

Maria Stich / / PD Daily

Ist Tempo 30 die einfachste Lösung für einen besseren Stadtverkehr?

28. Mai 2021

Die Vereinten Nationen fordern weltweit Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften. Doch für nachhaltigeren Verkehr braucht es mehr. Spanien zeigt, wie es funktionieren könnte.

Wäre es nicht schön, wenn es ein einfaches Wundermittel gäbe, Städte sicherer, gesünder, grüner und insgesamt lebenswerter zu machen?

Glaubt man den Vereinten Nationen (UN), existiert eine solche Maßnahme schon längst – sie müsste nur noch flächendeckend eingesetzt werden. So stellten die UN ihre diesjährige Global Road Safety Week ^{#1} unter das Motto »Love 30« ^{#1} und werben gemeinsam mit der World Health Organization ^{#2} – nicht zum ersten Mal – für ein entsprechendes Tempolimit in Städten weltweit. Tatsächlich sind verschiedene positive Effekte einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde an Straßen, die von Autos, Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzt werden, inzwischen gut belegt: ^{#3}

- > **Weniger schwere oder tödliche Unfälle:** Bei niedrigeren Geschwindigkeiten ist das eigene Sichtfeld größer, sodass andere Verkehrsteilnehmer:innen nicht so leicht übersehen werden. Auch der Bremsweg verkürzt sich um ein Vielfaches. Kommt es doch zu einem Zusammenstoß zwischen Auto und Fußgänger, liegt die Wahrscheinlichkeit für schwere bis tödliche Verletzungen bei nur etwa 10% im Vergleich zu 85% bei 50 Kilometern pro Stunde.
- > **Gesündere Stadtbevölkerung:** Tempo 30 führt sowohl direkt als auch indirekt zu mehr Gesundheit. Zum einen reduzieren sich dadurch Luft- und Lärmemissionen, ^{#4} was zusätzlich Klima und Umwelt zugutekommt. Zum anderen animiert die erhöhte Sicherheit mehr Menschen dazu, öfter zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu nutzen.
- > **Flüssiger Verkehr:** Durch ein niedrigeres Tempolimit sind Autofahrer nur unmerklich länger unterwegs – die Anzahl an Kreuzungen spielt bei der Fahrzeit eine weitaus bedeutendere Rolle. Dafür fließt der Verkehr flüssiger und kann sogar kleinere Staus verhindern.
- > **Gut für die Wirtschaft:** Straßen mit Tempo 30 sind für Fußgänger und Radfahrer attraktiver, was sich auch auf die dort angesiedelten Geschäfte auswirkt – in Form von mehr Kunden. ^{#5}

Während sich Diskussionen auf Bundesebene ähnlich wie beim Tempolimit auf Autobahnen seit Langem im Kreis drehen, nehmen einige Städte in Deutschland und anderen Teilen der Welt das Ganze einfach selbst in die Hand. Diese beiden Beispiele aus Spanien zeigen, was möglich ist – und wo die Grenzen liegen.

1. Tempo 30 als Regel, nicht als Ausnahme

In Deutschland steht flächendeckend Tempo 30 nach wie vor die Straßenverkehrsordnung im Weg. Denn darin sind für geschlossene Ortschaften nun mal standardmäßig 50 Kilometer pro Stunde als

Maria Stich

Ist Tempo 30 die einfachste Lösung für einen besseren Stadtverkehr?

perspective-daily.de/article/1694/VmtheKYh

Höchstgeschwindigkeit festgelegt. Möchte eine Stadtverwaltung an einer Hauptverkehrsstraße Tempo 30 ausweisen, muss sie das für jeden Einzelfall extra begründen – zum Beispiel mit höherer Verkehrssicherheit, Lärmschutz oder Luftreinhaltung – und ausschildern.

Städte, wie Freiburg oder Darmstadt, die 30 zur Regelgeschwindigkeit machen wollten, erhielten in der Vergangenheit vom Verkehrsministerium nur Absagen. ^{#6}

Dass es mit entsprechendem politischen Willen kein Problem wäre, die Geschwindigkeitsbegrenzungen standardmäßig zu ändern, zeigte als erstes Land der Welt unlängst Spanien: Dort gilt seit Anfang Mai in allen Städten Tempo 30, teilweise sogar nur 20. Ausnahmen gibt es für Straßen mit 2 oder mehr Spuren pro Richtung. ^{#7} Dadurch darf man zum Beispiel in Barcelona auf 75% aller Straßen nur noch maximal 30 Kilometer pro Stunde fahren.

Von einer solchen Regelung ist Deutschland noch weit entfernt. Autos auszubremsen ist je nach Situation einzelner Städte trotzdem möglich. ^{#8} So soll beispielweise in Bielefeld im Zuge eines Lärmaktionsplans neben vielen anderen Maßnahmen noch in diesem Jahr die Geschwindigkeit auf 10 Straßen testweise reduziert werden. ^{#9}

2. »Superblocks« für weniger Verkehr und lebenswerte Straßen

Am Beispiel Barcelona zeigt sich jedoch auch, dass Tempo 30 allein nicht für einen zukunftsfähigen Verkehr und eine lebenswerte Stadt genügt. Ein Problem der dicht bebauten Millionenstadt: Auf eine Person kommen derzeit nicht einmal 7 Quadratmeter Grünfläche – die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt mindestens 9. ^{*2}

Um für mehr grün und weniger Lärm zu sorgen und die Straßen mit Leben zu füllen, muss der Verkehrsraum völlig neu aufgeteilt werden. Das heißt, weniger Fläche für Autos, mehr Fläche für Fußgänger und

Maria Stich

Ist Tempo 30 die einfachste Lösung für einen besseren Stadtverkehr?

perspective-daily.de/article/1694/VmtheKYh

Radfahrer zu schaffen. Deshalb entstehen in Barcelona als Teil eines größeren Maßnahmenpakets nach und nach sogenannte Superblocks (katalanisch: Superilles), für die jeweils bis zu 9 Häuserblocks zusammengefasst werden. Innerhalb des Blocks sind nur Autos von Anwohner:innen sowie Lieferverkehr zugelassen, maximal mit 10–20 Kilometern pro Stunde. Der restliche Verkehr wird außen herumgeführt. Fußgänger und Fahrradfahrer haben Vorrang, neu aufgestellte Picknicktische und Spielplätze machen die einstigen Straßen zum erweiterten Wohnzimmer der umliegenden Häuser. ^{#10} Insgesamt sollen über 500 solcher Quartiere geschaffen werden.

Nach anfänglichen Kommunikationsschwierigkeiten der Stadtverwaltung und daraus entstandenem Widerstand der Bevölkerung scheinen die Superblocks inzwischen von den jeweiligen Anwohner:innen begeistert angenommen zu werden. ^{#11} Trotzdem sind auch sie kein Allheilmittel – solange die Blocks rar gesät sind, droht die Gefahr stark steigender Mieten und Gentrifizierung sowie die schlichte Verlagerung der Verkehrsprobleme in andere Straßen. Die Probleme sind bekannt, mit mehr sozialem Wohnungsbau und dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs soll hier gegengesteuert werden.

Die beiden Beispiele aus Spanien zeigen: Tempo 30 kann als Anfang für zukunftsfähige Städte dienen. Aber es sollte eben nur eine Maßnahme von vielen sein, die auf die jeweiligen Bedingungen vor Ort zugeschnitten sind. Verkehr muss noch vernetzter mit anderen Lebensbereichen gedacht werden. Vielleicht wäre es deshalb besser, die Frage im Titel dieses Artikels neu zu formulieren. Weg von: »Welche Maßnahme macht den Verkehr besser?« Hin zu: »Wie machen wir das Leben auf den Straßen in Städten und Dörfern generell besser? Wie gestalten wir öffentlichen Raum?«

Dieser Artikel ist Teil des journalistischen Projekts »Tu, was du für richtig hältst!«, das dir helfen soll, dein Verhalten mit deinen Idealen in Einklang zu bringen. Um mehr darüber zu erfahren und herauszufinden, wie groß die Lücke zwischen deinen Idealen und deinem Verhalten ist, klicke [hier](#)! Das Projekt erfolgt in Kooperation mit dem Wuppertal Institut (WI) und wird gefördert von

Maria Stich

Ist Tempo 30 die einfachste Lösung für einen besseren Stadtverkehr?

perspective-daily.de/article/1694/VmtheKYh

der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU).

Hier findest du die beiden anderen aktuellen Dailys:

Maria Stich

Ist Tempo 30 die einfachste Lösung für einen besseren Stadtverkehr?

perspective-daily.de/article/1694/VmtheKYh

Zusätzliche Informationen

- *1 Übersetzt heißt die Global Road Safety Week etwa globale Verkehrssicherheitswoche.
- *2 Zum Vergleich: In London sind es statistisch gesehen 27 Quadratmeter Grünfläche pro Kopf, in Amsterdam sogar fast 88.

Maria Stich

Ist Tempo 30 die einfachste Lösung für einen besseren Stadtverkehr?
perspective-daily.de/article/1694/VmtheKYh

Quellen und weiterführende Links

- #1 Hier findest du Informationen zur diesjährigen UN Road Safety Week
 - <https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>

- #2 Kampagnenaufruf der WHO
 - <https://www.who.int/news/item/22-03-2021-campaign-launched-to-make-30-km-h-streets-the-norm-for-cities-worldwide>

- #3 Ein Überblick zu überraschenden Effekten von Tempo 30 bietet das World Resources Institute (englisch, 2017)
 - <https://www.wri.org/insights/need-safe-speed-4-surprising-ways-slower-driving-creates-better-cities>

- #4 Hier schreibt Stefan Boes darüber, wie er die Stille wiederentdeckt hat
 -  <https://perspective-daily.de/article/1507>

- #5 Wie Innenstädte mehr werden als reine Konsumorte, zeigt Stefan Boes anhand von 5 Ideen
 -  <https://perspective-daily.de/article/1378>

- #6 Die Süddeutsche Zeitung über abgewiesene Modellversuche zu Tempo 30
 - (2021)
<https://www.sueddeutsche.de/auto/verkehr-tempo-30-innenstaedte-1.5199430>

- #7 Der Spiegel über flächendeckendes Tempo 30 in Spanien
 - <https://www.spiegel.de/auto/spanien-verabschiedet-sich-von-tempo-50-a-3c2d2087-6aa3-4956-880b-5c8019bc875b>

Maria Stich

Ist Tempo 30 die einfachste Lösung für einen besseren Stadtverkehr?
perspective-daily.de/article/1694/VmtheKYh

- #8** Einen Überblick über deutsche Städte mit großflächigen Tempo-30-Zonen
- gibt die Europäische Gesellschaft für Entschleunigung auf ihrer Website
<https://de.30kmh.eu/warum-30-kmh/trendsetter-staedte-fuer-30-kmh/de-trendsetter-staedte-fuer-30-kmh-in-deutschland/>
- #9** Hier findest du geplante und bereits umgesetzte Maßnahmen zur Aktion
- »Bielefeld wird leiser« (PDF)
https://www.bielefeld-wird-leiser.de/sites/default/files/downloads/umsetzungsstand_2020.pdf
- #10** Schaue dir hier ein Video über Barcelonas Superblocks von Vox an
-  (englisch, 2016)
https://www.youtube.com/watch?v=ZORzsubQA_M
- #11** Das Enorm Magazin beleuchtet in einer umfassenden Reportage die
- Probleme und Chancen der Superblocks (2019)
<https://enorm-magazin.de/gesellschaft/urbanisierung/superblocks-von-barcelona>