

# Verkehrsversuche und andere Initiativen zu Tempo 30 Wie können sie begründet werden?

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs  
LK Argus GmbH, Part of Ramboll

02.02.2023

© LK Argus GmbH, Part of Ramboll

[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)

Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten

Verkehrsversuche und andere Initiativen zu mehr Tempo 30 – wie können sie begründet werden?

## Verkehrsbedingte Probleme in Städten und Gemeinden



Verkehrssicherheit



Flächenkonkurrenz



Kapazitäten



Lärm



Kfz-Reisezeiten



Aufenthaltsqualität



Klimawandel



Physische Erreichbarkeit



Luftqualität

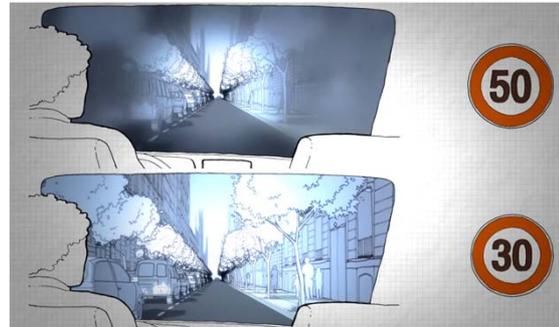
02.02.2023

© LK Argus GmbH, Part of Ramboll | Folie 2

[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)

## Verkehrssicherheit

### Anhalteweg bei Tempo 30 und Tempo 50



Quelle:  
Ministerio del Interior / Dirección Gral. de Tráfico / FESMP  
Federación Española de Municipios y Provincias

© LK Argus

02.02.2023

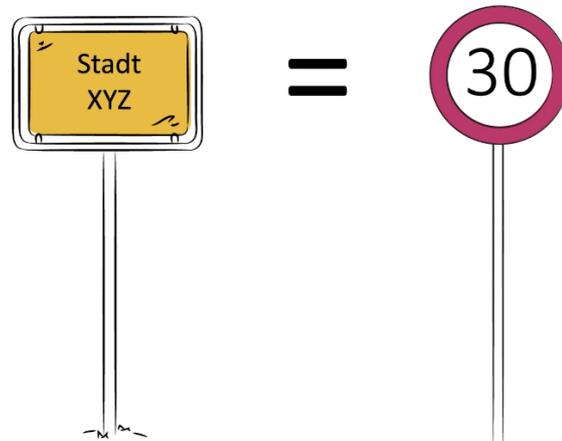
© LK Argus GmbH, Part of Ramboll | Folie 3

[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)

## Kfz-Verkehr | Luft | Lärm

### UBA-Forschungsvorhaben Aktiv mobil: Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h

- Regelgeschwindigkeit Tempo 30 ≠ Tempo 30 überall
- Ziel: Verifizieren der (vermuteten) positiven Aspekte



Quelle: Umweltbundesamt (Bfug.) / LK Argus, Lärmkontor, Argus (Bearb.);  
Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit, Veröffentlichung in Kürze

02.02.2023

© LK Argus GmbH, Part of Ramboll | Folie 4

[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)

## Kfz-Verkehr | Luft | Lärm

### UBA-Forschungsvorhaben Aktiv mobil: Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h

- Untersuchung in drei Städten
- Simulation
  - Verkehr
  - Luft
  - Lärm



**Göttingen**  
ca. 120 TE



**Halle (Saale)**  
ca. 240 TE



**Ravensburg**  
ca. 50 TE

Quelle: Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Lärmkontor, Argus (Bearb.);  
Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit, Veröffentlichung in Kürze

02.02.2023

© LK Argus GmbH, Part of Ramboll | Folie 5

[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)

## Kfz-Verkehr | Luft | Lärm

### UBA-Forschungsvorhaben Aktiv mobil: Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h

- Untersuchung in drei Städten
- Simulation
  - Verkehr
  - Luft
  - Lärm
- Ergebnis: Tempo 30 als  
Regelgeschwindigkeit ist sinnvoll

- Mittlere MIV-Reisegeschwindigkeiten sinken um 0 bis 4 km/h (+1-2 min.)
- MIV-Anteil am Modal Split sinkt um 0 bis 2 %; entsprechende Zunahmen im unmotorisierten Verkehr
- Hauptwirkung: MIV ändert seine Routen zugunsten der bleibenden Tempo-50-Strecken
- Kfz-Fahrleistungen sinken im Stadtgebiet um knapp 1 bis rund 3 %
- Luftschadstoffe und CO<sub>2</sub> bleiben weitgehend neutral
- Lärmbetroffenheit (LKZ) sinkt deutlich, v. a. im hochbelasteten Bereich >65 dB(A) L<sub>DEN</sub> um 25...50 Prozent

Quelle: Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus, Lärmkontor, Argus (Bearb.);  
Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit, Veröffentlichung in Kürze

02.02.2023

© LK Argus GmbH, Part of Ramboll | Folie 6

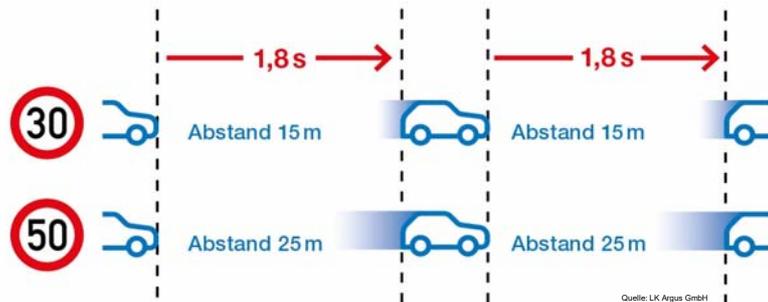
[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)

## „Verkehrsfunktion“ einer Straße | Kapazität für den Kfz-Verkehr

Kapazitätsbestimmend sind innerorts die LSA-Knoten

### Maßgebliche Einflüsse:

- Dauer der Grünphase
- Sättigungsverkehrsstärke
- **Meistens weitgehend unveränderte Leistungsfähigkeit!**  
Lediglich in Spitzenzeiten und -strömen Abnahmen im einstelligen Prozentbereich



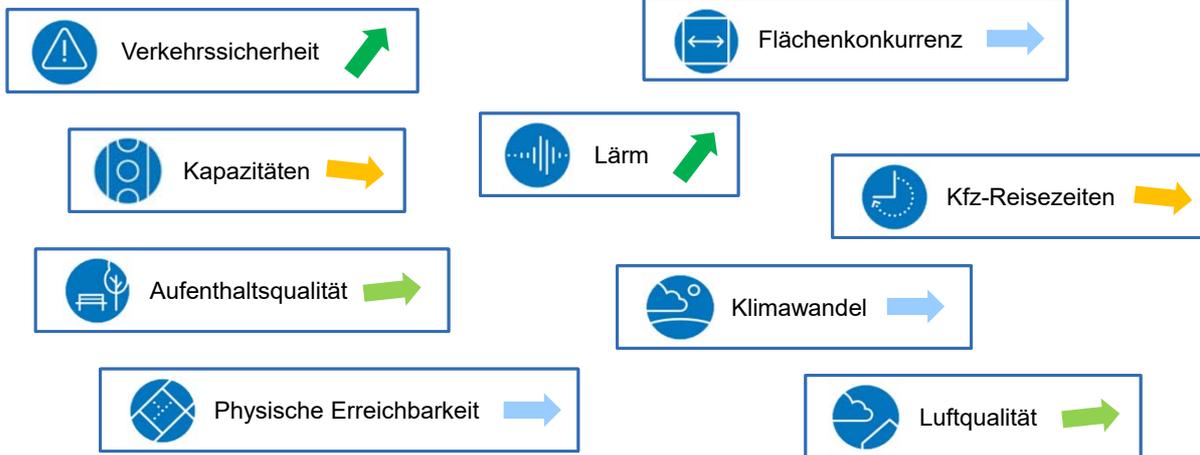
## Akzeptanz durch Erfahrung

### Schramberg, Ortsdurchfahrt B 462

- Bisheriger Anordnungsgrund:  
Luftreinhaltung
  - Verkehrszusammensetzung nahezu unverändert
  - Keine unerwünschten Verkehrsverlagerungen
  - T30 senkt NO<sub>2</sub>-Immissionen unter den Grenzwert
- Prüfen anderer Gründe

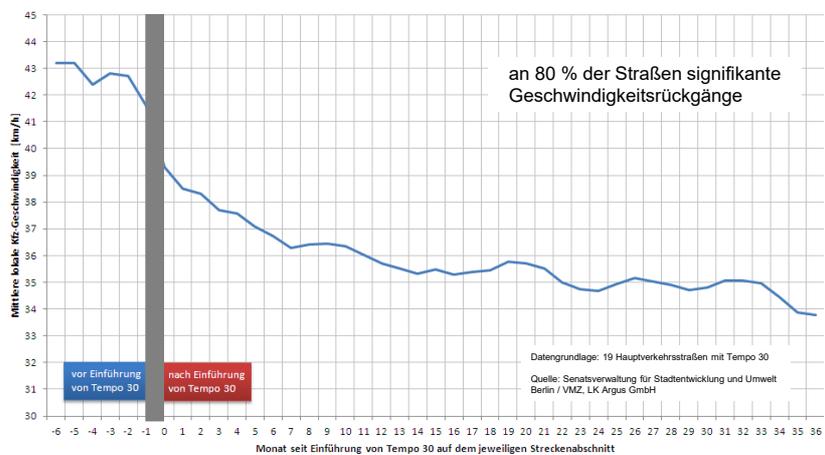


**Wirkungen von geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten innerorts**



**Zu beachten: Gewöhnung braucht Jahre**

**Entwicklung der mittleren Geschwindigkeiten im Zeitverlauf ohne Radarkontrollen**



## Fazit

### Geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten ...

- ... wirken meist auch ohne Radarkontrollen
- ... erhöhen die Verkehrssicherheit und senken Lärmbetroffenheiten
- ... werden von Anwohnenden nach Eingewöhnung begrüßt

### Verkehrsversuche ...

- ... können Bedenken durch praktische Erfahrungen ausräumen
- ... sollten
  - mindestens ein halbes Jahr dauern (besser ein Jahr)
  - planerisch vorbereitet werden: ÖPNV, LSA, Schleichverkehre
  - gut kommuniziert und evaluiert werden



## Grundlagen

Umweltbundesamt (Hrsg.) / E. Heinrichs, T. Klein, J. Blohm, S. Eggers (Bearb.): Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h. Forschungskennzahl 3720 15 108 1. Veröffentlichung in Kürze

Umweltbundesamt (Hrsg.) / Schmaus, M. et. al. (Bearb.): Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung. Forschungskennzahl 3719 58 102 0. UBA-Texte 14/2023

Umweltbundesamt (Hrsg.) / E. Heinrichs, F. Scherbarth, K. Sommer (Bearb.): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, 2016

Umweltbundesamt (Hrsg.) / Heinrichs, E. et. al. (Bearb.): TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungsrichtlinie, Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen. Forschungskennzahl 3712 55 101. UBA-Texte 33/2015

Rauterberg-Wulff, Annette: Beobachtungen zur langjährigen Entwicklung der Luftqualität an Berliner Hauptverkehrsstraßen vor und nach Anordnung von Tempo 30. In: Immissionsschutz, 2015, Bd. 2/2015, S. 64-70

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin: Untersuchungskonzept zur lufthygienischen und verkehrlichen Wirkung von Tempo 30 mit Verkehrsverstärkung als Maßnahmen des Luftreinhalteplans zur Reduzierung von NO<sub>2</sub>, Berlin, 2021

Heinrichs, Eckhart: „Stadtverträgliche Geschwindigkeiten“. Bracher u.a. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Kapitel 3.4.1.1, 83. Ergänzungslieferung 3/19

Brüssel: <https://mobilite-mobiliteit-brussels.prezly.com/gemiddelde-snelheid-in-brussel-het-effect-van-de-stad-30-wordt-bevestigd>

Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, <https://www.lebenswerte-staedte.de/>

Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten

**Verkehrsversuche und andere Initiativen zu mehr Tempo 30 – wie können sie begründet werden?**



## Kontakt

**Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs**

LK Argus GmbH, Part of Ramboll  
Markgrafenstraße 62/63  
D-10969 Berlin

[heinrichs@LK-argus.de](mailto:heinrichs@LK-argus.de)  
[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)

02.02.2023

© LK Argus GmbH, Part of Ramboll | Folie 13

[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)