich zu Tempo 30 in NRW z.B. mit dem Argument, dass Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit von Autofahrern nicht eingehalten werde, weil sie bei einer derart langsamen Geschwindigkeit unterfordert seien und sich nicht konzentrieren könnten<sup>29</sup>. Verkehrspsychologen, wie Prof. Bernhard Schlag von der TU Dresden, sehen dies bestenfalls als eine polemische Äußerung, die sich wissenschaftlich nicht halten lässt. „Ein Problem der

Unterforderung kann sich vor allem auf langen, monotonen Autobahnstrecken stellen - und selbst dort ist ihm mit höheren Geschwindigkeiten nicht beizukommen. Innerorts ist geteilte und selektive Aufmerksamkeit gefordert - und die wird bei höheren Geschwindigkeiten immer schlechter. Tempo 30 dient gerade der Verbesserung der geforderten Aufmerksamkeit“.<sup>30</sup>

Ein anderes Argumente zielt darauf ab, dass Tempo 30 vor allem auf breiten Straßen, auf denen höhere Geschwindigkeiten möglich wären, nicht akzeptiert würde. Dieses Argument geht davon aus, dass unsere Straßenprofile bei Tempo 30 unverändert bleiben. Angesichts steigender Rad- und Fußverkehrsanteile in unseren Städten, werden sich die Straßenprofile jedoch deutlich ändern müssen (siehe oben z.B. Nahmobilitätsstrategie NRW).

Und natürlich ist Tempo 30 ein emotionsgeladenes Thema. Jeder Artikel in Lokalzeitungen über die Einführung einer neuen Tempo-30-Zone oder – wie im Sommer 2011 in Kassel - über die Aufhebung von Tempo-30-Zonen, wird vielfach kommentiert. Irgendwo in der Fülle der Leserbriefe findet sich immer ein Rufer, der „freie Fahrt für freie Bürger“ fordert. Genauso häufig gibt es aber auch positive Stimmen. Sie sind vielleicht nicht so spektakulär, aber genauso zahlreich. Wer also denkt, dass Tempo 30 nur Gegner hat, verkennt die Tatsachen. So ergab z.B. die Bürgerumfrage im Bayrischen Waldkraiburg, dass im Vergleich zum vorherigen Zustand die Verkehrssituation nach Einführung der Tempo-30-Zone als deutlich positiv empfunden wurde. Die Teilnehmenden der Umfrage beobachteten eine langsamere und weniger aggressive Fahrweise und den Wegfall des Durchgangsverkehrs. Die Wohnqualität habe sich dadurch verbessert<sup>31</sup>. Wer wo für oder gegen Tempo 30 ist, ist nicht zuletzt davon abhängig, wo man sich gerade befindet und wie man unterwegs ist: Vor der eigenen Haustür finden verkehrsberuhigende Maßnahmen eine hohe Akzeptanz. So sind z.B. 87 Prozent der Bevölkerung für verkehrsberuhigte Wohngebiete<sup>32</sup>. Wer sich mit dem Auto von der Wohnung entfernt, vergisst jedoch schnell, dass auch woanders Menschen wohnen. Der niederländische Verkehrsplaner Hans Mondermann stellte fest, dass Autofahrer schon 5 Minuten, nachdem sie ihren Aufenthaltsort verlassen haben, Geschwindigkeiten von über 60 km/h akzeptieren<sup>33</sup>. Mit dem Abstand zur eigenen Wohnung wächst die Bereitschaft, hohe Geschwindigkeiten zu fahren, weil die Aufenthaltsqualität der Straße subjektiv an Bedeutung verliert. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit setzt hier einen klaren Rahmen: 30 km/h gilt überall dort, wo die Lebensqualität im Vordergrund steht. Vor der eigenen Haustür und vor denen der Anderen. Und nicht zuletzt ist die Akzeptanz von Tempo 30 davon abhängig, wie man gerade unterwegs ist. Für Fuß-

24 INRIX [www.keepmoving.co.uk/](http://www.keepmoving.co.uk/)

25 PTEG Bus idling results

26 [www.20splentyforuk.org.uk/](http://www.20splentyforuk.org.uk/)

27 Bristol 20mph Monitoring report 2012: 32

28 [www.20splentyforuk.org.uk/](http://www.20splentyforuk.org.uk/)

29 Rheinische Post vom 18.3.2010

30 Prof. Schlag, Mitteilung vom 16.5.2012

31 OVB online vom 19.3.2011

32 BMUNR und UBA 2010

33 „Mondermanns Treppchen“, Keuning Instituut, 2005

gänger und Radfahrer hat eine geringere Geschwindigkeit nur Vorteile, weil es den Verkehr harmonisiert, weil es sicherer ist, weil es weniger laut ist und es leichter ist, die Straße zu queren. Deshalb ist fast jeder, zumindest manchmal, für Tempo 30. Im Bundesdurchschnitt sprechen sich 58 Prozent der Bevölkerung für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit aus. Bei den über 50-Jährigen sind es sogar über 62 Prozent<sup>34</sup>.

Studien aus der Schweiz belegen außerdem: Je großräumiger Tempo 30 abseits der Hauptachsen gilt, umso besser wird diese Höchstgeschwindigkeit auch mit wenigen baulichen Verkehrsberuhigungselementen eingehalten<sup>35</sup>.

Für den VCD ist deshalb unstrittig: Tempo 30 hat viele Vorteile und Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ist erforderlich, damit das Prinzip richtig wirkt. Wie aber sollte Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit konkret aussehen?

## Die zehn Forderungen des VCD

1. Tempo 30 ist für den VCD die Basis für ein innerstädtisches Straßennetz. Für die Mehrheit aller Straßen gilt Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Es muss nicht beschildert werden und braucht keine besonderen baulichen Gestaltungsmerkmale. Per se gibt es keine Einschränkungen.
2. In Bereichen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und in besonders sensiblen Bereichen können außerdem Bereiche mit geringeren Geschwindigkeiten ausgewiesen werden, wie es jetzt schon nach StVO mit dem verkehrsberuhigten Bereich, dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und Tempo 20 als Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
3. Das langsame Netz wird durch ein schnelleres Netz von Tempo-50-Straßen ergänzt - überall dort, wo Vorfahrtsstraßen eine wichtige Verbindungsfunktion haben und die Verkehrssicherheit sichergestellt werden kann. Hier ist auch der Lärmschutz zu beachten. Straßen mit höherer Geschwindigkeit müssen beschildert werden.
4. Bei der Ausweisung von Straßen mit höheren Geschwindigkeiten ist zu berücksichtigen, dass sie keine Barrieren für wichtige Fuß- und Radwegenetze darstellen.
5. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit eröffnet die Möglichkeit, neu über die Gestaltung innerörtlicher Straßen nachzudenken. Dieses Potential sollte genutzt werden, um konkurrierende Raumansprüche zu lösen und die Grundlage für ein weiteres Wachstum des Fuß- und Radverkehrs zu legen.
6. Die Gestaltung sollte weitgehend auf zusätzliche Regelungen verzichten, um die Komplexität des Verkehrs deutlich zu senken. Wo sinnvoll, sollte eine Kombination von Tempo 30 mit zusätzlichen Schutzmaßnahmen wie Zebrastreifen, Fahrradstreifen etc. möglich sein.
7. Die Gestaltung von Straßen sollte das jeweils erwünschte Geschwindigkeitsniveau erkennbar machen und somit die Einhaltung der Geschwindigkeit positiv beeinflussen.
8. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit sollte positiv beworben werden. Der Gewinn an Lebensqualität und Ruhe ist dabei ein wichtiges Argument.
9. Die Umsetzung von Tempo 30 muss an sensiblen Punkten durch Geschwindigkeitsüberwachung begleitet werden.
10. Der Aufenthalt und das Spielen auf der Straße sollten nicht mehr generell verboten sein. Dort wo es sicher ist, sollte die Rückeroberung der Straße als Lebensraum durch Gestaltung und Nutzung gefördert werden, damit die positiven Rückkoppelungseffekte eintreten, die zu einer dauerhaften Akzeptanz niedriger Geschwindigkeiten in der Stadt führen. Hierbei können auch die Erfahrungen aus dem Street reclaiming genutzt werden<sup>36</sup>.

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. • Rudi Dutschke-  
Straße 9 • 10969 Berlin • Fon 030/280351-0 • Fax -10  
mail@vcd.org • www.vcd.org

bei Rückfragen  
Anja Hänel • Referentin für Verkehrssicherheit  
Fon 030/28 03 51-77 • anja.haenel@vcd.org;

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers  
© VCD e.V. 05/2012

34 BMUNR und UBA 2010

35 Lindenmann, H.P., Koy, T., 2000

36 Z.B. David Engwich: Intrigue & Uncertainty, Towards New Traffic-Taming Tools, Version 2.1

## Quellen

ADAC Motorwelt Nr. 17, April 2012: Das könnte ein Mensch sein! S. 70f.

ALD, Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik, 2010: ALD Schriftenreihe 1/2010

Berliner Morgenpost vom 6.1.2012, [www.morgenpost.de/printarchiv/titelseite/article1873232/Schon-230-Kilometer-wie-viele-Tempo-30-Zonen-braucht-Berlin.html](http://www.morgenpost.de/printarchiv/titelseite/article1873232/Schon-230-Kilometer-wie-viele-Tempo-30-Zonen-braucht-Berlin.html), 24.5.2012,

BMUNR und UBA 2010, Umweltbewußtsein in Deutschland 2010, [www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/4045.pdf](http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/4045.pdf), 11.5.2012

BMVBS, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2011: Verkehrssicherheitsprogramm 2011, [www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/74626/publicationFile/47381/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf](http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/74626/publicationFile/47381/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf)

BMVBS, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2009: Lärmschutzpaket II, [www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/27798/publicationFile/58/nationales-verkehrslaerm-schutzpaket-ii.pdf](http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/27798/publicationFile/58/nationales-verkehrslaerm-schutzpaket-ii.pdf), 10.5.2012

Bristol 20mph Monitoring report 2012, [www.bristol.gov.uk/sites/default/files/documents/transport\\_and\\_streets/managing\\_roads\\_and\\_traffic\\_schemes/20mphMonitoringReport6\\_3\\_12.pdf](http://www.bristol.gov.uk/sites/default/files/documents/transport_and_streets/managing_roads_and_traffic_schemes/20mphMonitoringReport6_3_12.pdf), 11.5.2012

Engwich, David: Intrigue & Uncertainty, Towards New Traffic-Taming Tools, Version 2.1, [www.lesstraffic.com/Articles/Traffic/Intrigue.pdf](http://www.lesstraffic.com/Articles/Traffic/Intrigue.pdf)

Europäisches Parlament 2011, Entschließung zur Europäischen Straßenverkehrssicherheit vom 27. September 2011 [www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0408+0+DOC+XML+V0//DE](http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0408+0+DOC+XML+V0//DE), 11.5.2012

Hass-Klau, Carmen 1990, An illustrated guide to traffic calming, [www.20splentyforuk.org.uk/](http://www.20splentyforuk.org.uk/)

HNA vom 22.7.2011, [www.hna.de/nachrichten/stadt-kassel/kassel/tempobremse-faellt-1331958.html](http://www.hna.de/nachrichten/stadt-kassel/kassel/tempobremse-faellt-1331958.html), 11.5.2012

INRIX [www.keepmoving.co.uk/](http://www.keepmoving.co.uk/) in [www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,549743,00.html](http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,549743,00.html), 11.5.2012

Keuning Instituut, 2005, Shared Space: Raum für alle ist eine Ausgabe des INTERREG IIIB – Projekts 'Shared Space', [www.sharefoundation.eu/images/stories/downloads/Publicaties/SharedSpace/Intro/sharedspace\\_deutsch.pdf](http://www.sharefoundation.eu/images/stories/downloads/Publicaties/SharedSpace/Intro/sharedspace_deutsch.pdf)

Landesverkehrswacht NRW, DEKRA 2011: Landesverkehrswacht NRW, DEKRA 2011, [www.lvw-nrw.de/fileadmin/user\\_upload/pressemitteilung/Freianzeigen/Anhalteweg\\_und\\_Aufprallgeschwindigkeit.pdf](http://www.lvw-nrw.de/fileadmin/user_upload/pressemitteilung/Freianzeigen/Anhalteweg_und_Aufprallgeschwindigkeit.pdf)

Limbourg 2012, Tempo 30 in allen Städten und Gemeinden in [www.tagesspiegel.de/politik/verkehr-tempo-30-in-allen-staedten-und-gemeinden/6042528.html](http://www.tagesspiegel.de/politik/verkehr-tempo-30-in-allen-staedten-und-gemeinden/6042528.html)

Lindenmann, H.P., Koy, T., 2000. Beurteilung der Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung

MWEBWV, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2012: Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität 2012, [www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3568](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3568), 11.5.2012

OVB online vom 19.3.2011, [www.ovb-online.de/waldkraiburg/grosse-akzeptanz-tempo-30-zone-1167448.html](http://www.ovb-online.de/waldkraiburg/grosse-akzeptanz-tempo-30-zone-1167448.html), 11.5.2012

PTEG Bus idling results, [www.pteg.net/NR/rdonlyres/7635E809-9338-46F7-ADCC-FC38CBA2B29F/0/PTEGBusIdling\\_ResultsReportfinalv10.pdf](http://www.pteg.net/NR/rdonlyres/7635E809-9338-46F7-ADCC-FC38CBA2B29F/0/PTEGBusIdling_ResultsReportfinalv10.pdf), 11.5.2012

Rheinische Post vom 18.3.2010, [www.rp-online.de/auto/news/ueberall-tempo-30-ist-quatsch-1.479559](http://www.rp-online.de/auto/news/ueberall-tempo-30-ist-quatsch-1.479559)

SPIEGEL online, [www.spiegel.de/spiegel/print/d-14353818.html](http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-14353818.html), 24.5.2012

Statistisches Bundesamt 2012, Verkehrsunfälle 2011

Straßenverkehrs- Ordnung, StVO, vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), Stand: Zuletzt geändert am 1.12.2010 I 1737

Süddeutsche Zeitung vom 7.6.2011, <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/kein-tempo-in-muenchen-bleibt-die-regel-1.1106161>

UBA, Umweltbundesamt 2009, Feinstaubbelastung in Deutschland, [www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3565.pdf](http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3565.pdf), 11.5.2012

Uni Stuttgart 2011, ireus, Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung im Auftrag des Berliner Senats: Grundlagen für die Berliner Bevölkerungsprognose 2005-2030: Berlin-Brandenburg im inter-metropolitanen Vergleich [www.uni-stuttgart.de/ireus/forschung/forschungsprojekte/abgeschlossen/grundlagen/index.html](http://www.uni-stuttgart.de/ireus/forschung/forschungsprojekte/abgeschlossen/grundlagen/index.html), 11.5.2012

Verkehrsrundschau 2010, [www.verkehrsrundschau.de/hamburg-umweltbehoerde-schlaegt-neue-tempo-30-zonen-vor-960464.html](http://www.verkehrsrundschau.de/hamburg-umweltbehoerde-schlaegt-neue-tempo-30-zonen-vor-960464.html), 29.5.2012

WHO, World Health Organization 2008: Why focus on speed? [whqlibdoc.who.int/publications/2008/9782940395040\\_chap1\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9782940395040_chap1_eng.pdf)