

Tempo 30

Besserer Verkehr
für Städte und Dörfer



Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Seit 1985 vertritt FUSS e. V. die Interessen der Fußgängerinnen und Fußgänger in Deutschland. Bei allen Fragen zum Fußverkehr sind wir Ansprechpartner für Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit. Wir erarbeiten Stellungnahmen und schlagen Änderungen für Gesetze und Richtlinien vor. Weil Gehen als wichtigster Baustein nachhaltiger Mobilität nicht isoliert betrachtet werden kann, arbeiten wir dabei mit Verbänden zusammen, die sich mit Rad-, Bus- und Bahnverkehr befassen.

Als **Fachverband** beraten und vernetzen wir Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik. Als **Lobby** setzen wir uns für Fußgänger-Belange ein, etwa in der Straßenverkehrsordnung, in Planungsrichtlinien und im Bußgeldkatalog. Als **Bürgerinitiative** arbeiten wir dezentral in unseren Ortsgruppen an besseren Bedingungen für das Gehen. Als Teil der **Zivilgesellschaft** informieren wir Medien, veranstalten Vor-Ort-Aktionen und publizieren selbst.

Impressum

- Titel:** Tempo 30 – Besserer Verkehr für Städte und Dörfer
- Herausgeber:** Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.
- Stand:** 6. Mai 2026
- Autoren:** Roland Stimpel, Dietmar Rudolph
- Kontakt:** FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstr. 20
D-13357 Berlin
www.fuss-ev.de
Telefon 030/4927473
E-Mail info@fuss-ev.de
- Sprache:** Begriffe wie „Fußgänger“ und „Radfahrer“ kommen in fast jedem Satz dieses Texts vor. Der besseren Lesbarkeit wegen werden diese und andere Begriffe generisch benutzt und sind selbstverständlich ungeschlechtlich.
- Danksagung:** Die Autoren bedanken sich bei allen, die durch Korrekturlesen, Recherche, Bildmaterial und Vorschläge an dieser Veröffentlichung Anteil hatten.

Dieses Dokument darf in elektronischer Form beliebig kopiert und weitergereicht werden, solange der Text einschließlich dieses Impressums unverändert bleibt. Wir sind an einer möglichst weiten Verbreitung interessiert. Die jeweils aktuellste Version des Originals finden Sie auf den Webseiten stvu.info und fuss-ev.de

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren. Für Ergänzungen, Korrekturen oder hilfreiche Kommentare sind wir dankbar.

© 2026 FUSS e.V. All rights reserved.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort: Weniger Tempo, besserer Verkehr.....	4
Warum Tempo 30?.....	5
Kleine Geschichte der Tempolimits.....	5
Risiko als Dogma, Sicherheit verboten: Deutschlands Tempo-Komplex.....	7
Vertrauen ins Schnellfahren.....	8
Legale Gefährdung mit 50.....	8
Was bei 30 besser läuft: Ein Vergleich zu Tempo 50.....	11
Mehr Sicherheit.....	11
Mehr Ruhe.....	12
Bessere Atemluft.....	13
Zeitgewinn für viele.....	13
Ersparnis von Straßenraum, Infrastruktur und Bürokratie.....	14
Einwände gegen Tempo 30 im Faktencheck.....	15
Tempo für Stadt und Dorf: Warum auch 30 eigentlich zu hoch ist.....	18
Internationales: Der Trend zu 30.....	20
Planersprache: Hauptsache Auto.....	22
Tempo 30 für die Praxis.....	23
Anordnungen, Zonen und Strecken.....	23
Zusammenhängende Wohngebiete – Tempo-30-Zonen.....	25
Erschließungsstraßen als Fahrradstraße.....	26
Durchgangsstraßen: Tempo-30-Strecken.....	26
Erfordernisse und Erlaubnisse für Tempo 30.....	28
Schutz vor künftigen Unfällen.....	28
Schutz der Straße.....	29
Schutz vor Lärm.....	30
Schutz vor Schadstoffen.....	31
Schutz an Zebrastreifen.....	32
Schutz alter und kranker Menschen sowie Menschen mit Behinderungen.....	32
Schutz von Kindern und Jugendlichen.....	33
Stückwerk vermeiden – Tempo-30-Abschnitte verbinden.....	35
Schutz der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung.....	35
Tempo dämpfen auf andere Art: Alternativen zu Tempo-30-Zonen und Tempo-30-Strecken.....	37
Entschleunigen in sieben Schritten.....	39
Es wäre so einfach: 30 als Grundsatz, 50 als Ausnahme.....	40

Vorwort: Weniger Tempo, besserer Verkehr



Fortschritt geht aus vom Primitiven, er führt von dort über das Komplizierte zum Einfachen.¹ Für den Stadtverkehr stimmt das genau: Primitiv war Tempo 50 auf allen Straßen in Städten und Dörfern. Extrem kompliziert ist das 50-Prinzip von heute mit Dutzenden Ausnahmen, die Tempo 30 oder weniger erlauben – geregelt in Paragrafen und Verwaltungsvorschriften mit zusammen 1.846 Wörtern, Zahlen und Kürzeln.²

Durch den Vorschriftenschwungel von heute möchten wir mit dieser Broschüre eine Schneise schlagen. Wir wollen aber auch ausführlich begründen, warum dringend der nächste Fortschritt fällig ist, der zum Einfachen führt: 30 als Grundlage, 50 in klar definierten Einzelfällen. Das bringt nicht nur Klarheit und Durchblick, sondern vor allem mehr Sicherheit, Gesundheit und damit vielen Menschen ein längeres und besseres Leben. Es bringt auch leichteren Fuß- und Radverkehr, entspannteres Autofahren und besseres Wohnen an heute noch schnell befahren, damit lauten und abgasträchtigen Straßen. Es schont Städte und Dörfer, Klima und Umwelt. Fortschrittlichere Länder gehen diesen Weg, aber Deutschland hängt rechtlich und mental im vorigen Jahrhundert fest. Schnelfahren ist hierzulande ein Freiheitsmythos, der aber tatsächlich hohe Verluste an Freiheit und Lebensqualität in Kauf nimmt. Zeitersparnis ist als Grund meist nur vorgeschoben; tatsächlich gibt es sie kaum. Wir kennen keine rationalen, gar verkehrswissenschaftlich nachge-

wiesenen Vorzüge des Regel-Höchsttempos 50, nur Gewohnheiten. Aber auch die ändern sich: Über tausend Räte³ von Städten, Landkreisen und Dörfern, in denen rund 40 Millionen Menschen leben, lehnen sich gegen die Dominanz des Schnelfahrens auf. Diese Broschüre will zeigen, wie mit Höchsttempo 30 die Interessen aller auf der Straße gewahrt und wie sie viel besser ausgeglichen werden können als mit 50.



Bild 1: Tempo 30 schützt Kinder, Senioren und alle anderen.

Foto: Dietmar Rudolph

¹ Diese Weisheit wird je nach Quelle mal Wernher von Braun, mal Kurt Biedenkopf, mal sogar Johann Wolfgang von Goethe zugeschrieben.

² StVO § 3 Satz 1 und § 45 Abs.9 Satz 4, VwV-StVO zu Zeichen 274 und zu § 45 XII „Tempo-30-Zonen“

³ <https://lebenswerte-staedte.de>

Warum Tempo 30?

Verteidiger von Tempo 50 in Stadt und Dorf tun oft so, als sei das eine quasi natürliche, darum ewig gültige Höchstgeschwindigkeit für bewohnte Gebiete. Unsere Chronologie zeigt dagegen, wie wechselvoll die Geschichte der Tempolimits in Ortschaften ist.

Kleine Geschichte der Tempolimits

- 1893 Die Rheinische Gasmotorenfabrik Benz & Cie in Mannheim erhält vom Großherzogliche Ministerium des Inneren in Karlsruhe die Erlaubnis, auf öffentlichen Straßen mit ihrem „Patent-Motorwagen“ zu fahren. Die Geschwindigkeit darf „innerhalb der Orte ... 6 km/h nicht übersteigen“.
- 1901 Die badische Verkehrsordnung gestattet innerorts „auf freier Bahn“ 12 km/h, die für Berlin 15 km/h. Chemnitz gibt vor, Autos dürften nicht schneller fahren als "ein mäßig trabendes Pferd".
- 1909 Deutschlands erstes „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ fixiert reichsweit ein Höchsttempo von 15 km/h in Ortschaften.



Bild 2: 15 km/h war einmal eine verträgliche innerörtliche Maximalgeschwindigkeit

Foto: Roland Stimpel

- 1923 Die „Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr“ gestattet innerorts 30 km/h. Es können aber lokal niedrigere Limits festgelegt werden.



Bild 3: Verkehrszeichen für Tempo 30 vor 1935

Quelle: Wikipedia

- 1931 Das Reichsgericht in Leipzig verurteilt einen Autofahrer, der mit geschätzt 20 bis 25 km/h ein Kind angefahren hat, das vor ihm auf die Fahrbahn lief. Das Gericht fand das für den Ort zu schnell und urteilte, dass „der Kraftwagenführer die auch bei mäßiger Geschwindigkeit noch hohe Wucht des bewegten Wagens da nicht wirken lassen darf, wo er nicht nach der Erfahrung des täglichen Lebens mit einer hierfür freien Bahn sicher rechnen darf“. Das erfordert an unübersichtlichen Orten nahezu Schrittempo.
- 1934 Die erste Reichs-Straßenverkehrsordnung hebt alle pauschalen Tempolimits auf und schreibt den Vorrang des Autos fest. Man darf es jetzt in der Annahme fahren, dass sich alle an die Verkehrsregeln halten werden,

- also zum Beispiel Gehende nicht vor dem Auto die Fahrbahn betreten. Tun sie das doch und werden gerammt, sind ab jetzt die Gehenden „Unfallverursacher“.
- 1937 Die zweite Reichs-StVO legt fest: „Beschränkungen der Geschwindigkeit unter 40 Kilometer je Stunde dürfen nur für einzelne Straßen, nicht für ganze Ortschaften angeordnet werden.“
- 1939 Um kriegswichtiges Benzin zu sparen und Gummireifen zu schonen, gilt ab Mai in Ortschaften ein Tempolimit von 60 km/h, ab Oktober von 40 km/h.
- 1952 Alle Tempolimits werden aufgehoben.
- 1957 Innerorts gilt ein Limit von 50 km/h.
- 1976 Im Bochumer Neubaviertel Rosenberg wird nach schweren Unfällen mit Kindern lokal Tempo 30 angeordnet – soweit bekannt, erstmals in der Bundesrepublik. Nordrhein-Westfalens Landesregierung unterstützt das rechtlich mit dem Großversuch „Verkehrssicherheit in Wohngebieten“.
- 1980 Im neu eingeführten „Verkehrsberuhigten Bereich“ gilt Schritttempo. Dieses beträgt nach Urteilen von Oberlandesgerichten und nach der Gesetzesbegründung von Bundesrat und Bundesverkehrsministerium „4 bis 7 km/h, maximal jedoch 10 km/h.“⁴
- 1982 In Hamburg-Ottensen gilt nach schweren Unfällen Tempo 30 erstmals auf kurzen Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen.
- 1983 Als erste deutsche Stadt ordnet Buxtehude für seine gesamte Innenstadt in einem Modellversuch Tempo 30 an.
- 1988 Für Fußgängerzonen, die es schon länger gibt, schreibt die Straßenverkehrsordnung nunmehr Schritttempo vor. Und das Verkehrszeichen 274 für Tempolimits kann innerorts unter eng definierten Bedingungen auch andere Geschwindigkeiten als 50 zulassen – niedrigere oder auch höhere Limits.
- 1990 Tempo-30-Zonen kommen in die Straßenverkehrsordnung, ebenso „Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche“. In ihnen gilt meist Tempo 20.
- 1997 Nach der „Schilderwald-Novelle“ der Straßenverkehrsordnung dürfen Verkehrsschilder nur aufgestellt werden, wo das „zwingend erforderlich“ ist. Für Tempolimits auf einzelnen Straßenstücken muss jetzt eine „qualifizierte Gefahrenlage“ nachgewiesen werden – wozu oft erst schwere Unfälle geschehen müssen. Zugleich werden Fahrradstraßen eingeführt, auf denen stets Tempo 30 gilt. Einen eigenen Hinweis auf das Tempolimit gibt es am Beginn der Fahrradstraßen nicht.
- 2001 Tempo-30-Zonen können deutlich einfacher angelegt werden.
- 2016 Auf Hauptverkehrsstraßen kann in zahlreichen Einzelfällen über kurze Strecken und ggf. nur zu bestimmten Tageszeiten ein Limit von 30 angeordnet werden, auch wenn hier keine „qualifizierte Gefahrenlage“ besteht. Seitdem wechselt auf Hauptverkehrsstraßen das Tempolimit sehr oft zwischen 50 und 30 und je nach Tageszeit.
- 2021 Sieben Städte gründen die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“, die mehr kommunale Freiheit für Tempo 30 fordert. In den folgenden Jahren wächst die Initiative auf 1.124 Kommunen an, in denen mehr als die Hälfte der deutschen Bevölkerung lebt.
- 2024 Zu den seit 2016 definierten Einzelfällen mit erlaubten Tempolimits unter 50 kommen weitere hinzu; insgesamt sind es jetzt 27 (siehe Seite 40).

⁴ BR-Drucksache 591/19, S. 77

Risiko als Dogma, Sicherheit verboten: Deutschlands Tempo-Komplex

Deutschland hat weniger und höhere Tempolimits als viele andere Länder. Bußgelder und andere Strafen für Tempoverstöße sind niedriger, die Unfallzahlen in großen Städten sind höher als in fortschrittlichen Städten Nord- und Westeuropas. Schnelles Autofahren ist bei uns ein höheres Gut als anderswo; mehr Schäden werden in Kauf genommen.

Auf anderen technischen Gebieten wird in unserem Land auf Sicherheit besonders hoher Wert gelegt. Strenge Standards sind die Regel. Wer davon abweichen will, muss aufwendig begründen, dass in seinem speziellen Fall ein Sub-Standard keine Sub-Sicherheit bedeutet. Das gilt zum Beispiel für Statik und Brandschutz von Gebäuden, für Bahn- und Flugverkehr und in vielen Bereichen für die Arbeitssicherheit.

Der Straßenverkehr ist eine deutsche Ausnahme. Hier ist das umgekehrte Prinzip rechtlich festgeschrieben: ein relativ hohes Risikoniveau ist der Standard. Damit ja keine Stadt oder kein Landkreis davon abweicht und Sicherheit allzu sehr vor Tempo stellt, hat Deutschland strenge zentralstaatliche Regelungen zum Schutz der Risikos. Wo die Bundesregierung hohes Tempo zulässt, dürfen Bürgermeisterinnen und Stadträte vor Ort nicht einfach ein niedrigeres festlegen. Das gilt grundsätzlich seit 1934.

Die unheilvolle Sonderstellung des Straßenverkehrs zeigt ein Vergleich mit der Bahn. Angenommen, es würden alle zwei Wochen bei einem ICE-Unglück hundert Menschen umkommen, wie das in der Realität zuletzt 1998 in Eschede geschah, und wir würden dies für völlig normal halten. Im Straßenverkehr ist dies so: 2025 starben alle 14 Tage im Schnitt 108 Menschen bei und nach Unfällen.

Kaum denkbar, der Verkehrsminister würde solche Opferzahlen im Bahnverkehr hinnehmen und sich womöglich dafür feiern, dass heute weniger Menschen in der Bahn sterben als vor Jahrzehnten. Unvorstellbar, Bahnmanager würden die Parole „Freie Fahrt für freie Lokführer“ verbreiten – und auf die Minuten und Sekunden verweisen, die ihre Züge damit schneller ankämen.

Stellen wir uns vor, verantwortungsbewusste Ingenieurinnen bei der Bahn würden dagegen generell strengere Tempolimits oder andere Sicherungen vorschlagen. Doch damit kämen sie nicht durch, denn das wäre gesetzlich verboten. Nur in definierten Ausnahmefällen an einzelnen Orten oder unter speziellen Bedingungen dürfte das zulässige Höchsttempo auf dem Gleis mit Einzelfallbegründung gesenkt werden. Ansonsten müsste das Risiko erhalten bleiben, und damit die hohe Opferzahl auch. Begründet würde das mit der Flüssigkeit des Bahnverkehrs und mit dem Argument, man wolle einen „Signalwald“ an den Strecken vermeiden.

Absurd? Exakt so ist es im Straßenverkehr geregelt. Rechtlich fixiert ist das Tempo-Privileg im Paragraphen 45 der Straßenverkehrsordnung. Er richtet sich nicht direkt an Gehende und Fahrende auf den Straßen, sondern an die Behörden, die vor Ort den Verkehr regeln. Schutz und Vorrang des Schnellfahrens diktiert dieser Paragraph in Absatz 9: „Beschränkungen ... des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko ... erheblich übersteigt.“ Mit anderen Worten: Das „allgemeine Risiko“, quantifiziert ausgedrückt das Sterberisiko für jährlich 2.700 Menschen auf den Straßen, ist in Deutschland gesetzlich konserviert. Wer ein Stück Straße sicherer haben will, darf das nur in zwei Fällen: Entweder das Straßenstück ist nachweislich noch unsicherer als andere, wofür der oft einzige, aber immer makabre Nachweis in bereits geschehenen schweren Unfällen besteht. Oder das Gesetz erlaubt das Sichern ausdrücklich für ganz bestimmte Orte.

Nach der geltenden Rechtslage darf keine Behörde vor Ort einfach das Höchsttempo dort senken, wo sie das Bundes-Risikoniveau für zu hoch oder schnell befahrene Straßen für zu laut und die Luft für zu schmutzig hält. Dazu sagt der weithin berühmte Paragraph 45: „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen

muss.“ Mit anderen Worten: Unaufmerksame Verkehrsteilnehmer darf man nicht mit Warn- und Verbotsschildern aufwecken, sondern muss sie in ihrem Zustand ins Risiko fahren lassen, egal ob verträumt, abgelenkt, ange-trunken, unter Medikamenten oder Drogen oder was auch immer.

Das wäre auszuhalten, hätten wir ein grund-sätzlich niedriges Risikoniveau, also wenig Be-darf, es zu senken. Aber die Gefahr wird in Deutschland hoch gehalten durch die Zulas-sung gefährlicher Geschwindigkeiten: Regel-Maxima für Orte (50), Landstraßen (100) und Autobahnen (theoretisch unendlich). Diese Werte liegen im internationalen Maßstab hoch. Tempolimits auf Autobahnen gibt es bekanntlich in der ganzen zivilisierten Ver-kehrswelt, nur auf Deutschlands legalen Rennpisten nicht. Auf Landstraßen gilt Maxi-maltempo 80 unter anderem in Dänemark, Finnland, Frankreich, Irland, den Niederlan-den, Norwegen und der Schweiz. Auch 50 in-nerorts wird international mehr und mehr zur Ausnahme statt zur Regel, siehe die genann-ten Beispiele aus diversen Ländern auf Seite 20.

Vertrauen ins Schnellfahren

Ein anderes Prinzip ermuntert Fahrerinnen und Fahrer zum legalen Schnellfahren: der sogenannte „Vertrauensgrundsatz“, den der NS-Verkehrsjurist Hermann Gülde 1938 erfand und der bis heute das Verhalten Vieler am Steuer indirekt, aber deutlich prägt. Er steht nicht explizit in der Straßenverkehrsord-nung, wird aber von Gerichten aus dessen heutigem Paragraphen 1 hergeleitet, der „ge-genseitige Rücksicht“ verlangt – nicht zuletzt Rücksicht auf die Vorrechte anderer. „Ver-trauensgrundsatz“ klingt freundlich, meint aber: Jede und jeder im Verkehr darf darauf vertrauen, dass sich alle anderen an die Re-geln halten. Wenn eine Regel zum Beispiel das plötzliche Betreten einer Fahrbahn ver-bietet, dann muss man beim Autofahren da-mit auch nicht rechnen. Einzige Ausnahme: Ein konkreter Regelverstoß erscheint abseh-bar, etwa wenn ein Kind gerade auf die Fahr-bahn zurent.

Aber oft kommen das Kind, sein leicht desori-entierter Großvater oder die Radlerin mit Smartphone vor Augen plötzlich und uner-wartet. Immer wieder verstoßen Menschen

gegen Regeln, meist unabsichtlich. Sie tun es, weil sie es hinter geparkten Autos nicht an-ders können, als plötzlich hervorzutreten. Weil sie zu jung zum überlegten Gucken oder zu alt zum scharfen Gucken sind. Oder weil sie zwar das Fahrzeug sehen, aber seine Ent-fernung und Geschwindigkeit falsch einschät-zen. Weil sie ungeduldig, eilig, abgelenkt sind.

All das spielt aber rechtlich keine Rolle. Schuld hat grundsätzlich, wer die Vorfahrt ignoriert hat, auch wenn das aus purer Schwäche geschah.⁵

Die Erfinder des Vertrauensprinzips im deut-schen Verkehrsrecht nahmen das hin, in ihrer rohen Nazisprache meinte der oben erwäh-nte Hermann Gülde, „Krüppel und geistig Min-derbemittelte“ hätten eben Pech und seien kein großer Verlust für den „Volkkörper“.⁶ Also konnte man akzeptieren, dass sie bei Tempo 50 schwere oder gar finale Schäden erlitten.

Das nehmen manche noch heute hin. Bei-spielsweise starben in Berlin 2025 auf den Straßen 19 Menschen, die zu Fuß unterwegs waren. 15 davon waren achtzig und mehr Jah-re alt, von ihnen wiederum kamen 13 auf Tempo-50-Straßen um. Dieses zu hohe Limit und das „Vertrauensprinzip“ trägt viel bei zu einer rohen Form der Auslese auf der Straße: Die Schwächsten überleben nicht.

Legale Gefährdung mit 50

Oben zitierten wir die StVO-Be-stimmung für Behörden zu war-nenden Verkehrsschildern: „Da-bei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteil-



⁵ Zwar macht §3 Abs. 2a der StVO Ausnahmen und fordert Rücksicht „gegenüber Kindern, hilfsbedürf-tigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft“. Aber dazu muss es vor dem Unfall möglich gewesen sein, diese Eigenschaften rechtzeitig wahrzunehmen und darauf zu reagie-ren. War das nicht möglich, weil aus Fußgänger-sicht zum Beispiel das Auto mit 50 plötzlich hinter dem Sichthindernis hervorrollte, dann waren Kind, Greis oder die blinde Frau „Unfallverursacher“.

Unfallursache (amtliche Formulierung)	Verunglückte	Getötete	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Schwere Sach-schäden
Nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	1823	56	407	1360	597
Anteil der Unfälle mit Tempolimit-Überschreitung	8,8 %	28,7 %	10,8 %	8,2 %	11,5 %
Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	18786	139	3370	15277	4591
Anteil der Unfälle trotz Tempolimit-Einhaltung	91,2 %	71,3 %	89,2 %	91,8 %	88,5 %

Tabelle 1: Unfälle Innerorts: Die meisten bei unter 50 km/h

nehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.“

Diese Konstruktion sollte paradoxerweise dazu dienen, an den Hochrisiko-Orten die Sicherheit zu steigern. Der Gedanke dahinter: Gäbe es überall Risiko-Hinweise und Einschränkungen, dann würde niemand sie mehr ernst nehmen. Der warnende Schilderwald sollte gelichtet werden, nahmen sich die Autoren der Straßenverkehrsordnung 1997 in der „Schilderwald-Novelle“ vor. Wer ein Schild sieht, soll seitdem wissen: Hier ist es ganz besonders gefährlich.

Was die Schilderwäldler aber vernachlässigten, ist die umgekehrte Annahme vieler Fahrer: „Kein Schild, keine Gefahr. Hier kann ich was riskieren. Wo immer zum Beispiel grundsätzlich 50 erlaubt ist, darf ich so schnell fahren.“ Die Straßenverkehrsordnung schränkt das zwar mit dem Satz ein „Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.“⁷ Der wird aber allzu oft vergessen. „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist eine der häufigsten Unfall-Ursachen, auch beim Fahren innerhalb des Limits, aber zu schnell für die

konkrete Situation. Sogar eine rund zehnmal häufigere als ein Überschreiten dieses Limits, wie Tabelle 1⁸ zeigt.

Achtung, die Tabelle kann zu einem gefährlichen Fehlschluss verführen: ein Tempolimit nütze nichts, weil die meisten Unfälle geschehen, auch wenn es eingehalten wird. Das ist natürlich Quatsch. Die Tabelle zeigt vielmehr: Deutschlands konkrete Tempolimits sind zu hoch, denn die Straßen sind oft auch dann gefährlich, wenn sich Fahrer an sie halten. In nur einem Jahr 139 Getötete und mehr als 18.000 Verletzte trotz eingehaltener Regel-Höchstgeschwindigkeit – das ist der traurigste und schlagendste Beweis dafür, dass diese Tempolimits zu hoch sind.

Die Grundregel „50“ wiegt viele Fahrende in trügerischer Sicherheit, wenn sie sich nach ihrem Tacho richten statt nach dem Gewusel vor ihren Augen, dem unklaren Verhalten anderer oder der schlechten Sicht. (Das droht zwar auch bei 30, aber mit weniger schlimmen Folgen.) Überhöhte Tempolimits kosten aber noch viel mehr Menschen Leben und Gesundheit, als die Tabelle ausweist:

- Es gibt eine naturgemäß unbekannt Dunkelziffer von Fällen, in denen das Tempo nachträglich nicht ermittelbar war.

⁶ Hermann Gülde: Auf dem Wege zu einem nationalsozialistischen Straßenverkehrsrecht, in Juristische Wochenschrift 1935 S.1466

⁷ § 3 Abs. 1 Satz 2

⁸ Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfälle 2024, Blatt UJ 14 (1)

- Die Statistik erfasst nur Unfälle, bei denen die unangepasste Geschwindigkeit der hauptsächliche Regelbruch war. Sie umfasst keine Unfälle, bei denen andere Fahrer-Verstöße als Hauptursache angesehen wurden, etwa das Durchrasen an roten Ampeln oder Zebrastreifen, die Ablenkung durch Handys, Geisterfahren auf der falschen Fahrbahn, zu geringen Abstand, unerlaubtes Überholen, das Ignorieren der Vorfahrt Anderer und mehr. Auch viele dieser Unfälle wären nicht geschehen oder milder ausgegangen, hätte ein niedrigeres Tempolimit gegolten und hätten die Brecher anderer Regeln es eingehalten.

gen: Viele machen sich trotz Einhaltens aller Regeln schwere Schuldvorwürfe, weil mit dem von ihnen gesteuerten Auto jemand zu Tode gekommen ist.

Es liegt auf der Hand, dass die meisten schlimmen Unfälle ohne Tempolimit-Überschreitung im Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 und 50 km/h geschehen, nicht unter 30. Bei der höheren Geschwindigkeit ist der Reaktions- und Bremsweg viel länger und die Wucht beim Aufprall viel stärker (mehr dazu ab Seite 11). Bei niedrigerem Tempo können Fahrer oft rechtzeitig anhalten – und wenn trotzdem nicht, dann sind die Verletzungen und Schäden viel geringer.



Bild 4: Dieser Unfall wäre bei Tempo 30 vielleicht nicht passiert.

Foto: Roland Stimpel

- Die Statistik umfasst keine Unfälle, an denen nicht die Fahrer als Verursacher gelten, sondern andere – zum Beispiel Menschen zu Fuß oder auf dem Rad, denen ein Regelverstoß vorgehalten wurde. Ein typischer Unfall dieser Art ist das in Polizeiberichten häufige „plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen“ mit dem Folgesatz „Der Fahrer konnte nicht mehr bremsen“. Das klammert systematisch die Frage aus: Hätte er noch rechtzeitig anhalten können, wenn er langsamer unterwegs gewesen wäre? Oft hätte er das: Viele dieser Unfälle passieren gar nicht oder gehen harmloser aus, würden die Fahrer ein niedrigeres Tempolimit einhalten müssen. Auch zu ihrem eigenen Se-

631 Menschen starben nach der amtlichen Zählung 2024 an Unfällen in Städten und Dörfern, 87.992 wurden verletzt.⁹ Zwar geschehen manche Unfälle beim Abbiegen, Rangieren, Anfahren, Rückwärtsfahren, beim Ausrutschen oder Stürzen mit dem Fahrzeug bei langsamer Fahrt. Aber ein Großteil der Opfer ist zu beklagen, weil ein Unfallbeteiligter zu schnell fuhr, um ein Unglück noch zu vermeiden – meist zwischen 30 und 50. Auch ohne genaue Zahlen ist die Aussage zulässig: Tempo 50 ist so verheerend, als würde alle paar Monate ein vollbesetzter Jet abstürzen oder ein ICE bei Höchsttempo entgleisen.

⁹ Nach Destatis Blatt 57

Was bei 30 besser läuft: Ein Vergleich zu Tempo 50

Für Tempo 30 sprechen ganz konkrete Gründe: mehr Sicherheit, mehr Ruhe, bessere Atemluft, ein Zeitgewinn für viele sowie die Ersparnis von Straßenraum, Infrastruktur und Bürokratie.

Mehr Sicherheit

Mit Tempo 50 angefahren zu werden, hat für Menschen ohne schützende Fahrzeug-Karosserie schlimme Folgen: Nach zahlreichen internationalen Studien beträgt die Sterbewahrscheinlichkeit bei einem solchen Aufprall rund 40 Prozent.

Wer überlebt, ist meist schwer verletzt. Oft geschehen zwei Stöße kurz hintereinander: der erste durch das Fahrzeug und oft ein weiterer, wenn ein Mensch durch die Luft geschleudert wird und dann am Boden aufprallt.¹⁰

Das häufige Überqueren von Fahrbahnen ist beim Zufußgehen durch Stadt oder Dorf unvermeidlich, meist im Abstand von 100 bis

200 Metern zwischen Kreuzungen und Einmündungen. Auch auf der Strecke dazwischen liegt das Ziel oft direkt gegenüber.

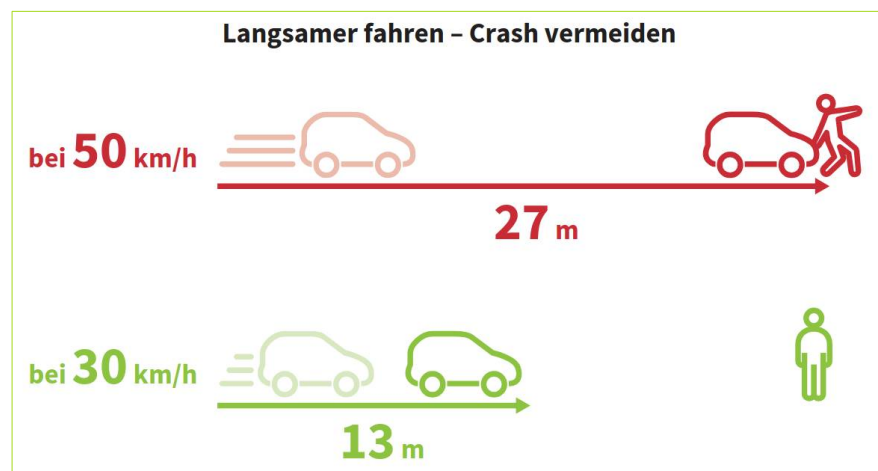


Bild 5: Während bei 30 km/h ein Auto nach 13 Metern steht, braucht es bei 50 km/h 27 Meter zum Anhalten.

Bildautor: Jonathan Fieber, igreen media

Die Unfallforscher der Björn-Steiger-Stiftung identifizieren klar den Überschreiten-Unfall als dominanten Fußgängerunfall. Vier Fünftel aller schwerwiegenden Überschreiten-Unfälle, also solche mit toten oder schwer verletzten Fußgängern, ereigneten sich in Tempo-50-Bereichen. Nur 19 Prozent entfielen auf Tempo-30-Bereiche.¹¹ Die Stiftung schreibt, dass dieser Unfalltyp überproportional die Schwächsten trifft: Kinder, die die Fahrbahn unerwartet betreten, und Hochbetagte, die vom Fahrzeugführer schlicht übersehen werden. In beiden Fällen wäre eine Geschwindigkeit von 30 km/h statt 50 km/h in vielen Fällen der entscheidende Unterschied zwischen einem glimpflichen Ausgang und einem tragischen Tod.

¹⁰ Sterbewahrscheinlichkeit gerammter Fußgänger beim Fahrzeugtempo 50 km/h im Durchschnitt von neun Studien: 38 %

Studie 1 – 8: Erik Rosén, Ulrich Sander: Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. Vårgård 2009, S.3 https://nacto.org/wp-content/uploads/2015/04/pedestrian_fatality_risk_function_car_impact_speed_rosen.pdf

Studie 9: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Österreich: Fußverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Besonderheiten. Wien 2012, S. 71

¹¹ https://unfallpraevention.steiger-stiftung.de/wp-content/uploads/Studie_Fussgaenger.pdf

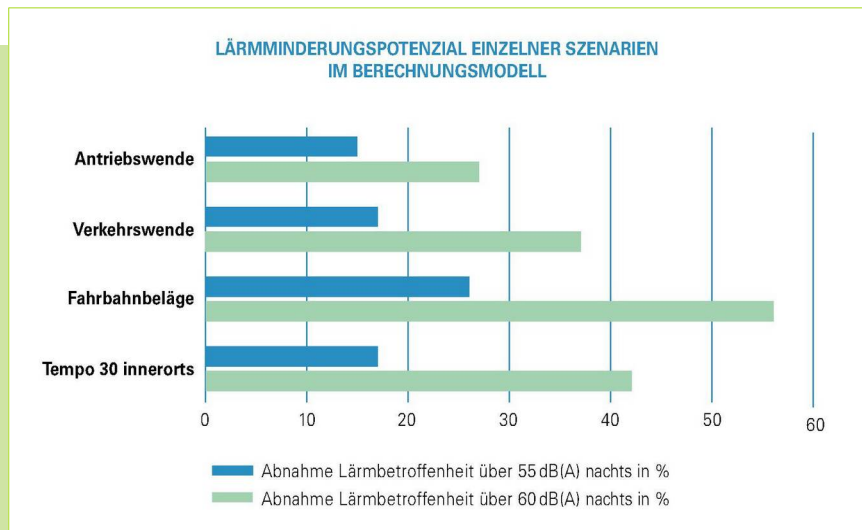


Bild 6: Das Lärminderungspotenzial von Tempo 30 beträgt mehr als 40 Prozent.

Bildquelle: Land Baden-Württemberg, Pressemitteilung, 22.4.2024

Mehr Ruhe

Zahlreiche Messungen ergeben Lärminderung durch Tempo 30. Die Gründe:

- Ein Großteil des Lärms sind Rollgeräusche, nicht Motorengeräusche. Sie nehmen mit dem Tempo zu. Nach Messungen verdoppeln sie sich zwischen 30 und 50 km/h.¹³
- Beschleunigung ist besonders oft hochtourig und laut.

Wer diese Alltagssituation sicher gestalten will, muss die potenziellen Opfer stärker sichern. Dafür bietet Tempo 30 zwei Qualitäten:

- Der Anhalteweg vom ersten Erkennen der Gefahr bis zum Stopp ist nur etwa halb so lang, etwa 13 bis 18 Meter statt 27 bis 40 Meter bei Tempo 50. Oft können Fahrer bei Tempo 30 so rechtzeitig anhalten, dass bis auf einen Schreck gar nichts passiert.
- Der Aufprall ist weniger grausam und verletzungsträchtig. Bei anfangs 50 haben Fahrzeuge nach der Hälfte des Anhaltewegs noch fast ihre volle Geschwindigkeit, bei 30 stehen sie fast oder ganz.

Auch für Autoinsassen wird das Fahren sicherer. Laut Björn-Steiger-Stiftung „liegt die Wahrscheinlichkeit einer schweren Verletzung für einen Fahrzeuginsassen bei einem Frontalaufprall mit 28 km/h noch bei 1 %, während sie bei einer Geschwindigkeit von 53 km/h bereits 10 % beträgt“.¹² In der internationalen Praxis zeigt sich der Erfolg immer wieder; dazu ein eigener Abschnitt auf Seite 20.

- Wo viele regeltreue Fahrer bei hoher Verkehrsdichte 30 fahren, werden besonders laute Raser wirksam ausgebremst.

Vergleichsmessungen ergaben beim Rückgang von 50 auf 30 eine Reduzierung von meist 2 bis 3 dB(A) – das wirkt so stark, als würden hier nur noch halb so viele Autos fahren. Eine Messung aus Brüssel ergab sogar einen Rückgang bis 4,8 dB(A).¹⁴

Das Land Baden-Württemberg hat berechnet, dass in lärmbelasteten Ortsdurchfahrten die Zahl der von gesundheitsschädigendem Lärm Betroffenen durch Tempo 30 um mehr als 40 Prozent reduziert werden könnte.¹⁵

¹² <https://unfallpraevention.steiger-stiftung.de/presseartikel/metastudie-zu-tempo-30-zeigt-grosses-potential/> S.15

¹³ https://www.cerclebruit.ch/studies/vreduktion/0708_1_1_VSS_2012_214_Beurt_Laermwirkung_T30.pdf, S.93 und https://de.30kmh.eu/files/2015/08/Laermschutz-durch-Tempo-30_2015-8-10.pdf

¹⁴ <https://www.duh.de/informieren/verkehr/tempo-30/>

¹⁵ <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/tempo-30-gegen-strassenlaerm>

Bessere Atemluft

Nach Verschärfung der EU-Grenzwerte für Stickoxide hatten Verkehrsbehörden mehrere Wege, diese unter die gesetzlichen Limits zu bringen: Sie konnten die betroffenen Straßen ganz oder für besonders abgasträchtige Autos sperren oder sie konnten das erlaubte Tempo senken. Oft entschieden sie sich fürs Entschleunigen; die Schadstoffwerte lagen dann wieder im Limit. Auch der aufgewirbelte Feinstaub aus dem Reifenabrieb wurde weniger.

Auch auf der Straße gelten die Gesetze der Physik: Schnelleres Fahren kostet besonders beim Beschleunigen und bergauf mehr Energie; es erzeugt mehr Roll- und mehr Luftwiderstand. Mehr Energieverbrauch erzeugt bei einem Verbrennungsmotor automatisch mehr Luftschadstoffe.

Große Wirkung hat auch der gleichmäßigere Verkehrsfluss bei 30. Die besonders energieaufwendigen und damit Abgas erzeugenden Beschleunigungsvorgänge werden kürzer und seltener; nach Beobachtungen von Fahrern wird bei Tempo 30 auf gleicher Strecke etwa zwölf Prozent seltener geschaltet als bei 50 – ein starkes Indiz für eine gleichmäßigere Fahrweise.¹⁶

Mehrbelastung durch zu hochtouriges Fahren lässt sich durch Hochschalten vermeiden; das gilt bei 30 wie bei 50.¹⁷

Zeitgewinn für viele

Rechnerisch braucht man mit Tempo 30 für einen Kilometer 48 Sekunden mehr als mit Tempo 50. Und am Steuer fühlt sich das Tempo für manche sehr langsam an, gerade auf langen, breiten Hauptverkehrsstraßen. Aber der Zeitfraß wird auf vielfache Art relativiert:

- Schnellerer, ungleichmäßigerer Verkehr ist störungsanfälliger, stau- und unfallträchtiger.

- Schnellerer Verkehr erfordert mehr technische Sicherungen, die wiederum entschleunigen – namentlich Ampeln, die bei 30 oft nicht nötig sind. Eine halbe Minute bei Rot stehen frisst mehr Zeit als der halbe Kilometer von Ampel zu Ampel mit 30 statt 50.
- Wer an Kreuzungen ohne Ampel aus der Nebenstraße kommt, braucht bei dortigem 50 eine größere Lücke zwischen zwei Autos. Auch das kostet Zeit, bis man die schnellen Autos kreuzen oder sich in ihren Strom einfädeln kann.
- Auch sonst kann man oft nicht 50 fahren: an Engstellen, Baustellen, engen Kurven, bei der Parkplatzsuche, hinter nicht überholbaren Fahrrädern und E-Scootern, auf unübersichtlichen Straßen mit ihrem Gewusel von Auto-, Bus- und Fußverkehr



Bild 7: Stadtverkehr-gerechte Microcars können sowieso nicht schneller als 45 km/h fahren.

Foto: Dietmar Rudolph

- Oft darf man nicht 50 fahren, auch wenn es kein niedrigeres Tempolimit gibt. Das gilt zum Beispiel bei „Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen“¹⁸ am Bordstein, an Haltestellen, vor Zebrastreifen, auf dunklen Straßen mit möglichem Fußverkehr, bei blendender Sonne, Nebel, Wolkenbruch, Glatteis und bei jedem Gefahrzeichen.

Die sehr häufigen Unterschreitungen von grundsätzlich erlaubtem Tempo 50 führen zu einer weit niedrigeren Reisezeit als angenommen. Die Bundesvereinigung Logistik nennt für beispielhafte Hauptverkehrsstraßen in Großstädten Durchschnittsgeschwindigkeiten von 17,4 bis 26 km/h.¹⁹ Der TomTom-Traffic-Index belegt, wie groß die wirklich gefahrenen

¹⁶ Carmen Hass-Klau: An illustrated guide to traffic Calming. 1990

¹⁷ https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/klimaschutz-_und_luftreinhalteeffekte_durch_tempo_30_innerorts_in_den_stadtregionen_dresden_magdeburg_und_stuttgart.pdf

¹⁸ § 3 Abs. 2a StVO

Geschwindigkeiten im deutschen Berufsverkehr sind: in Berlin beispielsweise 19 km/h morgens und 17,3 km/h abends.²⁰

Ist aber ein Stück Straße frei, dann wird die Zeitersparnis durch Tempo 50 meist überschätzt. Man muss erst aufwendig beschleunigen – und muss oft schon bald wieder bremsen.

Noch gar nicht in der Rechnung sind die Menschen, die mit 30 statt 50 viel Zeit sparen. Das sind vor allem drei große Gruppen:

- ❑ Menschen, denen wegen Tempo 30 ein schwerer Unfall erspart geblieben ist. Sie gewinnen dadurch Jahre oder Jahrzehnte zusätzliches oder gesünderes und glücklicheres Leben; sie und die finanzierenden Steuer- und Sozialbeitragszahler sparen viel Geld für Medizin, Reha, Polizei, Gerichte, Werkstätten und mehr. Der Zeitgewinn ist gewaltig: Menschen in Deutschland sind durchschnittlich 511 Stunden unterwegs; mit 30 statt 50 wären es manche geringfügig länger. Zu den 511 Stunden kommen aber noch im Schnitt noch rund 63, die Opfer, Angehörige und Gesellschaft für Straßenverkehrsunfälle aufwenden.²¹
- ❑ Zeit sparen auch Menschen zu Fuß, von denen auf vielen Stadtstraßen viel mehr unterwegs sind als Menschen im Auto. Wollen sie eine Fahrbahn überqueren, müssen sie bei 30 weniger lang auf eine Lücke zwischen Autos warten und seltener einen Umweg zum nächsten Zebrastreifen oder zur Ampel gehen. Wo 30 gilt, kann es weniger Ampeln und mehr Zebrastreifen geben, an denen Fußgänger nie bei Rot warten müssen.
- ❑ Menschen auf dem Rad können direkte, oft breit ausgebaute Durchgangsstraßen sicherer und oft schneller benutzen.

Ersparnis von Straßenraum, Infrastruktur und Bürokratie

Eine erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h verlangt einen erheblichen Mehraufwand bei Planung, Bau und Gestaltung von Straßen.

- ❑ Fahrbahnen können bei 30 etwas schmaler sein als bei 50, da Fahrzeuge enger passieren können. Es braucht weniger separate Fahrspuren und Radwege.
- ❑ Zahlreiche Ampeln können abgeschaltet und durch Zebrastreifen ersetzt werden. Der Bund hält Ampeln in Tempo-30-Zonen für derart unnötig, dass sie in den meisten Fällen verboten sind.²²
- ❑ Schilder werden en masse gespart. Damit wächst auch die Regelklarheit deutlich. Heute können manche Fahrer dem häufigen Wechsel von 50 und 30 und dessen Geltung zu wechselnden Tageszeiten kaum folgen.
- ❑ Die in Neuwagen seit 2024 vorgeschriebenen Tempo-Warner verstehen die Zusatzzeichen zu Tageszeiten unter 30-Schildern oft nicht. Bleibt das so, ist autonomes Fahren nicht möglich.
- ❑ Auch Verkehrsbehörden und Gerichte werden von viel bürokratischem Ballast befreit.

¹⁹ https://go.engage.here.com/rs/142-UJL-347/images/20191018_HERE_Erreichbarkeit_Analyse_Charts-2.pdf

²⁰ <https://www.tomtom.com/traffic-index/city/berlin>

²¹ Roland Stimpel: Wer langsam macht, kommt eher an. Verkehr abrüsten – Mobilität gewinnen. Berlin 2022, S.45

²² Laut § 45 Abs. 1c Satz 3 StVO darf eine Tempo-30-Zone „nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen umfassen“. Nur für bestimmte ältere Ampeln gibt es Bestandsschutz.

Einwände gegen Tempo 30 im Faktencheck

Wer lieber schneller als 30 fahren möchte, hat natürlich auch immer Argumente, die gegen Tempo 30 als stadtverträgliche Höchstgeschwindigkeit sprechen. Hier sind die typischen Einwände im Faktencheck.

Staus

„Wo alle schleichen, staut sich alles.“

Bei 30 ist der Verkehrsfluss gleichmäßiger. Und die Kapazität bei sicherem Fahren ist höher, da viel weniger Abstand gehalten werden muss. Es gibt auch viel weniger Staus durch Unfälle.

Regeldisziplin

„30 wird nicht akzeptiert.“

Auch 50 wird oft nicht respektiert. Verdeckte Messungen der Berliner Polizei ergaben bis zu 93 Prozent Regelbrecher auf Tempo-30-Straßen und bis zu 95 Prozent auf 50-Ab schnitten.²³ Kontrolle und Sanktionen bei Verstößen braucht jedes Tempolimit.

Öffentlicher Verkehr

„Bus und Bahn werden ausgebremst“

Allenfalls gering auf den kurzen Strecken zwischen zwei Haltestellen oder bis zu roten Ampeln. Der kleine Zeitverlust lässt sich leicht überkompensieren durch Tram- und Busspuren, Vorrangschaltungen an Ampeln, Vorfahrt auf der ÖV-Strecke. Auf Straßen mit wenigen Anwohnern und ohne querenden Fußverkehr kann es auch bei 50 bleiben.²⁴

²³ <https://www.tagesspiegel.de/berlin/polizei-misst-verdeckt-tempoverstosse-in-diesen-berliner-strassen-fahrt-fast-jeder-autofahrer-zu-schnell-13114993.html>

²⁴ <https://www.bundestag.de/resource/blob/1117538/WD-5-079-25.pdf>

Pendlerverkehr

„Mit 30 braucht man ewig zur Arbeit – gerade als Langstreckenpendler.“

Über die minimalen Zeitunterschiede im Stadtverkehr sprachen wir schon. Für Überland-Pendler gilt das Gleiche: Wer auf 20 Kilometern Arbeitsweg durch zehn Dörfer je 500 Meter fährt und auf den Landstraßen dazwischen im Schnitt 80, braucht mit 50 in den Dörfern theoretisch 17 Minuten, mit Tempo 30 dagegen 21 Minuten – das ist nicht die Welt. Praktisch ist der Unterschied noch geringer, weil man erlaubte 50 auch im Dorf nicht immer fährt.

Allgemein gilt: Beim 30-Limit kommen Mittelstrecken-Pendler auf dem Fahrrad sicherer und oft flüssiger voran als auf 50-Strecken.

Wohnstraßen

„Der Autoverkehr verlagert sich von Haupt- auf Wohnstraßen.“

Auch an Hauptstraßen wird viel gewohnt – und hier leben oft Ärmere, weil wegen der hohen Lärm- und Luftbelastung Mieten niedriger sind. Sollen Wohnstraßen von solchen Belastungen verschont bleiben, dann muss das auch für das Wohnen an Hauptstraßen gelten. Zumal sie stark befahren bleiben, da sie meist die direktesten Verbindungen und breitesten Fahrbahnen haben.

Aufmerksamkeit

„Fahrende wie Gehende sind bei 30 unachtsamer; das ist für alle gefährlicher.“

Belege aus der Wirklichkeit sind uns für diese Behauptung nicht bekannt. Klar ist dagegen: Manche sind auch bei 50 unachtsam, meist mit viel schlimmeren Folgen als bei 30.

Bestehende Limits

„Es gibt schon viel Tempo 30 – in manchen Städten auf 80 Prozent der Straßen.“

- Das wird unterschiedlich gezählt. Wo jede kurze 30-Gasse so gewichtet wird wie eine lange Ausfallstraße mit 50, da sind 80 Prozent der Straßen weniger als 80 Prozent des Straßennetzes.
- Die Geltung von Tempo 30 auf den einen Straßen macht die Geltung von 50 auf anderen nicht harmloser. Nach Analyse des FUSS e.V. starben 2024 und 2025 von 92 Verkehrstoten in Berlin 77 auf Tempo-50-Straßen. Zu ähnlichen Ergebnissen kommen die Unfallforscher der Björn-Steiger-Stiftung für ganz Deutschland (siehe Seite 11). Hier herrscht oft auch besonders viel schutzbedürftiger Fuß- und Radverkehr. Hier sind Haltestellen, Plätze, Einkaufsmeilen, die bei 30 auf der Fahrbahn mehr Qualität bieten als bei 50. Auch die Anwohner dieser Straßen brauchen Ruhe vor der Haustür, nicht irgendwoanders.

Bestehende Limits 2

„Dass auf diesen Straßen so viele Unfälle passieren, liegt nicht am Tempo, sondern am besonders starken Verkehr.“

Gerade wo er besonders stark und dicht ist, muss er mit 30 für alle Beteiligten beherrschbarer gemacht werden.

Lärm und Abgase

„Bei 30 wird öfter hochtourig gefahren; es werde lauter und dreckiger.“

In der Realität kann bei 30 wie bei 50 lärm-mindernd und spritsparend gefahren werden, durch Heraufschalten.

Unreife Fahrer

„30 provoziert viele Fahrer. Manche würden dann gerade rasen und verärgert hupen.“

In der Tat kommt solcher Kleinkindertrotz auch bei über 18-jährigen vor. Er begründet aber kein höheres Tempolimit, sondern ist ein Fall für die Führerscheinebehörde. Wer auf Regeln so reagiert, weckt ernsthafte Zweifel an der charakterlichen Fahreignung.

Fahrbahnen

„Hauptstraßen-Fahrbahnen sind meist für Tempo 50 ausgebaut.“

Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad ohne Schutzhülle, Sicherheitsgurt und Airbag sind auf keiner Straße für Tempo 50 gebaut – am wenigsten Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderungen.

Ampeln

„Gehen bei Ampelgrün, während die sonst 50 fahrenden Autos stehen, ist sicherer als das Gehen über die Fahrbahn bei 30 ohne Ampeln.“

Etliche Autos werden bei Rot nicht auf Null gebremst, sondern vor der Ampel nochmals beschleunigt, um noch bei Gelb oder „Dunkelgelb“ hinüberzukommen. Das erhöht die Sicherheit nicht, sondern mindert sie. Richtig gestaltete Zebrastreifen sind mindestens so sicher wie Ampeln; zur richtigen Gestaltung gehört natürlich Tempo 30. Zu Fuß wartet dann niemand mehr; in Fahrzeugen wartet keiner mehr bei Rot, auch wenn gerade niemand quer kommt.

Freiheit

„Tempo 30 nimmt Freiheit.“

Die Freiheit der einen, rascher unterwegs zu sein, ist abzuwägen gegen die Freiheit der anderen, schadlos und problemlos voranzukommen. Verletzung, gar Tod ist der schlimmste Freiheitsentzug.

Ideologie

„30 ist ein ideologischer Kampf gegen das Auto.“

Wenn es das wäre, dann wäre 50 ein ideologischer Kampf gegen den Fuß- und Radverkehr, und ein brutaler physischer Kampf oben-drein.

Staat und Egoismus

„Die Bedürfnisse von Kleingruppen vor Ort sind nicht wichtiger als die Bedürfnisse der vielen Autofahrer. Der Zentralstaat muss sie gegen private Egoismen verteidigen.“

1. Autofahrer sind oft nicht die Mehrheit, auch wenn Personen hinter der Windschutzscheibe diesen Eindruck haben – besonders im Stau.
2. Selbst wo sie in einem gegebenen Moment in der Mehrheit sind, müssen Anwohner und Passanten Autos und Gefahren dauerhaft aushalten.
3. Selbst wo nur Minderheiten vom Tempolimit profitieren, steht ihr Recht auf Leben und Gesundheit über dem Recht, mit Schnellfahren wenige Sekunden oder Minuten Reisezeit zu sparen.

Konsens

„Lass uns einen Kompromiss machen: 40 liegt in der Mitte zwischen euren und unseren Wünschen.“

20, 15 oder 10 km/h böten noch viel mehr Sicherheit, bessere Verkehrsbedingungen fürs Gehen und Lebensqualität vor Ort. 30 ist nicht unser Ideal, sondern unser Kompromissvorschlag. Dazu mehr im nächsten Kapitel.



Bild 8: Gerade Minderheiten wie Kleinkinder haben ein Recht auf sichere Verkehrsräume.

Foto: Dietmar Rudolph

Tempo für Stadt und Dorf: Warum auch 30 eigentlich zu hoch ist

Das beste Tempo für alle Anderen auf der Straße scheint auf den ersten Blick das eigene zu sein. Damit bummelt keiner vorn und drängelt niemand hinten. Die Tabelle 2 zeigt typische reale Innerorts-Geschwindigkeiten mit den wichtigsten Verkehrsmitteln.

Verkehrsmittel	Spanne	Mittelwert
Füße	3-6 km/h	4,5 km/h
Fahrrad	15-25 km/h	20 km/h
Motorfahrzeuge (öffentlich und individuell)	30-70 km/h	50 km/h

Tabelle 2: Typische reale Innerorts-Geschwindigkeiten

Viele wären gern schneller. Aber das kann buchstäblich nach hinten losgehen: Wächst das Tempo, dann kommen nach erstem Anschein mehr Fahrzeuge pro Minute oder Stunde durch. Doch großen Einfluss auf die Straßenkapazität hat der Raum, der als Abstand zwischen zwei Fahrzeugen nötig ist. Er muss so groß sein, dass Fahrende die ganze Strecke überblicken können, die sie beim jeweiligen Tempo notfalls zum Anhalten brauchen.²⁵

²⁵ § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO: „Es darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann.“ Zwar sieht die StVO in § 4 Abs. 1 Satz 1 einen Mindestabstand vor, bei dem man nicht alles überblicken kann: „Der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug muss in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter diesem gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird.“ Aber sicher genug ist der Abstand nur, wenn man die StVO beachtet und die ganze Strecke vor sich überblickt, die zum Anhalten nötig ist. Denn es könnte zum Beispiel schräg vor dem

Dieser nötige Abstandsraum wächst nicht im gleichen Verhältnis wie die Geschwindigkeit, sondern viel stärker als das Tempo. Denn der Bremsweg steigt im Quadrat zur Geschwindigkeit. Je höher also das Tempo ist, desto weniger Autos passen gleichzeitig auf ein Straßenstück; desto geringer wird also seine Kapazität. Bei sehr langsamem Fahren wirkt sich das noch nicht aus: Hier erhöht schnelleres Durchfahren die Kapazität mehr, als der nötige Abstand sie mindert. Aber irgendwo gibt es ein Optimum, über dem der Tempovorteil durch den Kapazitäts-Nachteil mehr als aufgeessen wird.

Dieses Optimum lässt sich recht einfach berechnen. Es hängt außer vom Bremsweg auch von der Länge der Verkehrsmittel ab. Für fünf Meter lange Fahrzeuge liegt es bei 22,5 Stundenkilometern. Hier können unter Wahrung der Sicherheit am meisten Autos pro Stunde eine Fahrbahn nutzen.²⁶

Es gibt aber nicht nur die Längsrichtung. Gerade Stadtverkehr besteht aus lauter sich kreuzenden Wegen. Für das Tempo, bei dem man besonders sicher und zügig aneinander vorbei und umeinander herum kommt, gibt es nicht den einen Optimalwert, sondern er hängt von der Dichte des Querverkehrs ab. Je dichter er ist, desto langsamer muss er sein, will man zwischen zwei quer Fahrenden oder Gehenden sicher durch die Lücke kommen.

Welches Tempo ist optimal zum Kreuzen und Queren? Wie viele Verkehrsteilnehmer können in einer Stunde hier in Längsrichtung gerade noch unterwegs sein, damit quer noch regelmäßig andere zwischen ihnen durchkommen? Relativ einfache Berechnungen für nur ein Verkehrsmittel längs und quer zeigen: Im Geschwindigkeits-Korridor zwischen 25 und 50 km/h ist die Kapazität bei jedem Tem-

vorausfahrenden Auto und unsichtbar aus dem eigenen jemand auf die Fahrbahn treten. Oder das vorausfahrende Auto könnte nicht nur eine automatische Notbremsung machen, sondern auch auf ein Hindernis auffahren.

²⁶ Stimpel a.a.O. S.23 und Endnote 30

po fast gleich. Hier kann also rein nach Sicherheitskriterien gewichtet werden, und das rechtfertigt das niedrigste Tempo in diesem Spektrum, also 25 km/h.

Schließlich zur Sicherheitsfrage. Theoretisch ist nur Null-Verkehr sicher, bei dem sich nichts bewegt. Aber Leben braucht Bewegung. Praxisnäher ist die Frage, bei welchen Geschwindigkeiten Unfälle noch oft vermieden werden können und wenn nicht, wo sie relativ harmlos ausgehen. Es gibt diverse Crashtest-Vergleiche zwischen 30 und 50 km/h (siehe Seite 11).

Das Ergebnis der meisten Tests ist ähnlich: Genau dazwischen geht die Gefahrenkurve drastisch nach oben. Auch 30 ist schon im Gefahrenbereich; darum halten wir zwischen dem Bewegungswunsch der einen und dem Sicherheitsbedarf der anderen ein Fahrtempo von 25 km/h für vertretbar.

Tabelle 3 zeigt die diversen typischen Geschwindigkeiten und das jeweilige Optimaltempo nach verschiedenen Kriterien.

Verkehrsmittel	Optimalgeschwindigkeit
Füße	4,5 km/h
Fahrrad	20 km/h
Kfz	50 km/h
Straßenkapazität	22,5 km/h
Kreuzungskapazität	25 km/h
Tempo-Harmonie mit Fahrrädern (gleichmäßiger Verkehrsfluss)	ca. 15–25 km/h
Tempo-Harmonie mit Stadtbussen	30–50 km/h
Beginnende Lebensgefahr für gerammte Fußgänger	ca. 25 km/h

Tabelle 3: Optimaltempo nach verschiedenen Kriterien

Das Gewicht der verschiedenen Kriterien ist zu unterschiedlich, um einfach einen Durchschnitt zu bilden. Aber sie erlauben die Aussage: Das optimale Fahrtempo in Stadt und Dorf dürfte bei etwa 20 bis 25 km/h liegen – rein im Interesse Gehender und Radfahrender

noch niedriger. Tempo 30 kommt Auto- und Motorradfahrern ein Stück entgegen. Wir halten 25 für das bessere Temponiveau, aber 30 für das leichter durchsetzbare. Der gelegentlich in der öffentlichen Diskussion genannte „Kompromiss“ mit 40 km/h ist aus unserer Sicht keiner, sondern fast wie 50 eine einseitige Lösung zu Lasten der Menschen zu Fuß und auf dem Rad.



Bild 9: Für viele Situationen ist selbst Tempo 30 noch zu viel.

Foto: Dietmar Rudolph

Internationales: Der Trend zu 30

Weltweit sind viele Städte in den letzten Jahren von Tempo 50 auf 30 gegangen – einige fast flächendeckend, andere für komplette Stadtgebiete, weitere für einen Großteil ihrer Straßen mit Ausnahme überörtlicher Durchgangsstraßen, die oft breit ausgebaut sind. Sie sind teils auch so gesichert, dass noch höhere Geschwindigkeiten gefahren werden dürfen.

Die finnische Hauptstadt Helsinki berichtete stolz, dass im Jahr 2025 keine einzige Person im innerstädtischen Straßenverkehr mehr starb. Die Björn-Steiger-Stiftung für Verkehrssicherheit hat in einer sehr lesenswerten Studie²⁷ zusammengetragen, welche Folgen das für Sicherheit, Geschwindigkeit und Stadtqualität hatte. Das wichtigste Ergebnis zeigt Tabelle 4: Weniger Opfer.

Stadt	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
Edinburgh	- 37 %	- 33 %	- 23 %
Belfast	- 16 %	- 44 %	
Bristol	- 9 %	- 16 %	- 35 %
Bologna		- 30 %	- 49 %
London		- 34 %	- 33 %
Toronto	- 22 %	- 67 %	- 12 %

Tabelle 4: Rückgang bei Verletzten und Getöteten durch Tempo 30

Gewichtet man die Zahlen aus Tabelle 4, so ergeben sich im Schnitt 26 % weniger Leichtverletzte, 37 % weniger Schwerverletzte und 42 % weniger im Straßenverkehr Getötete.

Auch der Rückgang von Lärm und Luftverschmutzung verlängert und verbessert das Leben der Menschen in den Städten. Tabelle 5 zeigt Werte unterschiedlicher Messungen.

Stadt	Reduktion NO _x	Reduktion Feinstaub	Reduktion Lärm
Bologna	- 29,2 %		
Zürich			- 1,6 dB
Graz	- 25 %		- 2,5 dB
Bilbao	- 17,1 %	- 19,1 %	
Münster	„positiver Einfluss“		
Berlin	- 6 bis - 12 %	- 1,8 %	- 12 %

Tabelle 5: Rückgang bei Lärm und Luftverschmutzung durch Tempo 30

Die Städte sind sicherer und gesünder geworden, aber keineswegs gelähmt. Bei Tempo 30 statt 50 geht das Durchschnittstempo nicht etwa um 20 km/h zurück, sondern nur um einen Bruchteil davon. Das zeigen Messungen in etlichen Städten. Sie sind wegen unterschiedlicher Messmethoden und lokaler Bedingungen nicht vergleichbar, aber der Trend ist eindeutig: Ein Rückgang des erlaubten Spitzentempos um 20 km/h senkt das Durchschnittstempo nur um einen Bruchteil davon, wie eine Betrachtung der Reisezeiten zeigt.

In Städten und Stadtteilen, deren Limit großflächig von 50 auf 30 bzw. in Großbritannien von 30 auf 20 Meilen pro Stunde gesenkt worden war, wuchs die Reisezeit danach kaum – siehe die Tabelle 6.

Im Fazit der Studie schreibt die Björn-Steiger-Stiftung:

- „Bezüglich der Verkehrssicherheit zeigen sich durchweg positive Effekte... Die Zahl der Unfälle sowie der Verletzten und Getöteten nahm in allen betrachteten Städten ab.“
- „Dem stehen nur geringfügige Veränderungen im Verkehrsvolumen und in der Fahrdauer gegenüber. Somit lässt sich ein deutlicher Zugewinn an Verkehrs-

²⁷ <https://unfallpraevention.steiger-stiftung.de/presseartikel/metastudie-zu-tempo-30-zeigt-grosses-potential/>

sicherheit erzielen, ohne dass nennenswerte Nachteile für den Verkehrsfluss entstehen.“

- ❑ „Alle untersuchten Vorher-Nachher-Vergleiche zeigen eine Abnahme der Schadstoffemissionen und der Lärmbelastung.“
- ❑ „Die flächendeckende Einführung von 30 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzungen besitzt ein erhebliches Potenzial, Innenstädte sicherer, gesünder und lebenswerter zu gestalten.“

der schweren Unfälle um rund ein Drittel. In Berlin stagniert die Zahl – mit Ausnahme von 30 Straßenstücken, die 2018 zwecks Luftreinhaltung ein 30-Limit erhielten und einen ähnlich starken Sicherheitsgewinn verzeichneten. 2025 nahm das der Senat der Stadt für 20 der 30 Straßen zurück; amtliche Begründung: „Der Verkehr“ müsse fließen.

Stadt	Temporückgang
Edinburgh	- 2,2 km/h
Belfast	- 1,2 km/h
Bristol	- 4,3 km/h
Portsmouth	- 1,3 km/h
Wales	- 6,1 km/h
Zürich	- 8,9 km/h

Tabelle 6: Rückgang der Durchschnittsgeschwindigkeit nach Einführung von Tempo 30

Metropolen: Wie Berlin zurückhängt

Die Kartenskizzen zeigen Innenstadtgebiete in Paris, London und Berlin. Sie haben etwa den gleichen Maßstab. Auf allen drei Karten sind Tempo-50-Straßen blau, die mit 30-Limit in Berlin und London grün und in Paris flächig rosa. Es fällt sofort auf: die beiden dynamischen Weltmetropolen mit jeweils rund 10 Millionen Einwohnern in Kern und nahem Umland haben in ihren Zentren kein 50-Netz mehr. Beide Städte melden einen Rückgang

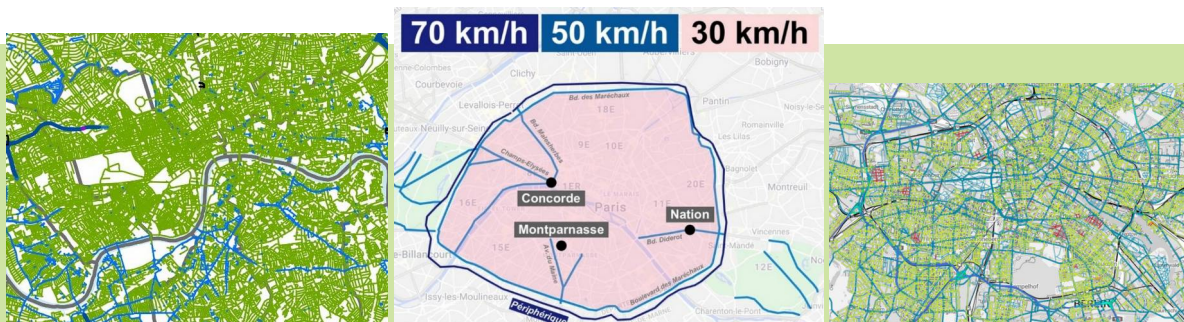


Bild 10: Tempo 30 in den Innenstädten von London, Paris und Berlin

Bildquellen: Transport for London, bfmtv.com, Senat Berlin

Planersprache: Hauptsache Auto

Verkehrsplaner der alten Tempo-Schule pflegen einen Jargon, der sachlich-technisch klingen soll, tatsächlich aber Machtverhältnisse ausdrücken und festigen will. Ihre Sprache tut, als wären Autos im Straßenverkehr das Ganze und Zentrale und alle Nicht-Autos bestenfalls Nebensachen. Hier einige gern gebrauchte Begriffe und ihre gemeinte Bedeutung, die heute aber teils vom Recht und der Rechtsprechung überholt ist:

„Der Verkehr“ oder „der fließende Verkehr“

Ist im alten Sprachgebrauch oft ein Synonym für Motorfahrzeuge. Wenn zum Beispiel Berlins Verkehrssenatorin Ute Bonde sagt: „Wir müssen auch dafür Sorge tragen, dass der Verkehr vernünftig fließen kann“, dann meint sie nur private Kraftfahrzeuge, obwohl mit denen in der Stadt nur 22 Prozent aller Wege zurückgelegt werden. Die anderen 78 Prozent ignoriert sie.

Dass aber auch Radfahrer und Fußgänger zum Verkehr zählen und dass auch Gehende „fließenden Verkehr“ bilden, ist längst auch höchstrichterlich²⁸ akzeptiert.

„Flüssigkeit“ und „Leichtigkeit“ des Verkehrs

Diese Begriffe werden immer noch teilweise so verwendet, als seien sie nur für den Motorverkehr wichtig. Zu dessen Gunsten dürfe die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Fuß- und Radverkehrs ruhig eingeschränkt werden. Richtig ist hingegen, dass die Verwaltungsvorschrift explizit sagt: „Die Leichtigkeit des Verkehrs ist für alle Verkehrsarten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“²⁹ Die Leichtigkeit des Fußverkehrs geht deshalb der Leichtigkeit des Autoverkehrs vor, selbst wenn dies mit Nachteilen für den Autoverkehr einher geht.³⁰

²⁸ BVerwG-Urteil zum Gehwegparken in Bremen vom 06.06.2024 – 3 C 5.23

²⁹ VwV-StVO zu §§ 39 bis 43, Rn. 5

³⁰ Bundesrats-Drucksache 518/23

„Straße“

Straßenräume teilen sich in Fahrbahnen, Gehwege, manchmal Radwege und mehr. Konservative Verkehrsplaner nehmen die Fahrbahn für das Ganze und nennen sie schlicht „Straße“. Der Rest ist unwichtig – auch wenn dort in Städten oft mehr Menschen verkehren als auf der Fahrbahn. Zur „Straße“ gehören sowohl aus planerischem wie aus rechtlichem Blickwinkel selbstverständlich die Gehwege hinzu.

„Hauptstraße“, „Hauptverkehrsstraße“ oder „Durchgangsstraße“

Diese Begriffe werden noch immer vor allem aus der Sicht des Verkehrs mit Motorfahrzeugen verstanden. Stark zum Gehen oder Radfahren genutzte Straßen mit wenig Motorverkehr zählen nicht dazu. Moderne Verkehrsplaner und neue Richtlinien hingegen machen klar, dass es auch im Radverkehr und teils sogar im Fußverkehr hierarchisch strukturierte Netze gibt.

„Nebenstraße“ oder „Wohnstraße“

Auch diese Begriffe benutzen Verkehrsplaner der alten Schule diese Begriffe ausschließlich aus der Sicht des Verkehrs mit Motorfahrzeugen. In diesem Sinn werden auch zu Fuß oder mit dem Rad sehr stark benutzte Achsen zu Nebenstraßen degradiert, wenn dort wenige Autos fahren.

Verwirrend ist auch der Begriff der „Wohnstraße“. Gemeint sind damit nicht alle Straßen mit einer nennenswerten Zahl von Anwohnern, sondern nur „Nebenstraßen“, in denen ausschließlich gewohnt wird. Wer an einer Straße mit viel Durchgangsverkehr wohnt, lebt nach diesem Verständnis eben nicht in einer „Wohnstraße“ und muss sich dem Motorverkehr deshalb unterordnen.

„Günstigste Umstände“

Das sind nach § 3 Abs. 3 die Umstände, unter denen man innerorts unbesorgt 50 fahren könne. Wir finden Umstände nicht günstig, wenn sie in Stadt und Dorf zu so schnellem Fahren verleiten, sondern wir raten zu einem Tempo, das allen auf der Straße ein sicheres und gutes Vorankommen ermöglicht.

Tempo 30 für die Praxis

Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln deutlich gemacht wurde, warum Tempo 30 in bewohnten Gebieten sinnvoll und wünschenswert ist, müssen wir uns in diesem Kapitel der harten Realität stellen.

Zum Tempolimit sagt § 3 Abs. 3 der Straßenverkehrsordnung: „Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h.“

Will eine Verkehrsbehörde für eine Straße oder ein Quartier von dieser 50-Regel abweichen, braucht sie einen definierten gesetzlichen Grund. Selbst Behörden, die allen Argumenten für Tempo 30 aufgeschlossen sind und Verkehrssicherheit und Umweltschutz an oberste Stelle setzen, dürfen nicht einfach so Tempo-30-Schilder aufstellen. Die gesetzlichen Gründe dafür stehen vor allem im Straßenverkehrsgesetz und der damit verbundenen Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Zusätzlich müssen Behörden die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“ (VwV-StVO) beachten, die dafür sorgt, dass die gesetzlichen Regelungen bundeseinheitlich angewandt werden.

In diesem Kapitel werden wir die leider sehr vielen und leider auch teilweise sehr technischen Vorgaben ansehen, mit denen von der zentralen Regelung „innerorts Tempo 50“ abgewichen werden darf. Wir werden also beschreiben, unter welchen Bedingungen an welchen Stellen eine Behörde Tempo 30 anordnen darf, sollte oder muss. Wer sich als Bürger oder Politiker für mehr Tempo 30 einsetzt, sollte diese Regeln kennen, da nur so eine sinnvolle Diskussion mit den zuständigen Behörden möglich ist.

Anordnungen, Zonen und Strecken

Wenn eine Straßenverkehrsbehörde ein Verkehrszeichen aufstellen lässt, ist das eine „verkehrsrechtliche Anordnung“. Verkehrsteilnehmer müssen sich an diese spezielle Regel halten. Dafür braucht es aufgrund des Willkürverbots einen „Anordnungsgrund“ und aufgrund des Straßenverkehrsgesetzes „Anordnungsvoraussetzungen“.

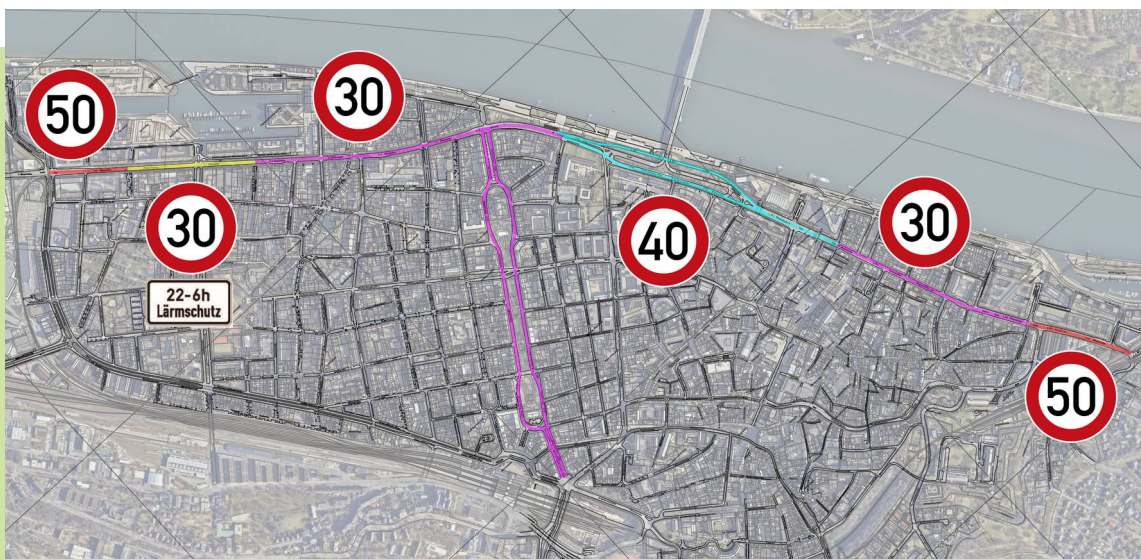


Bild 11: Weil jede Geschwindigkeitsbegrenzung einen individuellen Grund braucht, wechselt das Limit ständig.

Bildquelle: Landeshauptstadt Mainz, ergänzt durch die Autoren

Tempo 30 kann in drei Formen angeordnet werden, die wir weiter unten ausführlich erläutern:

1. als Tempo-30-Zone in Wohnstraßen mit wenig oder keinem Erschließungs- und Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen. Eine Zone ist ein zusammenhängender Bereich von Straßen.
2. als Tempo-30-Strecken auf Straßen mit mehr Erschließungs- und Durchgangsverkehr. Eine Strecke ist ein Stück einer Straße.
3. als Fahrradstraße.

Achtung: In vielen Presseartikeln und selbst in offiziellen Behördenäußerungen wird manchmal von Tempo-30-Zonen gesprochen, wenn eigentlich Strecken gemeint sind. Wir haben das im Oktober 2025 sogar vom Bundesverkehrsminister gehört.

Wer in einer bestimmten Straße Tempo 30 wünscht, braucht Orientierung: Ist sie Wohn- oder Durchgangsstraße, kommt eine Zone oder Strecke in Frage? Orientierung bieten Verkehrs- und Verkehrsentwicklungspläne, die es zumindest für die größeren Kommunen in der Regel gibt. Sie weisen den einzelnen Straßen je nach ihrer Bedeutung unterschiedlichen Klassen zu. Diese Unterteilung hat keine unmittelbare rechtliche Bedeutung, aber aus der Einordnung der jeweiligen Straßen lassen sich überwiegend klare Folgerungen dafür ziehen, ob und wenn ja welche Form von Tempo-30-Limit möglich ist. Es gibt aber auch Grenzsituationen, die individuell betrachtet werden müssen. Hier die drei Standardfälle:

1. Fälle für Tempo-30-Zonen
 - ❑ Wohnstraßen, in denen vor allem Anliegerverkehr stattfindet.
 - ❑ Erschließungsstraßen, über die Wohngebiete mit Schulzentren, Geschäftsstraßen oder Arbeitsstellen verbunden werden, in denen der Anliegerverkehr überwiegt und Durchgangsverkehr keine Rolle spielt.
2. Fälle für Straßen, in denen es aus definierten Gründen einzelne Tempo-30-Strecken geben kann
 - ❑ Erschließungsstraßen, in denen Wohngebietsverkehr gebündelt wird. Häufig gibt es auch Busverkehr, der zügig geführt werden soll.

- ❑ Hauptstraßen, die Stadtteile miteinander verbinden. Zwar wird auch hier gewohnt, gearbeitet und eingekauft, viele Verkehrsteilnehmer kommen jedoch nicht aus der direkten Umgebung. Auf Hauptstraßen ist ÖPNV üblich, in größeren Städten auch mit Straßenbahnen.
- ❑ Überörtliche Durchgangsstraßen, welche den Ort mit anderen Städten, Stadtteilen oder Dörfern verbinden. Hier ist vor allem ortsfremder Verkehr unterwegs.

3. Fälle für Fahrradstraßen

- ❑ Sie eignen sich als Mittel zur Beschränkung auf Tempo 30 vor allem für Erschließungsstraßen, die mehr als Wohnstraßen sind, auf denen aber andererseits Radverkehr sicher und vorrangig geführt werden kann und soll.

Wohn- oder Durchgangsstraße – was tun im Graubereich?

Oft nicht leicht einzuordnen sind Straßen, in denen Wohngebietsverkehr gebündelt wird. Hier kann entweder noch gelten, dass „der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung“ ist, eine Tempo-30-Zone also erlaubt ist. Oder es kann Vorfahrt gegenüber den einmündenden Straßen gewünscht sein – möglicherweise auch von Bussen, die hier fahren.

Es gibt keine festen Zahlen oder Prozentsätze für den Wohngebiets- und Durchgangsverkehr, mit denen eine Straße dem einen oder anderen Typ zugeordnet werden kann. Deshalb steht hier oft eine zunächst mehr politische als verkehrsrechtliche Entscheidung an, in die sich auch Betroffene einmischen können und sollten: Sollen Sicherheit und Ruhe Priorität haben? Dann können eventuelle Vorfahrtsschilder abgeschraubt, Ampeln stillgelegt und Tempo-30-Zonen angeordnet werden. Oder ist zügiges Fahren wichtiger? Dann geht die Tempo-30-Zone nicht, sondern nur ein Limit für einzelne Streckenabschnitte oder per Fahrradstraße.

Es gibt übrigens einen kuriosen Unterschied zwischen Tempo 30 und dem generellen Innerorts-Thema 50: Wo 30 gilt, da gilt es auch für Radfahrer. Wo das grundsätzliche 50 gilt, da gilt es nur für Kraftfahrzeuge. Radfahrer dürfen schneller sein – und manche schaffen das bergab oder mit dem Rennrad auch. Es

sei denn, 50 wird mit einem Verkehrszeichen angeordnet, beispielsweise am Ende einer Tempo-30-Strecke. Dann gilt das Limit auch für Radfahrer.

Zusammenhängende Wohngebiete – Tempo-30-Zonen

Die Tempo-30-Zone ist immer ein zusammenhängender Bereich von Straßen, in denen Tempo 30 gilt und auf deren eckigem Verkehrsschild unter der 30 das Wort „Zone“ steht. (Verkehrszeichen 274.1). Das 30-Limit gilt fort, solange die Zone nicht verlassen wird. Tempo 30 gilt auch über eventuelle Einmündungen hinweg und nach dem Abbiegen in eine Querstraße.



Die 30-Zone ist das rechtlich und praktisch geeignete Mittel der Wahl in zusammenhängenden Wohngebieten, in denen der Verkehr fast ausschließlich durch die ansässige Bevölkerung erzeugt wird. Aus Sicht des Fußverkehrs wäre zwar der verkehrsberuhigte Bereich mit Schrittgeschwindigkeit noch besser, aber dafür sind die Voraussetzungen noch schwieriger – siehe Seite 37.

Tempo-30-Zonen sind in Städten und Gemeinden inzwischen sehr häufig, an manchen Orten gilt 30 in mehr Straßen als 50. Wer in einem Ort Auto fährt, muss deshalb immer damit rechnen, in einer Tempo-30-Zone zu sein.³¹

Die Anordnung einer Tempo-30-Zone ist sehr einfach, und es sind auch keine schwierigen Bedingungen einzuhalten. Es reicht ein Antrag der Gemeinde bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Die Verwaltungsvorschrift dazu verlangt: „Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden... Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicher zu stellen.“³²

Wo Tempo 30-Zonen möglich sind, muss für ihre Anordnung keine besondere Gefahr am Ort vorliegen. Rechtsgrundlage für sie ist Absatz 1c des Paragraphen 45 StVO. Tempo-30-Zonen dürfen demnach „innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf“ angeordnet werden. Da sie vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer dienen, sind sie in Gewerbe- oder Industriegebieten normalerweise nicht zulässig.

Der Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen darf in Tempo-30-Zonen nur eine geringe Bedeutung haben. Deshalb darf es in ihnen weder Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch weitere Vorfahrtstraßen geben. Bus- und Straßenbahnverkehr ist dagegen möglich. Straßenbahnen auf eigener, abgetrennter Trasse dürfen sogar schneller fahren als 30.

Radverkehr soll in einer Tempo-30-Zone auf der Fahrbahn im Autoverkehr mitschwimmen. Insbesondere sind deshalb benutzungspflichtige Radwege im Seitenraum der Straßen verboten. Gleiches gilt für Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder jegliche Linien zwischen Fahrspuren.

Tempo-30-Zonen sollen nicht nur allein durch ihr Tempolimit für niedrige Fahrgeschwindigkeiten sorgen. Zusätzlich können Fahrbahnen künstlich verengt oder mit Aufpflasterungen versehen werden. Darüber hinaus trägt zur Geschwindigkeitsdämpfung bei, dass es in Tempo-30-Zonen keine hervorgehobenen Straßen geben darf. Sämtliche Kreuzungen und Einmündungen müssen nach dem Prinzip „Rechts-vor-links“ funktionieren. Vorfahrtsschilder oder Ampelanlagen sind in Tempo-30-Zonen nicht erlaubt. Ausnahmen gibt es nur für sehr unübersichtliche Kreuzungen, bei sehr alten Tempo-30-Zonen sowie dort, wo öffentlicher Busverkehr durch eine Tempo-30-Zone geführt und durch „Rechts-vor-links“ zu sehr ausgebremst würde.

In einer Tempo-30-Zone können deshalb sehr viele Verkehrsschilder entfallen; die Verkehrsregeln werden deutlich einfacher. Es braucht nur noch ein Schild „Tempo-30-Zone“ an jeder Einfahrt in das Wohngebiet; auf der Rückseite steht oft das Zonenende-Schild für die andere Richtung. In größeren Zonen oder wo es we-

³¹ § 39 Abs. 1a StVO

³² VwV-StVO zu § 45, Randnummer 37

nige Einmündungen gibt, kann eine auf die Fahrbahn gemalte „30“ Autofahrer an die Geschwindigkeitsbegrenzung erinnern.

Erschließungsstraßen als Fahrradstraße

Vor allem Erschließungsstraßen in Wohngebieten kommen oft auch als Fahrradstraßen in Frage, wenn hier keine Tempo-30-Zone geschaffen werden kann. Auf Fahrradstraßen gilt stets Tempo 30, obwohl das auf dem Verkehrsschild an ihrem Beginn (amtlich Zeichen 244.1) nicht ausdrücklich steht.

Straßen mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr dürfen von den zuständigen Behörden als „Fahrradstraßen“ ausgewiesen werden. Es ist nicht erforderlich, dass der Radverkehr in einer Fahrradstraße die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine hohe Netzbedeutung der Straße reicht als Anordnungsgrund aus, genauso wie hoher oder zu erwartend hoher Radverkehr oder (nicht „und“!) eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr.



Bild 12: Auch auf einer Fahrradstraße gilt Tempo 30 – für alle.

Foto: Dietmar Rudolph

Hohe Netzbedeutung ist typisch für viele Sammel- und Erschließungsstraßen. Fahrradstraßen dürfen Vorfahrtstraßen sein, Ampeln haben und bremsen zugelassenen Busverkehr nicht so stark aus wie dauernde Rechtsvor-Links-Kreuzungen.

Fahrradstraßen gehören explizit zu den Maßnahmen „zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ und zur Bereitstellung „angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.“ Das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage ist bei der Anordnung von Fahrradstraßen nicht erforderlich, bei Bezug auf den vorgenannten Gesundheitsschutz muss auch kein „zwingendes Erfordernis“ nachgewiesen werden.

Erforderlich ist es aber natürlich, Autoverkehr der Anwohner zu erlauben, die in den durch die Sammelstraße erschlossenen Gebieten wohnen. Da es auf Erschließungsstraßen normalerweise keinen Durchgangsverkehr geben sollte, kann Kfz-Verkehr mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ bzw. „Linienverkehr und Anlieger frei“ zugelassen werden. Dabei ist selbstverständlich darauf zu achten, dass Radverkehr objektiv und subjektiv sicher auf der Fahrradstraße fahren kann.

Durchgangsstraßen: Tempo-30-Strecken

Wo Straßen dem gebündelten und dem Durchgangsverkehr mit Autos dienen, kann Tempo 30 lediglich für einzelne Strecken angeordnet werden. Wo eine solche Strecke beginnt, steht das runde Tempo-30-Schild ohne das Wort „Zone“, offiziell Verkehrszeichen 274-30. Wo die Strecke endet, wird das durch ein entsprechendes Aufhebungsschild wie „Tempo-30 Ende“ (Verkehrszeichen 278-30), eine neue Geschwindigkeitsbegrenzung wie Tempo 10/Tempo 50 oder eine Ortsende-Tafel angezeigt.

Solange es auf einer Strecke nicht explizit aufgehoben ist, gilt das 30-Limit fort, auch über eventuelle Einmündungen hinweg. Damit auch Einbiegende aus Seitenstraßen erkennen können, dass sie in eine 30-Strecke ein-





Bild 13: Ein Wald aus Tempo-30-Schildern, an jeder Einmündung eins.

Foto: Dietmar Rudolph

biegen, wiederholen viele Straßenverkehrsbehörden das Verkehrszeichen an jeder Einmündung.

Es können im Zuge einer Straße mehrere 30-Strecken nacheinander folgen, unterbrochen durch Tempo-50-Zwischenstücke. Schon das kann verwirren – aber es wird noch schwieriger dadurch, dass das 30-Limit auf den einzelnen Strecken zu verschiedenen Tageszeiten gelten kann: zum Beispiel auf der ersten -30-Strecke im Wohngebiet zwecks Lärmschutz nachts, auf der zweiten vor der Schule zwecks Kinderschutz am Tag und auf der dritten aus Sicherheitsgründen rund um die Uhr.



Bild 14: Nachts Lärmschutz, tagsüber Kindergarten – und von 19 Uhr bis 22 Uhr „freie Fahrt“ ...

Foto: Roland Stimpel

Erfordernisse und Erlaubnisse für Tempo 30

Wie geschildert, sind insbesondere auf Hauptstraßen des Kraftverkehrs Tempo-30-Zonen nicht möglich. Will eine Straßenverkehrsbehörde auf einer Hauptstraße Tempo 30 anordnen, so braucht sie hierfür einen definierten gesetzlichen Grund. Er muss der möglichen Überprüfung durch ein Verwaltungsgericht standhalten. Oft wird der Grund auf Zusatzzeichen unter 30-Schildern genannt. Vorgeschrieben ist diese Zusatzklärung zwar nicht, sie soll aber dazu beitragen, dass sich mehr Autofahrer an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten.

Die Straßenverkehrs-Ordnung liefert diese definierten gesetzlichen Gründe im § 45. Deses Absätze 1 bis 2 erlauben Verkehrszeichen aus unterschiedlichen Gründen, der Absatz 9 jedoch schließt Geschwindigkeitsbegrenzungen explizit aus, solange nicht spezielle Bedingungen erfüllt sind.

Der wichtigste und meistgenannte Grund ist die „Sicherheit des Verkehrs“. Dass die Anordnung von Tempo-30-Strecken diesem Ziel dient, hat der Gesetzgeber schon 2016 festgeschrieben.³³ Es gibt aber auch andere Gründe wie z. B. Lärmschutz und Luftreinhaltung. Nichts führt aber quasi automatisch zu Tempo 30; stets müssen Vor- und Nachteile geprüft und gegeneinander abgewogen werden.

Weil bei Tempo-30-Strecken für jedes Stückchen Straße eine eigene Betrachtung erforderlich ist, werden wir uns in den folgenden Abschnitten jeweils individuell mit dem Kleinklein der Anordnungsgründe befassen müssen. Wer als sicherheits- und umweltbewusste Straßenverkehrsbehörde Tempo 30 anordnen möchte oder wer als engagierter Bürger Tempo 30 einfordert, muss sich eingehend damit beschäftigen. Das Gute daran ist, dass

es so viele Gründe gibt, dass man in zahlreichen Straßensituationen einen Anhaltspunkt finden kann.

Schutz vor künftigen Unfällen

So makaber es klingt, aber einer der einfachsten Gründe für eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist ein Unfallschwerpunkt. Wenn die Unfalluntersuchungen ergeben, dass viele Unfälle geschwindigkeitsbedingt sind, soll die Geschwindigkeit aus Sicherheitsgründen begrenzt werden.



Bild 15: Tempo 30 an einer Gefahrenstelle, nämlich einem starken Gefälle, hier beschränkt auf Fahrzeuge über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht.

Foto: Dietmar Rudolph

Nicht weniger makaber ist die Einschränkung in der Verwaltungsvorschrift: „Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass

³³ BR-Drucksache 332/16: „Dabei soll die Verkehrssicherheit u. a. durch Verankerung einer erleichterten streckenbezogenen Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen vor allgemeinbildenden Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern, also vor verkehrssicherheitssensiblen Bereichen, verbessert werden.“

die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden.“ Wenn also zu viele Unfälle durch Raser passieren, darf man nicht einfach Tempo 30 anordnen, sondern muss erst einmal durchsetzen, dass sich die Autofahrer an Tempo 50 halten.

Das statistische Bundesamt stellt im Internet den Unfallatlas³⁴ der letzten Jahre bereit. Hier kann jeder feststellen, ob in einer Straße öfters Unfälle passieren. Allerdings ist die Auswahl auf Unfälle mit Personenschaden begrenzt, und es lässt sich nicht erkennen, ob der Unfall durch zu hohe Geschwindigkeit passiert ist. Derartige Daten kennt nur die Polizei, Behörden können diese dort abfragen.

Typische Stellen, an denen geschwindigkeitsbedingte Unfälle vorkommen, sind Kreuzungen, Einmündungen, unübersichtliche oder dicht und trotzdem schnell befahrene Abschnitte oder enge Kurven. Tempo 30 muss die spezifische Unfallsituation entschärfen. Es darf deshalb nicht für die gesamte Hauptstraße gelten, sondern muss kurz vor der potenziellen Unfallstelle beginnen und direkt danach wieder enden.

Zum Schutz vor künftigen Unfällen müssen aber nicht zwingend Unfälle bereits passiert sein, denn die Verwaltungsvorschrift besagt: „Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.“

Gefährliche Verkehrssituationen muss man deshalb erkennen und dokumentieren. Gelingt es aber zu zeigen, dass zum Beispiel querende Fußgänger durch Autos mit Tempo 50 gefährdet oder Radverkehr auf der Fahrbahn häufig durch mit 50 fahrende Autos gefährlich überholt wird, kann eine Straßenverkehrsbehörde daraus einen begründeten Einzelfall konstruieren. Auch schmale Gehwege können ein Grund für ein Tempolimit sein, wenn zum Beispiel bei 50 eine Kurve so geschnitten wird, dass Rückspiegel auf den Geh-

weg ragen oder Autos den Mindestabstand von 1,50m zu den Fußgängern³⁵ nicht einhalten.

Schutz der Straße

Ein weiterer am Autoverkehr orientierter Grund zur Anordnung von Tempo 30 ist der „Schutz der Straße“. Straßen verschleißten, und wie gebrauchte Straßen aussehen, kennt jeder Rad- und Autofahrer (und Fußgänger). Da Sanierungen aufwändig sind und alle Kommunen unter Geldmangel leiden, werden oft nur die schlimmsten Schlaglöcher ausgebessert. Nur diese stellen eine konkrete Gefahr dar und unterliegen der Verkehrssicherungspflicht.



Bild 16: Hier sollen nicht Schäden am Auto, sondern weitere Schäden an der Straße verhindert werden.

Foto: Dietmar Rudolph

Wo aber der Straßenzustand nur dann zu einer Gefahr wird, wenn Autos zu schnell über Bodenwellen, durch Schlaglöcher oder durch Spurrillen fahren, darf die Behörde nicht nur zum Schutz der Autofahrer Geschwindigkeitsbegrenzungen anordnen, sondern „zur Ver-

³⁴ <https://unfallatlas.statistikportal.de/>; mehr und detailliertere Daten ausschließlich zu Fuß- und Radverkehrsunfällen: <https://changing-cities.org/how-to-unfalldaten/>

³⁵ § 5 Abs. 4 StVO

hütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind“.³⁶

Auch zum Schutz der Straße darf nicht die ganze Hauptstraße zur Tempo-30-Strecke werden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung darf erst da anfangen, wo die Schäden beginnen, und sie muss sofort enden, wo die Straße wieder in Ordnung ist.

Schutz vor Lärm

Zwar nicht flächendeckend, aber zumindest für einen größeren Abschnitt einer Hauptstraße lässt sich Tempo 30 mit dem Argument „Lärmschutz“ erzielen. Dies betrifft vor allem dörfliche Hauptstraßen, über die Durchgangs- oder Schwerlastverkehr geführt wird. Von Lärm betroffen sind aber auch viele Straßen in Städten, wo diese viel Verkehr aufnehmen müssen.



Bild 17: Autoverkehr macht Lärm. Tempo 30 reduziert diesen Lärm deutlich.

Foto: Dietmar Rudolph

Beim Lärmschutz greift nicht primär die Straßenverkehrs-Ordnung mit ihrer Erlaubnis für Maßnahmen zum Lärmschutz in § 45 Abs. 1, sondern das „Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen

und ähnliche Vorgänge“ (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in Zusammenspiel mit der „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), welche die zulässigen Grenzwerte definiert.

Die maximalen Werte für Verkehrslärm nach BImSchG sind in den für Hauptstraßen relevanten „Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten“ tagsüber 64 Dezibel(A) und nachts 54 dB(A). In reinen Wohngebieten oder an Krankenhäusern gelten niedrigere Werte, dort sind aber mit den Regelungen zu Tempo-30-Zonen und den weiter unten beschriebenen Regelungen zu Krankenhäusern und Altenheimen besser geeignete Anordnungsgründe verfügbar.

Das Immissionsschutzgesetz ist zwar hilfreich für die Anordnung einer lärmindernden Geschwindigkeitsbegrenzung, hat aber als Grundlage für verkehrsrechtliche Anordnungen einige Schwächen. Zum einen beschränkt das BImSchG seine eigene Wirksamkeit auf „den Bau oder die wesentliche Änderung“ eines Verkehrswegs. Bei vorhandenen Straßen sind nur freiwillige Maßnahmen der Kommunen auf Basis von § 45 Abs. 1 möglich.³⁷ Hier muss eine Ermessensentscheidung gefällt und die Maßnahme durch die Kommune finanziert werden. Letzteres sollte kein Problem sein: Das Aufstellen von ein paar Verkehrszeichen stellt keine große Kostenposition dar und wird (leider) durch Aufstellen eines Blitzers schnell refinanziert.

Zudem muss die Lärmbelastung korrekt festgestellt werden. Dafür sind aber keine Messungen nötig, sondern der Lärm kann aus Modellen berechnet werden. Das gilt auch für Lärmkarten³⁸, die in Ballungsräumen über

³⁶ § 45 Abs. 2 StVO

³⁷ Ausführlich: Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, Sachstand - Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen; <https://www.bundestag.de/resource/blob/416956/c67056c8307b3b9a3aa7fa44614fd6f8/wd-7-021-16-pdf-data.pdf>

³⁸ Beispiele für Lärmkarten:
Baden-Württemberg <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>
Berlin <https://www.berlin.de/umweltatlas/verkehr-laerm/laermbelastung/2022/karten/>

250.000 Einwohner sowie an Hauptstraßen mit mehr als 6.000.000 Kraftfahrzeugen pro Jahr vorgeschrieben sind.

Für besonders laute Bestandsstraßen haben Gerichte festgestellt, dass in reinen oder allgemeinen Wohngebieten eine Lärmbelastung über 70 dB(A) tagsüber bzw. über 60 dB(A) nachts dazu führen kann, dass die Behörden etwas gegen die Lärmbelastung tun müssen. Diese, allerdings recht hohen Grenzwerte sollten überall dort berücksichtigt werden, wo das BImSchG nicht greift.

Will man Tempo 30 aus Lärmschutzgründen anordnen, stellen das BImSchG und die erwähnten Urteile ein zusätzliches Problem: Es gibt unterschiedliche Grenzwerte für tagsüber und für nachts. So kann es vorkommen, dass in einer Hauptstraße der Grenzwert nachts überschritten wird, tagsüber aber nicht. Dann bleibt der Straßenverkehrsbehörde beim Lärmschutz nichts anderes übrig, als die Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Nachtstunden zu beschränken.

Weiterhin lässt sich auch zum Schutz vor Lärm nicht einfach die gesamte Hauptstraße zur Tempo-30-Strecke machen. Ist die Wohnbebauung in manchen Bereichen abgesetzt oder befinden sich auf einem Stück der Straße nur Läden und Gewerbebetriebe, greift das Lärmschutz-Argument an diesen Stellen nicht.

Schutz vor Schadstoffen

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz betrifft nicht nur die Belastung durch Verkehrslärm, sondern auch die Belastung durch Luftschadstoffe. § 40 BImSchG verpflichtet Behörden, Verkehrsbeschränkungen wie zum Beispiel Umweltzonen oder Tempo 30 vorzunehmen, wenn ein Luftreinhalteplan dies vorsieht. Der gleiche Paragraph erlaubt Verkehrsbeschränkungen, wenn bestimmte Grenzwerte überschritten werden und der Kraftfahrzeugverkehr zu der Überschreitung beiträgt.

Die zugehörige „Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen“ (39. BImSchV) bestimmt Grenzwerte u. a. für

Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Feinstaub (PM10 und PM2,5), Blei, Benzol und andere Schadstoffe.

Ähnlich wie beim Lärm stellt sich auch hier das Problem der Messung. Nur an wenigen Hauptstraßen werden die Luftschadstoffe detailliert gemessen.³⁹ Werden Grenzwerte überschritten, so gibt es zwangsläufig politische Diskussionen darüber, ob der Verkehr überhaupt zur Überschreitung beiträgt und wenn ja, welche Beschränkung die gewünschte Wirkung am besten erzielt. Dann stehen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge und Fahrverbote für den Schwerlastverkehr in Konkurrenz zu einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung.

Muss oder darf eine Straßenverkehrsbehörde zum Zweck der Luftreinhaltung Tempo 30 anordnen, so wird ihr das durch § 45 Abs. 1 erlaubt, muss aber gerichtsfest begründet werden. Begründet sich der Schutz vor Schadstoffen auf eine einzige Messstation an der Hauptstraße, wird die Argumentation für die gesamte Hauptstraße schwierig.

Zahlreiche Städte haben im vorigen Jahrzehnt Tempo 30 angeordnet, um EU-Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten. Anderenfalls hätte die Sperrung der Straße für bestimmte oder gar für alle Benzin- und Dieselfahrzeuge gedroht. Als erfreulicher Nebeneffekt sank beispielsweise in Berlin auch die Zahl schwerer Unfälle um rund ein Drittel.

Berlin hat trotzdem diese Regelung für rund dreißig Straßen im Jahr 2025 zurückgenommen – mit der Begründung, die Luft sei jetzt sauberer und Tempo 30 nicht mehr zulässig. An einigen dieser Straßen wurde es aus anderen Gründen gleich wieder eingeführt, teils aber nur für bestimmte Tageszeiten. In den anderen Straßen wird die Luft wieder schmutziger und der Verkehr gefährlicher. Zudem hat die EU ihre Grenzwerte verschärft, so dass 2030 erheblich geringere Schadstoffkonzentrationen vorgeschrieben sind. Es gibt also Gründe genug, die jetzt abgehängten Schilder bald wieder anzubringen. Der Vorgang zeigt den Irrwitz der Gesetzeslage mit ihrer aufwändigen Einzelfallbegründung für Tempo 30.

Nordrhein-Westfalen
<https://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>

³⁹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luftmessnetz-wo-wie-wird-gemessen>

Schutz an Zebrastreifen

Einfacher wird die Argumentation für Tempo 30, wenn sich in einem Abschnitt der Hauptstraße bestimmte Einrichtungen oder Verkehrssituationen befinden. Das können zum Beispiel Altenheime sein, Spielplätze oder Zebrastreifen – unten mehr dazu.

Zebrastreifen bilden für den Fußverkehr komfortable Kreuzungen mit den Wegen der Fahrenden.⁴⁰ Auch für Autofahrer sind Zebrastreifen komfortable Kreuzungen, weil sie anders als an Ampeln nicht warten müssen, wenn gar kein Fußgänger kreuzt. Die Sicherheit an Zebrastreifen hängt vor allem davon ab, wie gut sich die Verkehrsteilnehmer sehen können. Deshalb sind Mindestsichtweiten und frei zu haltende Sichtdreiecke vorgeschrieben.

Weil Autofahrer bei Tempo 30 besser darauf reagieren können, dass Fußgänger einen Zebrastreifen nutzen möchten, sind die nötigen Mindestsichtweiten bei Tempo 30 kürzer als bei Tempo 50. Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung erlaubt es deshalb ausdrücklich, Tempo 30 an Zebrastreifen anzuordnen, wenn die bei Tempo 50 vorgeschriebenen Mindestsichtweiten nicht erfüllt werden können. Erlaubt ist Tempo 30 auch, wenn „Fahrzeugführende ihre Fahrgeschwindigkeit bei Annäherung an den Fußgängerüberweg regelmäßig nicht derart verringern, dass den querungswilligen Fußgängern ihr Vorrang erkennbar eingeräumt werden wird“, sprich Autofahrer zu schnell für den Zebrastreifen sind.

Der Schutz an Zebrastreifen ist eine Kann-Bestimmung. Behörden müssen also Tempo 30 nicht zwangsläufig anordnen. Fraglich ist, ob sich eine Amtshaftung ergibt, wenn auf diese Möglichkeit bewusst, z. B. nach vorherigen Anträgen, verzichtet wird und sich anschließend trotzdem Unfälle ereignen. Die Unfallforscher der Björn-Steiger-Stiftung haben berechnet, dass sich 79 Prozent der Unfälle an Fußgängerüberwegen in Tempo-50-Bereichen ereigneten.⁴¹

⁴⁰ Ausführlich dazu Rudolph/Stimpel. Zebrastreifen, FUSS e.V., 2025, https://www.fuss-ev.de/wp-content/uploads/2025/10/Zebrastreifen_RudolphStimpel.pdf

⁴¹ https://unfallpraevention.steiger-stiftung.de/wp-content/uploads/Studie_Fussgaenger.pdf

Wie geschrieben ist bei Unfallstellen oder Straßenschäden die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Länge begrenzt. Dies gilt auch an Zebrastreifen: Hier ist sie für jede Fahrspur auf eine Länge von maximal 300 Metern beschränkt.

Schutz alter und kranker Menschen sowie Menschen mit Behinderungen

Auf Hauptstraßen muss eine Straßenverkehrsbehörde „im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern“ in der Regel Tempo 30 anordnen, ohne dass zusätzlich eine besondere Gefahrenlage nachgewiesen werden muss. Unter „Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen“ sind z. B. Wohnheime, Tageseinrichtungen, Förder-schulen oder Werkstätten zu verstehen.



Bild 18: An Krankenhäusern ist Tempo 30 schon seit 2016 der Normalfall.

Foto: Dietmar Rudolph

Nach der Verwaltungsvorschrift ist an diesen Stellen Tempo 30 der Regelfall, „soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraum-suchverkehr, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist“. Will eine Behörde hier unbedingt Tempo 50 behalten, so braucht sie dazu einen sehr starken Grund und eine rechtssichere Argumentation.

Eingeschränkt wird die fußgängerfreundliche Regelung dadurch, dass – falls die Argumentation über den starken Quell- und Zielverkehr fehlschlägt – das Krankenhaus oder Heim mindestens einen direkten Zugang zur Hauptstraße haben muss. Die Tempo-30-Strecke darf nur um diesen Zugang (und eventuelle Nebeneingänge) herum gelegt werden und sollte in jeder Fahrtrichtung nicht länger als 300 Meter sein. Sollte die Einrichtung nur über beschränkte Öffnungszeiten verfügen, was bei Krankenhäusern und Heimen aber unwahrscheinlich ist, darf die Tempobeschränkung nur für diesen Zeitraum angeordnet werden.

In bade- und heilklimatischen Kurorten, in Luftkurorten und in Erholungsorten von besonderer Bedeutung kann nach § 45 Abs. 1a die Anordnung von Tempo 30 auch über längere Strecken sinnvoll sein, beispielsweise aus Lärmschutzgründen, braucht dann aber eine gute Begründung durch die Behörde.

Schutz von Kindern und Jugendlichen

Ähnlich dem Schutz alter und kranker Menschen stellt die Straßenverkehrs-Ordnung auch den Schutz von Kindern und Jugendlichen in den Vordergrund. Wo eine Konzentration junger Menschen zu erwarten ist, soll die Behörde im Regelfall Tempo 30 anordnen. Explizit genannt werden neben Kindergärten, Kindertagesstätten, Kinderkrippen, Kinderhorten, allgemeinbildenden und Förderschulen insbesondere auch Spielplätze. Einzelne Verkehrsbehörden bezweifeln, dass private

Tagespflegeeinrichtungen („Tagesmütter“) zu den Krippen zählen. Krippen sind jedoch der Oberbegriff für Kleinkinder-Einrichtungen; es gilt für sie keine Mindestgröße. Daher sollte die Regel auch für Tagespflegen gelten. Die Verkehrsprobleme für Kleinkinder und ihre Eltern sind unabhängig von der Größe der besuchten Einrichtung.



Bild 19: Tempo 30 an Schulen ist oft zeitlich eng auf die Öffnungszeiten begrenzt und ignoriert die spätere Nutzung des Schulgeländes.

Foto: Dietmar Rudolph

Der Schutz dient kleinen Kindern genauso wie älteren oder Jugendlichen. Die Gesetzesbegründung sagt: „Kinder sind bis zum Abschluss ihrer Verkehrserziehung – die Radfahrprüfung findet u. a. in der Regel erst zum Ende der Grundschulausbildung statt – altersbedingt noch nicht in der Lage, allgemeine Gefahren des Straßenverkehrs und hier insbesondere Geschwindigkeiten herannahender Fahrzeuge richtig einzuschätzen. Als ‚sensible‘ Bereiche erfasst sind von der Neuregelung insgesamt allgemeinbildende Schulen, weil auch dort erfahrungsgemäß vor

allein in den unteren Altersklassen ein unachtsames Verkehrsverhalten vermehrt noch anzutreffen ist. Ältere Kinder und Jugendliche, die mit dem Rad zur Schule fahren, bewegen sich dort zudem im „Pulk“, sind als Verkehrsteilnehmer oft abgelenkt und einer gewissen Gruppendynamik ausgesetzt.“⁴²

Problematisch ist die Regelung, dass außerhalb der Öffnungszeiten Tempo 50 zu gelten hat. Aus diesem Grund waren früher Tempo-30-Schilder auf die Vormittagszeiten begrenzt. Start- und Endzeiten lassen sich aber heute kaum noch exakt festlegen. Denn die Schulzeiten werden immer länger, es gibt offenen Ganztage in Grundschulen und schließlich Tagesstätten, die bis weit in den Nachmittag hinein Kinder betreuen. Viele Schulhöfe sind außerhalb der Schulzeiten als Spielplätze freigegeben, meist bis zum Sonnenuntergang. Schulturnhallen und Sportplätze werden bis weit in den Abend hinein von Sportvereinen zum Training auch von Jugendlichen genutzt. Aufgrund dieser „Nach- und Nebennutzungen“ dürfte es möglich sein, die Regelungen zum Schutz von Kindern und Jugendlichen bis nach 22 Uhr gelten zu lassen. In Bremen werden einheitlich die Zeiten 6 Uhr und 22 Uhr auf die Zusatzzeichen geschrieben.⁴³ Für die Nachtstunden kann dann vielleicht der Lärmschutz als Anordnungsgrund dienen.

Wie bei Krankenhäusern und Heimen verlangt der Regelfall, dass es mindestens einen Zugang von der Hauptstraße zur Schule gibt. Zu berücksichtigen sind die „tatsächlich benutzen Eingänge“ zum Schulgelände, aber auch Nebeneingänge z. B. zu Turnhallen. Gerade an Schulen dürfte aber die Argumentation über „starken Ziel- und Quellverkehr“ auch zusätzliche Straßenstücke umfassen.

Außerdem erkennt die Straßenverkehrs-Ordnung an, dass nicht alle Kinder mit dem Elterntaxi direkt bis vor das Tor gefahren werden. Auch auf dem Weg zur Schule soll im Regelfall Tempo 30 gelten. Dazu gibt es relativ neu in der StVO und daher auch noch vielfach in der Diskussion das Thema der „hochfrequentierten Schulwege“.

⁴² BR-Drucksache 332/16

⁴³ <https://www.asv.bremen.de/aktuelles/amtsblog/einrichtung-von-tempo-30-strecken-vor-kitaschulen-und-sozialen-einrichtungen-der-aktuelle-stand-der-dinge-16681>

Hier lässt sich trefflich darüber diskutieren, was denn ein Schulweg ist und wann dieser hochfrequentiert ist. Die Verwaltungsvorschrift liefert als Definition für hochfrequentierte Schulwege: „Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben.“



Bild 20: Neuerdings bilden auch Schulwege einen Grund für Tempo 30.

Foto: Dietmar Rudolph

Nicht jeder individuelle Schulweg kann als Begründung dienen, sondern nur solche, auf denen eine höhere Zahl (keine genaue Festlegung) von Schülern nacheinander oder in Gruppen unterwegs sind. Schulwegpläne – in manchen Bundesländern vorgeschrieben, in anderen freiwillig – zeigen solche Bündelungen, indem sie empfehlen, welche sicheren Wege die Schüler gehen sollen.

Dort, wo viele Schüler mit dem ÖPNV zur Schule kommen, sind natürlich die Wege zwischen der Schule und den naheliegenden Haltestellen automatisch hochfrequentierte Schulwege. Hochfrequentiert können aber auch Wege abseits der Schule sein, wo Schüler gebündelt von ihren Wohnungen zu den ÖPNV-Haltestellen laufen und später von ihnen zurück.

Zu einem hochfrequentierten Schulweg gehören nicht nur der Schülerverkehr auf den Gehwegen nahe der Schule und die dort häufigen Fahrbahnquerungen. Wo viele Schüler mit dem Fahrrad zur Schule kommen, kann auch die Fahrbahn einer Hauptstraße ein hochfrequentierter Schulweg sein. Auch hier ist es deshalb der Regelfall, dass Tempo 30 angeordnet werden muss.



Bild 21: Die Kombination mit dem Gefahrzeichen „Kinder“ ist fragwürdig.

Foto: Dietmar Rudolph

Eine weitere Option neben den Schulwegen: Da auch an Hauptstraßen Kinder wohnen, auf den Gehwegen spielen und die Straße queren, versuchen manche Straßenverkehrsbehörden, Tempo 30 mit einer Gefährdung (siehe oben den Abschnitt „Schutz vor künftigen Unfällen“) dieser Kinder zu begründen. Dies ist nötig, da die explizit auf Kinder bezogenen Anordnungsgründe lediglich punktuelle Einrichtungen und Schulwege umfassen. Behörden stellen in dem Fall das Gefahrzeichen „Achtung Kinder“ (Verkehrszeichen 136) zusammen mit dem Tempo-30-Schild auf. Diese Schilderkombination ist allerdings sowohl rechtlich als auch im Verständnis problema-

tisch, da Geschwindigkeitsbegrenzungen an einem Gefahrzeichen nur für das kurze Stück gelten, in dem die Gefahr offensichtlich besteht.

Stückwerk vermeiden – Tempo-30-Abschnitte verbinden

Wie in den vorangegangenen Abschnitten beschrieben, ist Tempo 30 an einer Hauptstraße nur durch das Klein-Klein vieler Einzelmaßnahmen zu erreichen. Hier ist vielleicht ein Altenheim, dort eine Kita, zwischen Haltestelle und Nebenstraße ein hochfrequentierter Schulweg, dann kommt eine gefährliche Bodenwelle und abschließend noch eine Ecke, an der die Lärmgrenzwerte überschritten werden. Viele von diesen Stückchen dürfen maximal 300 Meter lang sein.

Damit nicht zwischen diesen Tempo-30-Strecken immer wieder 50 gefahren werden kann, darf die Behörde die einzelnen Stückchen verbinden, wenn sie höchstens 500 Meter weit auseinander liegen. Diese „Verstetigung des Verkehrsflusses“ fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei“, wie die Verwaltungsvorschrift zutreffend erklärt.

Nicht eindeutig geklärt ist, wie die Behörde Tempo-30-Stückchen verbinden kann, die zeitlich z. B. auf tagsüber (Kita) oder nachts (Lärmschutz) beschränkt sind. Da aber die Verwaltungsvorschrift beim Verbinden von Tempo-30-Strecken explizit Verkehrssicherheit und Lärmschutz in den Vordergrund stellt, sollte eine Behörde für eine gemeinsame Tempo-30-Strecke ohne zeitliche Begrenzung argumentieren können.

Schutz der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung

Noch völlig unklar ist es, inwieweit sich die neuen Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrs-Ordnung zum Gesundheitsschutz und zur städtebaulichen Entwicklung auf die Anordnung von Tempo 30 auswirken können. Nach diesen darf eine Behörde insbesondere „angemessene Flä-

chen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr“ bereitstellen. Zum Gesundheitsschutz gehört explizit „die Förderung des Zufußgehens als Form der aktiven Mobilität“. Zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung gehört eine „bessere Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele.“

Die Bereitstellung von angemessenen Flächen für den Fußverkehr umfasst „alle Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fußverkehr zugewiesen werden.“ Ein Beispiel hierfür kann die Rücknahme einer Parkerausweisung auf dem Gehweg sein. Wird dann auf der Fahrbahn geparkt, kann dies als Nebeneffekt zu verminderten Fahrgeschwindigkeiten führen. Eine explizite Tempo-30-Beschilderung zum Schutz der Gesundheit allgemein und der städtebaulichen Entwicklung ist durch die Verwaltungsvorschrift jedoch derzeit ausgeschlossen. Das sollte der Gesetzgeber ändern.

Nachteile für den Autoverkehr werden explizit erlaubt, wenn dadurch Fuß- oder Radverkehr deutlich erleichtert wird und die Verkehrssicherheit nicht leidet. Grundlage für derartige Anordnungen sollte ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept sein. Das kann ein Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan oder Nahverkehrsplan sein genauso wie ein städtebauliches Entwicklungskonzept, ein integriertes Stadtentwicklungskonzept oder eine Quartiersplanung. Inwieweit Behörden von diesen Möglichkeiten Gebrauch machen, wird sich in den nächsten Jahren zeigen.



Bild 22: Es gibt viele Anlässe für Tempo 30.

Foto: Dietmar Rudolph

Tempo dämpfen auf andere Art: Alternativen zu Tempo-30-Zonen und Tempo-30-Strecken

Tempo 30 ist viel besser als Tempo 50. Wo aber viele Fußgänger unterwegs sind, wo Kinder spielen oder wo man sich zum Schwätzchen oder zum Einkauf auf der Straße trifft, ist Tempo 30 immer noch zu schnell. Hier einige Möglichkeiten, noch langsamere Geschwindigkeiten zu erreichen.

Straßen entschleunigend gestalten

Für Tempo-30-Zonen empfiehlt die Verwaltungsvorschrift explizit eine Straßengestaltung, welche das schnelle Fahren unmöglich macht. Das darf natürlich nicht dazu führen, dass das Autofahren gefährlich wird. Es soll aber dafür sorgen, dass die Straßen nicht mit Tempo 30 oder schneller durchfahren werden, sondern nach Möglichkeit deutlich langsamer.



Bild 23: Aufpflasterungen, Verschwenkungen und Verengungen bremsen Verkehr auch ohne Schilder.

Foto: Dietmar Rudolph

Sinnvolle Maßnahmen in diesem Zusammenhang sind Engstellen, die bei Gegenverkehr zum Bremsen zwingen. Weiter eignen sich Aufpflasterungen, die zum langsameren Überfahren führen. Sie sollten jedoch nicht die Durchfahrt von Krankenwagen und Bussen behindern und auch nicht für zusätzlichen Lärm sorgen. Statt senkrecht lässt sich die Fahrbahn auch waagrecht verschwen-

ken, beispielsweise durch abwechselnd angeordnete Parkplätze oder Baumbeete. Alles dies sorgt dafür, dass die effektiv gefahrene Geschwindigkeit deutlich unter Tempo 30 liegt.

Tempo-20- und Tempo-10-Zonen

Die Straßenverkehrs-Ordnung erlaubt nicht nur Tempo-30-Zonen, sondern auch solche mit niedrigeren Geschwindigkeiten. Als Randbedingung hierfür nennt die StVO „zentrale städtische Bereiche mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion.“⁴⁴



Ein typisches Beispiel ist der „verkehrsberuhigte Geschäftsbereich“, in dem sich rechts und links Geschäfte befinden und Fußgänger ständig von einer Straßenseite auf die andere wechseln. In Österreich und in der Schweiz heißen ähnliche Bereiche „Begegnungszonen“. Dort sind alle Verkehrsteilnehmer weitgehend gleichberechtigt mit Vorrang für den Fußverkehr. In einer deutschen Tempo-20-Zone hingegen hat der Autoverkehr weiterhin Vorrang.

Verkehrsberuhigte Bereiche

Eine Fläche, auf der alle Verkehrsteilnehmer weitgehend gleichberechtigt sind – mit Vorrang für den Fußverkehr –, bietet in Deutschland der „verkehrsberuhigte Bereich“. Aufgrund der spielenden Personen auf dem blauen Verkehrsschild wird ein solcher Bereich umgangssprachlich (aber fachlich unzutreffend) als „Spielstraße“ bezeichnet.



Hier darf alles durcheinander laufen oder fahren; zudem dient die Fläche explizit auch dem Spielen und dem Aufenthalt. Für Sicherheit sorgt die Vorgabe, dass kein Fahrzeug schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren darf. Durchgangsverkehr (auch per Rad) soll es in einem verkehrsberuhigten Bereich nicht ge-

⁴⁴ § 45 Abs. 1d StVO

ben. Stehende Autos sind nur auf speziell gekennzeichneten Parkplätzen erlaubt. Probleme entstehen im verkehrsberuhigten Bereich oft dadurch, dass es rechtlich und oft physisch keine Trennung mehr gibt zwischen Fahrbahn und Hauswand. Damit fehlt der Schutzraum für Gehende. Autos parken bis zur Wand (meist illegal), Radler rollen hier (im Prinzip legal, aber meist zu schnell).

Fußgängerzonen

In einer Fußgängerzone ist Fahrverkehr grundsätzlich verboten. Nur mit einer Ausnahmegenehmigung (als Bescheid oder Verkehrszeichen) darf eine Fußgängerzone befahren werden. In jedem Fall gilt, dass die ausnahmsweise erlaubten Fahrzeuge maximal Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen.



Typische Beispiele für zugelassenen Fahrverkehr in Fußgängerzonen sind Anlieferer in frühen Morgenstunden, Radfahrer außerhalb der Geschäftszeiten sowie Busse oder Straßenbahnen.



Bild 24: Eine Fußgängerzone, für die es kein Tempolimit braucht.

Foto: Dietmar Rudolph

Entschleunigen in sieben Schritten

Wollen Sie aktiv daran mithelfen, Straßen sicherer und ruhiger zu machen, empfehlen sich diese sieben Schritte:

1. Prüfen Sie die Straße, um die es geht. Aus einer kleinen Nebenstraße oder einem Bündel von ihnen kann eine Tempo-30-Zone werden. An einer stark befahrenen Haupt- oder Durchgangsstraße ist für Einzelstücke aus vielen Gründen Tempo 30 möglich. In Grenzfällen müssen Sie klären, ob und wenn ja wie die Straße als Haupt- oder Nebenstraße eingeordnet ist. Mehr dazu in den einzelnen Abschnitten zu diesen Themen.
2. Suchen Sie Mitstreiterinnen und Mitstreiter: Nachbarn, Gewerbetreibende, Beschäftigte in Büros, Praxen oder Läden in der Straße. Sammeln Sie ihre Unterschriften.
3. Propagieren Sie Tempo 30: auf Nebenstraßen des Motorverkehrs als 30-Zone am besten für das ganze Quartier, auf Hauptstraßen als 30-Strecke, in Grenz- und Sonderfällen je nach örtlichen Umständen eventuell nach anderen Vorschriften (siehe den Abschnitt „Tempo dämpfen auf andere Art“). Beginnen Sie in der Nachbarschaft und suchen Sie Kontakt zu Entscheidungspersonen in Verkehrsbehörden. Begleiten Sie Ihr Projekt mit Informationen für gedruckte und elektronische Medien sowie für ihre eigenen Äußerungen auf Papier oder auf Plattformen. Machen Sie wenn nötig Demonstrationen. An Gefahrenorten darf es auch makaber sein, etwa mit einem „Die-in“, bei dem sich Menschen wie tot auf die Straße legen.
4. Machen Sie sich auf teils absurde Abwehrreaktionen gefasst (siehe Seite 15).
5. Machen Sie sich auf einen oft zähen, jahrelangen Prozess gefasst. Bleiben Sie dran, werden Sie immer wieder laut und überzeugend mit dem Verweis auf Sicherheit, Fuß- und Radverkehr, Nachbarschaft, Umwelt und lokale Wirtschaft.

6. Feiern Sie, wenn es so weit ist. Und falls Sie es nicht geschafft haben, resignieren Sie nicht für alle Zeiten. Auch Verkehrsbehörden interpretieren Regeln verschieden; das kann sich in Ihrem Fall ändern.
7. Oder die Gesetze ändern sich eines Tages – dafür sollten wir arbeiten. Stärken Sie das Projekt, in dem Sie den FUSS e.V. unterstützen. Ideen dazu finden Sie auf www.fuss-ev.de/ueber-uns/

An Verkehrsbehörde und Lokalpolitik appellieren wir: Seien Sie mutig! Probieren Sie einfach einmal aus, wie sich eine langsamere Fahrgeschwindigkeit wirklich auswirkt. Die Straßenverkehrs-Ordnung erlaubt es Ihnen, mit einem Verkehrsversuch die Wirkung einer Tempobeschränkung zu beobachten: „zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“⁴⁵



Bild 25: Schritte zur Entschleunigung
Foto: Roland Stimpel

⁴⁵ § 45 Abs. 1 StVO

Es wäre so einfach: 30 als Grundsatz, 50 als Ausnahme

Die Vorteile von Tempo 30 sind unbestritten: mehr Verkehrssicherheit und mehr Umweltschutz. Dieses Limit in allen Dörfern, Gemeinden und Städten als Regelgeschwindigkeit festzulegen, wäre ganz einfach. Spanien hat es 2021 vorgemacht: Dort wurde die landesweite Straßenverkehrs-Ordnung so geändert, dass innerorts auf allen Straßen mit nur einer Fahrspur je Richtung Tempo 30 gilt. Das könnte Deutschland auch, wenn sich Bund und Länder darauf einigen würden.

Das Prinzip 30: sicher, klar, gerecht

Seit 1934 ist es den deutschen Städten verboten, eigenständige Tempolimits zu erlassen. Seit 1957 gilt innerorts grundsätzlich ein Limit von 50 Stundenkilometer. Von beiden Prinzipien aus der autogerechten Frühzeit hat bis heute keine Bundesregierung ablassen wollen.

In den letzten Jahrzehnten haben sich aber in vielen Köpfen und an vielen Orten die Werte gewandelt: Menschen verlangen wie in ande-

Eine Welt voller Ausnahmen

Tempo-30-Orte und -anlässe nach StVO und VwV-StVO, hier zitiert in alphabetischer Reihenfolge und ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Einige überschneiden sich thematisch.

1. allgemeinbildende Schulen
2. Alten- und Pflegeheime
3. Gründe der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs
4. bade- und heilklimatische Kurorte
5. Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern
6. Erholungsorte von besonderer Bedeutung
7. Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften
8. Fahrradstraßen
9. Förderschulen
10. Fußgängerüberwege
11. örtlich und zeitlich begrenzte Maßnahmen zum Schutz kultureller Veranstaltungen, die außerhalb des Straßenraums stattfinden und durch den Straßenverkehr, insbesondere durch den von diesem ausgehenden Lärm, erheblich beeinträchtigt werden
12. hochfrequentierte Schulwege
13. im Einzelfall schon dann, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden
14. Kindergärten
15. Kindertagesstätten
16. Krankenhäuser und Pflegeanstalten
17. Landschaftsgebiete und Ortsteile, die überwiegend der Erholung dienen,
18. Luftkurorte
19. Spielplätze
20. Streckenabschnitte von bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken
21. verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
22. wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind
23. wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist
24. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm
25. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen
26. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen
27. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße.

ren Lebensbereichen mehr Sicherheit; sie wird wichtiger im Verhältnis zu Tempo und Risiko. Die Bundespolitik kann sich dem nicht ganz verschließen, aber noch kein Verkehrsminister wollte und will das Dogma „Tempo geht vor Sicherheit“ umdrehen. Also handelt sie nach der Devise: 50 bleibt, aber wo der Druck zu hoch ist, lassen wir Ausnahmen zu. Wir zählen in der der Straßenverkehrsordnung und ihren Verwaltungsvorschriften 27 Fälle, in denen niedrigere Limits als 50 möglich oder gar geboten sind (siehe Kasten).

Die zentralstaatlich fixierte Tempo- und Risiko-Ideologie bringt maximales Durcheinander und höchstmögliche Kompliziertheit für die Menschen auf der Straße und für die Behörden, die sie vor Ort verwalten müssen. Schon ob gerade 50 oder 30 erlaubt ist, lässt sich oft nur schwer merken. Abstruse Regelunterschiede zwischen Tempo-30-Zonen und Tempo-30-Strecken machen es noch schwerer: Wer in der Zone abbiegt, darf weiter nur 30 fahren, wer es auf der Strecke tut, 50 (außer natürlich, da steht gleich ein neues 30-Schild).

Alle paar Jahre fügt eine Straßenverkehrsordnungs-Novelle diesem Gordischen Knoten ein paar weitere Schlingen hinzu. Rational entwirren lässt sich dieser Knoten nicht. Die 27 Ausnahmen zeigen, wie sehr das 50-Prinzip sich überlebt hat. Eine 27-fach durchlöchernde Decke ist keine Decke mehr, sondern nur noch ein sinnloser Fetzen, den man nur noch der Nostalgie wegen behält. So ist es auch mit Tempo 50: Das vielfach durchlöchernde Dogma wird nicht aus praktischen Gründen aufrecht erhalten, sondern um die Fiktion eines auch in Orten durchweg schnell möglichen Autoverkehrs zu bewahren.

Das 50-Prinzip ist heute eine kollektive Selbsttäuschung von Politik, Verbänden wie dem ADAC und vielen individuellen Fahrern. Es bringt auch immensen bürokratischen und technischen Ballast für die Straßenverkehrsbehörden vor Ort. Mit 30-50-Auseinandersetzungen verschwenden viele Zeit: Beamte, Politiker, Anwälte, Gerichte, Polizei, Orientierung suchende Autofahrer und zivilgesellschaftlich Tätige zum Beispiel beim FUSS e.V.

Für den gordischen Knoten braucht es das klassische Durchschlagen: Tempo 30 als Regel, Tempo 50 als Ausnahme. Gelten muss dabei, wie in so vielen anderen Lebensbereichen, das Prinzip „Sicherheit vor Risiko“: 50

darf nur dort gefahren werden, wo es keine erhöhte Gefahr mit sich bringt. Also dort, wo nicht Menschen zu Fuß die Fahrbahn überqueren müssen und nicht Menschen auf Rad und E-Scooter längs auf ihr fahren müssen, weil ein eigener Weg fehlt. Und zum Schutz der Autofahrer auch dort, wo ihr Verkehr nicht allzu dicht und unübersichtlich ist.

Mit dem Knoten-Durchschlagen würde Deutschland sich von der Tempo-Herrschaft verabschieden, die seit 1934 unser Verkehrsrecht prägt: dem hohen Risikoniveau, der zentralstaatlichen Tempo-Oberaufsicht und der gefährlichen, allzu oft tödlichen Überforderung, die der „Vertrauensgrundsatz“ für viele bedeutet.

Es gibt zwei Alternativen zum Aufräumen, Klären, Entlasten und Vereinfachen:

1. Die Kommunen vor Ort legen fest, was ab ihrem gelben Ortsschild grundsätzlich gilt; 30 oder 50.
2. Ab jedem Ortsschild gilt überall dasselbe: grundsätzlich 30, so wie heute 50.

Hauptvorteil der dezentralen Entscheidung: Die lokale Autonomie wird gestärkt. Hauptnachteil: Wer Auto fährt, muss sich stets merken, ob sie oder er gerade in einem 30- oder 50-Ort ist. In Alternative 2 sind Vor- und Nachteil vertauscht: Die Tempo-Entscheidung ist wie heute zentralstaatlich, dafür ist die Orientierung für Fahrer einfacher.

Wir plädieren für Alternative 2, zumal es auch hier einen Weg zu mehr lokaler Autonomie gibt: Die Behörden vor Ort können Ausnahmen vom 30-Limit zulassen, beispielsweise 50-Erlaubnisse für bestimmte Straßen oder Abschnitte.

Regelgeschwindigkeit 30 lässt Ausnahmen zu

In fast jeder Diskussion zu einer Absenkung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 kommt der Einspruch, dass auf manchen Straßen doch auch in Zukunft schnelleres Fahren noch möglich sein müsse.

Dies bezweifelt auch niemand. Auch in Städten wie Brüssel, in denen die Regelgeschwindigkeit auf 30 gesenkt wurde, gibt es weiterhin Straßen, auf denen 50 oder noch schneller gefahren werden darf. Dafür sollte es klare städtebauliche und verkehrliche Bedingungen geben:

- ❑ Es gibt keine, nur wenige oder schwach betroffene Anwohner, Beschäftigte, Anstaltsbesucher und andere, die durch den stärkeren Lärm und die vermehrten Abgase bei Tempo 50 belastet würden.
- ❑ Selbstverständlich sollte es entlang der Straße keine schützenswerten Einrichtungen wie Krankenhäuser, Schulen oder Altenheime geben, die sonst eine Drosselung auf Tempo 30 nötig machen würden.
- ❑ Autoverkehr muss so organisiert werden, dass Fußverkehr sicher, zügig und barrierefrei queren kann.
- ❑ Radfahrer sollten auf eigenen Fahrbahnen unabhängig vom Autoverkehr fahren.
- ❑ Die Straße muss für Motorfahrzeuge sicher genug sein. Eine eng ausgebaute, schadhafte, unübersichtliche oder sonstige schwierige Tempo-50-Straße gefährdet auch ihre Insassen.

Verkehr wird auch einfacher für alle Beteiligten. Brüssel machte im Jahr 2020 das bisherige Regel-Höchsttempo 50 zur Ausnahme und die Ausnahme 30 zur Regel. Dafür musste die Stadt zwar 1.350 neue 50-Schilder anschrauben. Zugleich wurden aber 6.000 Schilder mit „30“ entfernt – eine wirkliche Schilderwaldnovelle, die auch Deutschland gut täte.⁴⁶

Aktuell halten sich bei uns noch zu viele an der löchrigen alten Decke fest. Aber mehr und mehr möchten lieber ein leichtes heiles Tuch. 1.130 Städte, Gemeinden, Landkreise und ein Regionalverband fanden bis 2025 in der Initiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ zusammen. Regiert wurden sie von allen demokratischen Parteien von der CSU über die FDP bis zur Linken, und in ihnen lebte rund die Hälfte der deutschen Bevölkerung.

Die 50-Verfechter veranstalten ein lautes Rückzugsgefecht. Aus großen Städten West- und Nordeuropas schaut man kopfschüttelnd auf das rückständige Deutschland. Von Spanien bis Finnland setzt sich 30 als urbane Regel durch; wir fahren einen bizarren, blutigen Sonderweg – mit höchstem Tempo in die hässlichste Sackgasse. Aber Kopf hoch! Deutschland ist ansonsten ziemlich sicher, auf Ausgleich bedacht, zivilisiert. Warum nicht auch irgendwann im Straßenverkehr?

Jeder getötete Fußgänger, der bei Tempo 30 noch gelebt hätte, ist ein Versagen des Systems – und eine Aufforderung zum Handeln.⁴⁷

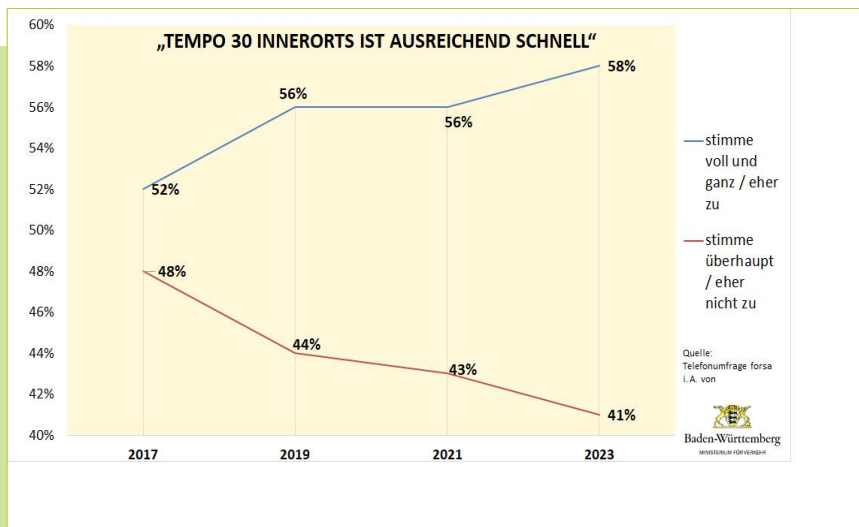


Bild 26: Immer mehr Personen stimmen der Aussage zu, dass Tempo 30 innerorts ausreichend schnell ist..

Bildquelle: Land Baden-Württemberg, Pressemitteilung, 22.4.2024

Die Kriterien kehren das heutige Prinzip „Risiko ist Standard, mehr Sicherheit Ausnahme“ um. Sicherheit wird Standard und Ausnahmen sind nur zulässig, wo sie die Risiken nicht stark erhöhen. Damit wird auch der Straßenverkehr so geregelt, wie wir es in Sachen Sicherheit in vielen anderen Lebensbereichen längst tun.

⁴⁶ <https://www.rtl.be/actu/bruxelles-ville-30-en-2021-les-panneaux-dexception-50kmh-commencent-etre-places/2020-11-13/article/350455>

⁴⁷ https://unfallpraevention.steiger-stiftung.de/wp-content/uploads/Studie_Fussgaenger.pdf