



Bündis90/ Die Grünen im BA24

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

München, 25.03.2021

## **Tempo 30 Regelgeschwindigkeit im 24. Stadtbezirk**

### **Antrag**

Im 24. Stadtbezirk der Landeshauptstadt München wird die Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 eingeführt. Dazu bewirbt sich der Oberbürgermeister ~~bewirbt~~ beim Bundesverkehrsministerium als Modellbezirk. Nur in ausgewählten, formell begründeten Hauptverkehrsadern soll die Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 gelten. Der 24. Stadtbezirk kommt damit der Vision Zero einen wichtigen Schritt näher.

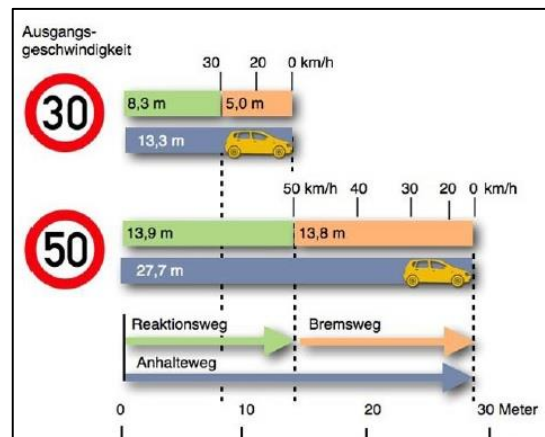
### **Begründung**

Die Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 ist eine lang bestehende Forderung des Deutschen Städtetags. Die StVO sieht innerörtlich eine grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 vor – alle Ausnahmen müssen einzeln begründet, geprüft und genehmigt werden. Derzeit kann Tempo 30 nur in sensiblen Bereichen wie Wohngebieten oder Schularealen mit Unfallschwerpunkten oder aus Lärmschutzgründen genehmigt werden. Tempo-30-Zonen sollten sich einheitlich darstellen und sind ebenso zu begründen. Seit 2016 muss vor allen Einrichtungen mit besonders schwachen und verletzlichen Verkehrsteilnehmenden wie Kitas, Schulen, Krankenhäusern und Altenheimen kein Unfallschwerpunkt mehr nachgewiesen werden („vorbeugende Schulwegsicherheit“), stattdessen kann standardmäßig für eine kurze Strecke Tempo 30 mit Zeitbegrenzung angeordnet werden. Das Ergebnis, im 24. Stadtbezirk existiert vielerorts ein Schilderwald und Flickenteppich der Höchstgeschwindigkeit je nach Straßenseite und Uhrzeit.

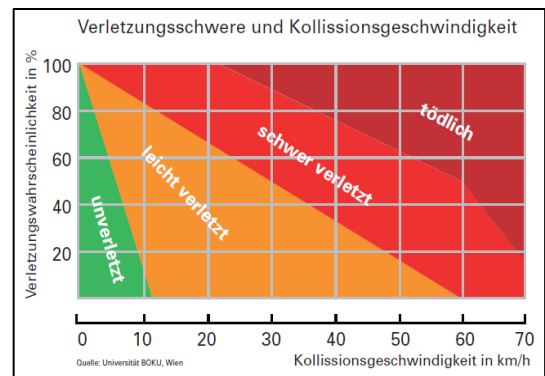
In unserem Stadtbezirk mit viel Mischbebauung sind junge und alte Verkehrsteilnehmende sowie reger Fußverkehr und Radverkehr der Regelfall - nicht die Ausnahme. Zeit, Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit zu machen, um den Menschen mehr Sicherheit zu vermitteln und sie zu animieren, andere Verkehrsmittel als das Auto häufiger zu benutzen. !

Durch eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 ergeben sich viele Vorteile für alle Münchner\*innen in den Bereichen, die wie folgt systematisch aufgeführt werden: (1) Verkehrssicherheit, (2) Verkehrsfluss, (3) Verkehrslärm, (4) Luftqualität und Klima, (5) Verständlichkeit und Akzeptanz, (6) Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand sowie (7) Fußverkehr und Nachbarschaft.

1. **Verkehrssicherheit:** Ob es überhaupt zu einer Kollision zwischen Verkehrsteilnehmer\*innen kommt hängt von der Geschwindigkeit ab; denn von ihr leitet sich der Bremsweg ab. Der Anhalteweg halbiert sich etwa bei 30 Km/h gegenüber 50 km/h. (Abbildung 1). Wenn es dann zu einer Kollision kommen sollte, hängt die Unfallschwere maßgeblich von der Aufprallgeschwindigkeit ab<sup>1</sup>. Der Unterschied von Tempo 30 zu Tempo 50 eines Autos beim Aufprall auf eine Fußgängerin entscheidet signifikant über deren Überlebenschance – das Sterberisiko steigt nicht linear, sondern steigt ab ca. 30 km/h rapide an<sup>2</sup>. Dann steigt die Wahrscheinlichkeit einer schweren oder tödlichen Verletzung, wobei ältere Menschen die niedrigsten Überlebenschancen haben.<sup>3</sup> Bei Tempo 30 gibt es also tendenziell weniger Unfälle mit geringeren Folgen<sup>4</sup>. Für die Verwirklichung der Vision Zero ist es daher unerlässlich, die Höchstgeschwindigkeiten an Verkehrsbereichen mit regelmäßigem Fuß- und Radverkehr auf gleichen oder naheliegenden Flächen zu reduzieren (z.B. Feldmochinger Str. Lerchenauer Str.). Daher sollte Tempo 30 die Regelgeschwindigkeit sein. Nur auf geschützten, baulich getrennten Verkehrsadern sollen Höchstgeschwindigkeiten über 30 km/h erlaubt sein. Auch der wissenschaftliche Beirat des Bundesverkehrsministeriums, der Deutsche



Anhalteweg bei Tempo 30 v. Tempo 50 bei einer Reaktionszeit von einer Sekunde und einer Bremsverzögerung von 6,5m/s<sup>2</sup> (entspricht trockener Fahrbahn, bei Nässe länger) (Grafik: Hubert Ströhle für ADFC)



Verletzungsschwere und Aufprallgeschwindigkeit (Grafik: Hubert Ströhle, Daten: Uni BOKU)

1 Die Aufprallgeschwindigkeit ergibt sich bei gleicher Fahrtrichtung durch die Geschwindigkeitsdifferenz der Verkehrsteilnehmenden, bei entgegengesetzter Fahrtrichtung aus der Summe.

2 \_

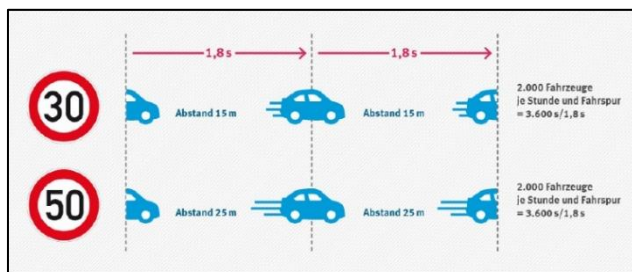
[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/speed/speed\\_is\\_a\\_central\\_issue\\_in\\_road\\_safety/-speed\\_and\\_injury\\_severity\\_de](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_is_a_central_issue_in_road_safety/-speed_and_injury_severity_de)

3 Eine Übersicht zu Sterberaten basiert auf vier Studien ist hier zu finden: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/156686/verkehrssicherheit/risiko-fussgaenger-kollision-fahrzeug-todesfall-geschwindigkeit-tempo30/>

4 S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

Verkehrssicherheitsrat (DVR) sowie die Verkehrsverbände FUSS e.V., ADFC und VCD sprechen sich deswegen für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit aus<sup>5</sup>.

2. **Verkehrsfluss:** Die regelmäßig und in kurzen Abständen wechselnden Höchstgeschwindigkeiten in Kombination mit Ampeln führen zu vielen Beschleunigungs- und Abbremsmanövern. An vielen Tempo-50-Strecken gibt es außerdem Stellplätze, was den deutlichen langsameren Parksuchverkehr verursacht. All diese Faktoren beeinträchtigen den Verkehrsfluss,



Prinzip der Sättigungsverkehrsstärke Tempo 30 und Tempo 50 im Vergleich (Umweltbundesamt 2016, S. 5)

denn die Be- und Entschleunigung des vorausfahrenden Verkehrsteilnehmenden wirken sich auf die darauffolgenden Verkehrsteilnehmenden aus. Der kleinteilige Wechsel ist zudem verwirrend und nicht alle Autos beachten diese Regeln.– Das führt zu größeren Geschwindigkeitsdifferenzen, was den Verkehrsfluss weiter verschlechtert<sup>6</sup>. Bei durchgängigem Tempo 30 ist nur ein geringerer Sicherheitsabstand zwischen Fahrzeugen notwendig. Dies führt dazu, dass die Sättigungsverkehrsstärke (Fahrzeuge/Stunde und Fahrspur) bei Tempo 30 und Tempo 50 gleich bleibt<sup>7</sup>. Das Bundesumweltamt kommt deswegen zu dem Schluss, dass eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auch innerstädtische Hauptstraßen nicht oder nicht nennenswert in ihrer Funktion beeinträchtigt. Dafür steigt die Homogenität – für die Autofahrer\*innen wird der Verkehr fließender, gleichmäßiger und entspannter. Wo sich fließender Autoverkehr, Parksuchverkehr sowie Radfahrer\*innen oft den gleichen Straßenraum teilen, harmonisiert Tempo 30 den Verkehrsfluss.

5

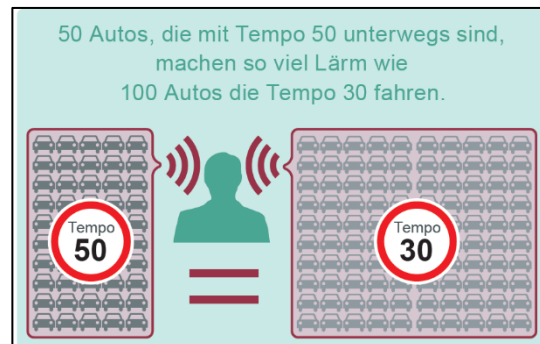
[https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD\\_Position - Tempo30\\_2012.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Position_-_Tempo30_2012.pdf)

6 S. 9, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

7 S. 5, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>



3. **Verkehrslärm:** die in Punkt 2 beschriebenen regelmäßigen Beschleunigen und Bremsmanöver erzeugen die meisten Lärmemissionen. Bei höheren Geschwindigkeiten entstehen zudem zusätzliche Lärmemissionen. -Dies begründet z.T. die nächtliche Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen in manchen Straßenzügen, z.B. vor Krankenhäusern. Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen den nach einer Tempo-30-Anordnung um 1 bis 4 dB(A) niedrigeren Mittelungspegel, wobei besonders die Maximalpegel und die Pegelschwankungen sinken<sup>8</sup>. Die Reduktion dieser störenden Einzelereignisse, z.B. scharfes Abbremsen bei roter Ampel oder schnelles Anfahren, ist besonders wichtig für Gesundheit und Schlafqualität. Fazit: die Lärmkulisse wird leiser und gleichmäßiger. Eine flächendeckende Regelgeschwindigkeit im 24. Stadtbezirk von 30 km/h würde dazu führen, dass Münchens Anwohner\*innen und Fußgänger\*innen tagsüber wie auch nachts weniger unter den Verkehrslärm leiden, der durch starkes Bremsen und Beschleunigen sowie hohe Fahrgeschwindigkeiten entsteht.



Lärmbelastung bei Tempo50 im Vergleich zu Tempo30 (Grafik: Hubert Ströhle, Quelle der Daten VCD)

4. **Luftqualität und Klima:** Wenn sich aus den in (2) genannten Gründen der Verkehrsfluss verbessert und v.a. das Bremsen und Beschleunigen abnimmt, entstehen weniger Abgase, Aufwirbelungen, Reifen- und Bremsabriebe. Auch werden die Straßenbeläge weniger beansprucht. Insgesamt sinken vor allem die Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Feinstaub (PM10) und elementarer Kohlenstoff (EC)<sup>9</sup>. Durch die Reduktion von Geschwindigkeit und Beschleunigungen sinkt ebenso der Spritverbrauch. Zusätzlich stärkt die Verkehrsberuhigung die Attraktivität des Radverkehrs, was die klimafreundliche Wirkung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 indirekt verstärkt<sup>10</sup>.
5. **Verständlichkeit und Akzeptanz:** eine durchgängige Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 im 24. Stadtbezirk ist deutlich verständlicher für Verkehrsteilnehmende und leichter umzusetzen, als der derzeitige Schilderwald und Flickenteppich je nach Straßenhöhe, Straßenseite und Uhrzeit. Dies stört und irritiert viele Autofahrer\*innen, ebenso führt es zu mangelnder Geschwindigkeitsanpassung und Kontrolle der Tempo-30-Beschränkungen, die so wichtig sind für die Sicherheit von Kindern und Senior\*innen. Mit der neuen Regelgeschwindigkeit wäre allen klar: in München gilt grundsätzlich rund um die Uhr Tempo

<sup>8</sup> S. 13, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraßen>

<sup>9</sup> S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraßen>

<sup>10</sup> <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/tempo30pro-contra-adac-bro.pdf>

30. Auch Geschwindigkeitsmessungen wären deutlich einfacher – derzeit sind diese bei den kurzen Streckenabschnitten z.B. vor Schulen schwer möglich.

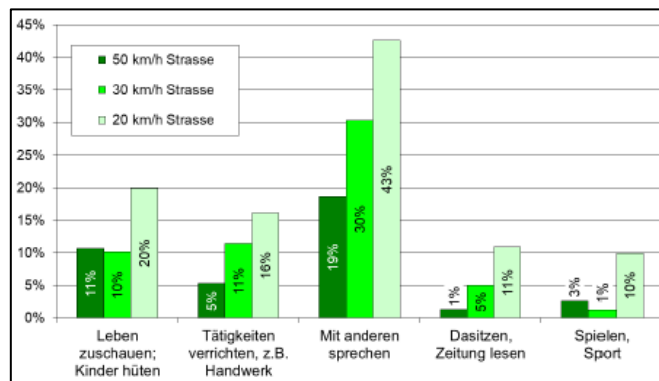
6. **Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand:** Die Einführung der flächendeckenden Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 im 24. Stadtbezirk hätte auch den Vorteil, dass es keine Beschilderungen und Markierungen zur Höchstgeschwindigkeit mehr bräuchte.. Als der Kreisverwaltungsreferent Blume-Beyerle (parteilos) 2011 die Regelgeschwindigkeit Tempo 30 vorschlug, wurde berechnet, dass sich dadurch die Anzahl der Verkehrsschilder von 12.000 auf 4.000 dritteln würde<sup>11</sup>. Was anfangs mit Kosten für die Neuordnung und Umplanung verbunden wäre, würde sich über die gesunkene Anzahl der Schilder amortisieren, denn alle Schilder und Markierungen bedürfen regelmäßiger Wartung und Erneuerung. Das Stadtbild und insbesondere die Fußgänger\*innen würden profitieren, stehen doch die Schilder vielerorts auf oder an den Gehwegen. Die Verwaltung müsste nicht mehr den Großteil der Straßen auf ihre formale/gesetzliche Eignung für Tempo 30 prüfen, sondern nur noch wenige Verkehrsadern auf die formale Eignung für Tempo 50. Die Beweispflicht würde sich umdrehen und deutlich weniger Aufwand erfordern.

7. **Fußverkehr und Nachbarschaft:**

Schnell befahrene Straßen schlagen Schneisen durch Viertel und Nachbarschaften. Für nachbarschaftliche Beziehungen, insbesondere zwischen gegenüberliegenden Straßenseiten, ist geringer und langsamer Verkehr notwendig. Donald Appleyard zeigte bereits 1981 mit dem

verkehrswissenschaftlichen Klassiker „Lebenswerte Straßen“, dass sich Menge und

wahrgenommenes Gefahrenpotenzial von motorisiertem Verkehr in einer Straße auswirkt auf das Nachbarschaftsgefühl, Häufigkeit und Art von Aktivitäten, Aufenthalt und Gesprächen auf dem Gehweg sowie die Identifikation mit dem Wohnort. Dies wird bis heute regelmäßig empirisch belegt, auch mit Bezug auf Tempo-50- und Tempo-30-Straßen<sup>12</sup>. Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h kann große Vorteile für die Nachbarschaft, den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität an vielen Straßenecken und straßennahen Plätzen haben. Nachbar\*innen könnten sich beim Plausch besser hören, bessere Luft atmen, besser die Straßenseite wechseln und mehr Kontakte zur anderen Nachbarschaft knüpfen. Ihre Kinder könnten sich durch die verbesserte Verkehrssicherheit freier bewegen und. Der



Aktivitäten im öffentlichen Raum, Erwachsenenbefragung N = 365 (Quelle und Grafik: Sauter & Hüttenmoser 2006)

11 <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2346704.pdf>, <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/tempo-30-ueberall-abgeschmettert-art-143901>

12 Z.B. Sauter, D., & Hüttenmoser, M. (2006). Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. Zürich, Urban Mobility Research & Dokumentationsstelle" Kind und Umwelt, <http://www.kindundumwelt.ch/de/files/NFP51MOSchlusszusammenfassung.pdf>; siehe auch Jan Gehl (2010) *Städte für Menschen*.



## Bündis90/ Die Grünen im BA24

Fußverkehr würde profitieren – und davon profitiert das ganze Viertel, den Fußgänger\*innen bringen Geselligkeit und erhöhen das Sicherheitsgefühl (vgl. „Augen auf der Straße“<sup>13</sup>). Eine nachhaltige, flächendeckende Beruhigung und Harmonisierung des Verkehrs hätten positive Effekte auf die Lebensqualität der Menschen, ihre Gesundheit sowie den nachbarschaftlichen Zusammenhalt im Bezirk.

Der Deutsche Städtetag sucht derzeit Modellkommunen, die sich auf Landesebene und Bundesebene dafür einsetzen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit mit der Ausnahme ausgewählter Hauptverkehrsadern zu erproben.

Delija Balidemaj, Uta Lichius,  
Christine Lissner, Alfred Seif, Birgit  
Trautner

---

13 Jane Jacob (1961) *Tod und Leben großer Amerikaner Städte*. [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-10438-2\\_22](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-10438-2_22)