



Tempo 30

VCD-Hintergrundpapier

Hintergründe zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und den Vorteilen für Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität.

VCD-Hintergrundpapier 02/2026

Tempo 30: Der Status Quo

Seit 1957 gilt innerhalb geschlossener Ortschaften eine Tempobeschränkung von 50 km/h. Dagegen gab es anfangs Proteste und ähnlich kritisch wurden die ersten Schritte in Richtung Tempo 30 betrachtet. Der SPIEGEL bewertete 1982 den Vorschlag, Tempo 30 in den Städten zu erproben, als „die brisanteste Empfehlung der Bundesregierung für ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept.“¹

Infolge des Großversuchs entstanden die ersten Tempo-30-Strecken und später Tempo-30-Zonen. Mit der StVO-Änderung 2001 wurde die Einführung von 30er-Zonen erleichtert. Viele Städte und Gemeinden haben die Vorteile von Tempo 30 erkannt und große Teile ihrer Stadtgebiete als 30er-Zonen ausgewiesen. So wurde beispielsweise in Berlin und München bereits in rund 80 Prozent der Straßen Tempo 30 angeordnet, wenn auch nicht ständig, sondern zu unterschiedliche Tages- und Wochenzeiten.²

Tempo-30-Zonen können nach bestehendem Recht umfassend nur außerhalb von Vorfahrtstraßen angeordnet werden und sind in erster Linie für Wohngebiete vorgesehen. Gewerbegebiete und Straßen des überörtlichen Verkehrs können nach § 45 (1c) StVO keine Tempo-30-Zone werden. Hier kann das Tempo nur abschnittsweise gedrosselt werden (Zeichen 274), wenn ein besonderer Grund vorliegt, z. B. vor Grundschulen, Spielplätzen oder an Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf. Außerdem kann eine niedrigere Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen als Maßnahme zum Lärmschutz oder zur Luftreinhaltung angeordnet werden. Dazu kommen zeitlich begrenzte Tempo-30-Ausweisungen, z. B. um die Nachtruhe vor Krankenhäusern einzuhalten. Diese Regelungen bedeuten für Autofahrende einen ständigen Wechsel der Geschwindigkeiten. Tempo 50 wechselt sich mit Tempo-30-Zonen und kurzen Tempo-30-Strecken ab. Das stiftet Verwirrung, verhindert einen gleichmäßigen Verkehrsfluss, erfordert komplizierte Ampelschaltungen und fördert Staus.

Egal ob Zonen- oder Streckenausweisung und unabhängig davon, ob die Geschwindigkeitsbegrenzung aus verkehrlichen oder Lärmschutzgründen erfolgen soll: Tempo 30 wird im Einzelfall von der Verkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde angeordnet, um die örtlichen Gegebenheiten bestmöglich zu berücksichtigen. Sinnvoll daran ist, dass dadurch sichergestellt wird, dass das lokale Wissen um die Verkehrssituation vor Ort in der Abgrenzung berücksichtigt wird. Problematisch ist dabei der bürokratische Aufwand, der damit einhergeht. Häufig verhindern die rechtlichen Vorgaben nach § 45 StVO eine individuelle Lösung, die der Situation vor Ort entspricht. Um

gute Lösungen zu finden, in die unter bestimmten Umständen auch Hauptverkehrsstraßen miteinbezogen werden können, müssen Kommunen mitunter kreativ werden. Daher fordert eine Initiative³ von bislang über 1.100 Städten, Gemeinden und Landkreisen in Deutschland mehr Handlungsspielraum für Kommunen bei der Umsetzung von Tempolimits innerorts.

Andere europäische Städte wie London, Paris oder Helsinki erzielen bereits Erfolge mit Tempo 30. Ausgenommen von wenigen Hauptachsen dürfen Autos in Paris seit Ende August 2021 nur noch Tempo 30 fahren.⁴ In der finnischen Hauptstadt Helsinki gilt seit 2018 fast im gesamten Stadtgebiet Tempo 30. Das Ziel: Die Vision Zero – kein Mensch soll im Straßenverkehr ums Leben kommen. Schon in den 90er-Jahren hat die Stadt die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt und konnte dadurch die Zahl der Verkehrstoten deutlich reduzieren. Nachdem 2018 die Geschwindigkeit weiter reduziert wurde, erreichte Helsinki bereits ein Jahr später die Vision Zero im Fuß- und Radverkehr und 2025 sogar verkehrsmittelübergreifend.^{5,6}

Immer mehr Menschen und Organisationen in Deutschland und Europa befürworten Tempo 30 als eine sinnvolle und angemessene Geschwindigkeit innerorts. Diese Entwicklung wurde auch durch das Engagement des ökologischen Verkehrsclubs VCD und anderer Verbände, die sich seit vielen Jahren für Tempo 30 einsetzen, vorangetrieben.

Doch es gibt noch viel zu tun!

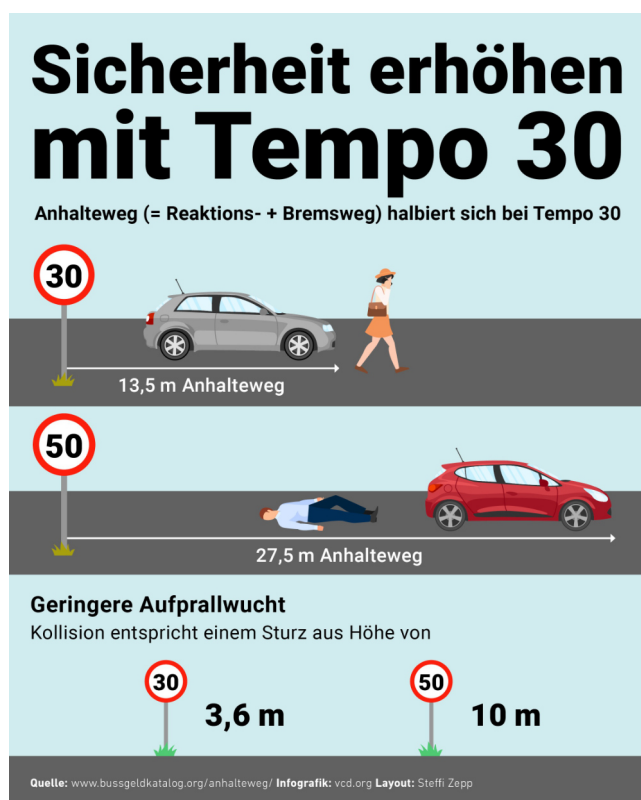
Die Zeit für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ist reif – gerade jetzt, weil

- Jährlich über 900 Menschen im Straßenverkehr innerhalb von Ortschaften ums Leben kommen. Die meisten Getöteten sind Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen, die im Verkehr besonders schutzbedürftiger sind. Dazu kommt: Fahrradfahren wird immer beliebter, weshalb hier mit einem weiteren Anstieg an Verkehrsopfern zu rechnen ist.⁷
- immer mehr Menschen in die Städte ziehen, hier einen attraktiven, gesunden Lebensraum brauchen, aber in Deutschland mehrere Zehntausend jedes Jahr an den Folgen des Straßenverkehrs sterben, beispielsweise durch die Folgen gesundheitsschädigender Schadstoffe (NO_x, PM_x) oder Lärm.⁸
- sich der Modal Split, also die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel,

in unseren Städten verändert und immer mehr Menschen zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind. Das führt zu Flächenkonkurrenz und erfordert eine Neuverteilung des Straßenraumes, um mehr Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen und den Schutz der schutzbedürftigen Gruppen zu erreichen. Geringere Geschwindigkeiten tragen dazu bei, weil sie den Platzbedarf der Fahrzeuge durch kürzere Anhaltewege reduzieren.

Trotz aller Vorteile scheut sich die Bundesregierung, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts einzuführen. Deshalb engagiert sich der VCD verstärkt für Tempo 30.

Tempo 30: Die wichtigsten Vorteile



Ein Schritt näher zu Vision Zero

Mehr als 650 Menschen verunglücken täglich bei Verkehrsunfällen in Städten oder Dörfern.⁹ Während die Zahl der verunglückten Autofahrer*innen sinkt, stagniert die Anzahl der getöteten Fahrradfahrer*innen seit 2018.¹⁰

Bei Tempo 30 sinkt das Unfallrisiko wegen des kürzeren Anhaltewegs deutlich: Das Auto kommt schon nach gut 13 Metern zum Stehen. Dagegen beträgt der Anhalteweg bei 50 km/h mit 28 Metern mehr als das Doppelte. Dazu kommt, dass bei Tempo 30 Gefahren besser erkannt werden, weil der Blickwinkel weiter ist und Bewegungen am Fahrbahnrand besser wahrgenommen werden können. Zeichen und Gesten werden leichter gesehen und es bleibt mehr Zeit zum Reagieren.¹¹

Die positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind inzwischen mehrfach belegt. Alle Untersuchungen, die nach der Einführung von Tempo-30-Zonen in verschiedenen Städten durchgeführt wurden, belegen, dass die Unfallzahlen zurückgegangen sind: im Schnitt um etwa 24 Prozent. Betrachtet man vor allem die schweren Unfälle, sind die Zahlen noch beeindruckender: Die Zahl der Schwerverletzten konnte im Schnitt um 37 Prozent reduziert werden, die Zahl der Getöteten sogar um 42%.

Auch ohne vorheriges Abbremsen sind die Überlebenschancen bei einem Zusammenprall von einem*iner Fußgänger*in mit einem Pkw bei Tempo 30 deutlich höher, denn die Aufprallenergie bei Tempo 50 ist etwa 2,8-mal größer als bei Tempo 30.¹³ Bei Tempo 50 erfolgt der Aufprall nach 13 Metern immer noch mit ungebremsen 50 km/h. Mehr als acht von zehn Unfällen mit Fußgänger*innen enden dabei tödlich. Wer dagegen mit Tempo 30 angefahren wird, überlebt den Zusammenstoß in aller Regel. Weniger als einer von zehn Unfällen ist hier tödlich.¹⁴ Um schwere Unfälle zu vermeiden, reicht es jedoch nicht aus, vorsichtig zu fahren. Denn bei Tempo 50 ist schon eine Schrecksekunde folgenschwer: Allein der Reaktionsweg ist länger als der gesamte Anhalteweg bei Tempo 30.¹⁵

Der Mehrwert durch die Regelgeschwindigkeit:

Die deutsche Gesetzgebung ermöglicht Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Wohngebieten oder vor u.a. Kitas, Spielplätzen, Altenheimen, Krankenhäusern und Schulen als Ausnahmen. Das setzt falsche Signale! Wir brauchen überall sichere Wege in unseren Städten und Dörfern, denn Kinder sind nicht nur vor der Schule unterwegs und Radfahrende und Fußgänger*innen brauchen auch außerhalb des Wohnviertels ein gutes Wegenetz und Ruhe. Damit alle sicher zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sein können, ist es zwingend notwendig, Tempo 30 flächendeckend einzuführen und nicht als Ausnahme.



Weniger Verkehrsunfälle durch Tempo 30
Foto: Lucian Alexe / unsplash

Tempo 30 senkt den Lärm und die Emissionsbelastung

Viele Städte wachsen seit Ende der 1990er Jahre. Denn immer mehr Menschen leben wieder gerne in der Stadt und suchen nach einem attraktiven Wohnumfeld. Dabei ist der Faktor Lärm entscheidend. Etwa 75 Prozent der Bevölkerung fühlen sich vom Straßenverkehrslärm belästigt,¹⁶ die zulässige Höchstgeschwindigkeit spielt dabei eine entscheidende Rolle: Die Verringerung von 50 auf 30 km/h reduziert die Lärmemissionen der Fahrzeuge um rund ein bis vier dB(A) im Mittelungspegel. Das menschliche Ohr nimmt das als Halbierung des Lärms wahr. E-Autos sind aufgrund des Rollgeräuschs der Reifen ab Geschwindigkeiten von etwa 30km/h genauso laut wie Verbrenner und verlieren hier ihren Vorteil geringerer Lautstärke gegenüber diesen.^{17, 18}



Auch das Vorurteil, dass sich der Spritverbrauch durch längere Fahrzeiten und hochtouriges Fahren erhöht, trifft nicht zu: Untersuchungen ergaben, dass sich die Fahrzeiten nicht signifikant verlängern (bis zu 4 Sekunden je 100 Meter).¹⁹ Wenn Tempo 30 im dritten oder vierten Gang gefahren wird, wie Expert*innen raten, schont das den Motor, ist leiser und reduziert den Spritverbrauch. Zwar verbraucht ein Pkw mit Verbrennungsmotor bei Tempo 50 im vierten oder fünften Gang weniger Treibstoff als bei Tempo 30 im dritten Gang, doch gilt dies nur für die Konstantfahrt. Den höchsten Verbrauch hat ein Auto während der Beschleunigungsphase. Bei Tempo 30 fließt der Verkehr bei darauf abgestimmter Ampelschaltung gleichmäßiger und erspart dadurch den ständigen Wechsel zwischen Bremsen und Beschleunigen.²⁰

Wenn der Straßenverkehr gleichmäßig fließt, werden gleichzeitig Luftschadstoffe reduziert. So konnte man in Berlin den Verkehr mit Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen verbessern und dadurch die NO₂-Werte um bis zu zwölf Prozent senken. Gleichzeitig sanken auch die die CO₂-Emissionen und die Feinstaubbelastung.²¹

Der Mehrwert durch die Regelgeschwindigkeit:

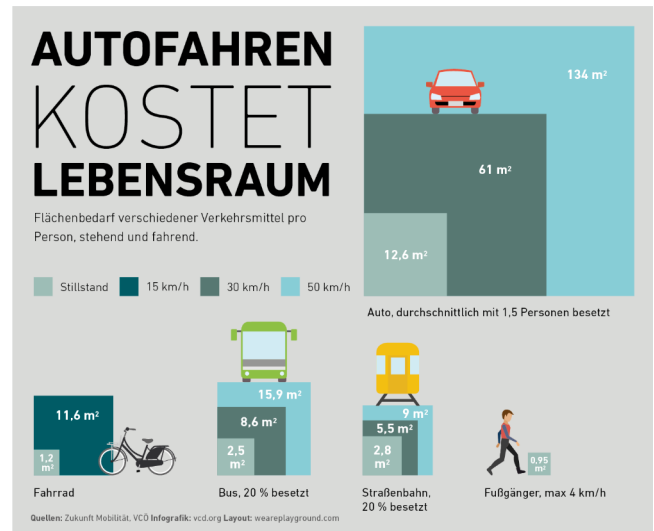
Eine Untersuchung der Verkehrswissenschaftlerin Prof. Carmen Hass-Klau hat ergeben, dass in großflächigen Tempo-30-Gebieten bis zu zwölf Prozent weniger geschaltet werden muss und sich Brems- und Beschleunigungsvorgänge um ca. 14 Prozent reduzieren. Das senkt den Lärmpegel vorbeifahrender Autos um bis zu sieben dB(A).^{22, 23}

Tempo 30 für eine nachhaltige Nahmobilität und lebendige öffentliche Räume

Tempo 30 erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der einzelnen Verkehrsarten, wie zu Fuß gehen, Rad- oder Autofahren sind dadurch besser aufeinander abgestimmt. Bei Tempo 30 lassen sich Straßen einfacher überqueren, Rad- und Autofahrende können stressfreier nebeneinander fahren und die Kommunikation der Verkehrsteilnehmenden untereinander funktioniert besser. Schnelles Fahren erfordert breite Fahrbahnen, damit ausreichende seitliche Sicherheitsabstände gewährleistet sind. Bei Tempo 30 sinkt der Platzbedarf eines fahrenden Autos um mehr als die Hälfte (bei Tempo 50 sind es 134 m², bei Tempo 30 61 m²). Dieser steht dann im Sinne der gerechteren Platzverteilung dem Umweltverbund bei den nötigen Umbauten zur Verfügung.

Der Mehrwert durch die Regelgeschwindigkeit:

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ermöglicht eine Neudefinition städtischer Räume. Der DVR-Präsident Walter Eichendorf fordert Kommunen auf, nicht mehr von der Fahrbahn aus zu planen, sondern wie in Dänemark oder den Niederlanden Straßen in erster Linie für Fuß- und Radverkehr zu planen, also von außen nach innen.²⁴ Auch das Umweltbundesamt verweist in seiner Fachbroschüre „Straßen und Plätze neu denken“ darauf, dass Tempo 30 neuen Raum für Fußgänger*innen- und Fahrradfahrer*innen schafft.²⁵ Damit lassen sich konkurrierende Raumansprüche besser vereinen. Umweltverbund und Autoverkehr werden zu gleichberechtigteren Partnern.



Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit schafft außerdem Klarheit für Autofahrende: Die Geschwindigkeiten wechseln nicht ständig und Autofahrer*innen müssen nicht mehr durch einen unübersichtlichen Schilderwald navigieren. Dies ermöglicht es auch Kindern, selbstständig und sicher mobil zu sein und auch ältere Verkehrsteilnehmer*innen sind stressfreier unterwegs.

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

Tempo 30: Die Hauptkritikpunkte an der Regelgeschwindigkeit

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

Das wäre richtig, wenn der Anteil wichtiger Verbindungsstraßen in unseren Städten und Dörfern ebenso groß wäre, wie der Anteil an Wohn- und Erschließungsstraßen. Städte und Dörfer sind aber zum großen Teil Wohn- und Mischgebietsflächen, die von einem Netz aus Straßen durchzogen sind, die nur eine Erschließungsfunktion haben und damit dem langsamen Netz zugeordnet werden können. Nur ein sehr geringer Anteil innerörtlicher Straßen hat eine wichtige Verbindungsfunktion und gleichzeitig so wenig Fußgänger*innen und Radfahrende, dass Tempo 50 sinnvoll wäre. Tempo 30 als Standard mit Ausnahmen für Tempo 50 schafft nicht nur Klarheit, sondern erweitert auch den Spielraum für ortsangepasste Lösungen und verringert den bürokratischen Aufwand deutlich. Denn durch die Regelumkehr muss nicht mehr für den Großteil der innerörtlichen Straßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung beschlossen werden, sondern nur noch für die wenigen Hauptverkehrsstraßen mit wichtiger Verbindungsfunktion. Dabei dürfen weder das Wohnen noch die Erschließung von Wohn- und Geschäftsgebäuden für den Fuß- und Radverkehr durch Tempo 50 beeinträchtigt werden.

Tempo 30 führt zu langen Fahrzeiten und Staus

Besonders in einer Zeit, die durch Mehrfachbelastung und Stress geprägt ist, reagieren Menschen auf Verzögerungen sehr empfindlich. Der tägliche Ärger über Staus und das Gefühl, noch mehr Zeit zu verlieren, führen zu Kritik an Tempo 30 – nicht zuletzt von den Nahverkehrsgesellschaften, die Sorge haben, dass sich die Fahrzeiten durch ein Tempolimit verlängern. Dabei wird übersehen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nichts über die tatsächliche Geschwindigkeit aussagt, die in den Städten gefahren wird. Eine Untersuchung zur Durchschnittsgeschwindigkeit auf deutschen Hauptverkehrsstraßen aus dem Jahr 2018 ermittelte für Berlin eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 17,4 km/h und für München von 20,5 km/h.²⁶

Erste Untersuchungen zu den Auswirkungen flächenhafter Geschwindigkeitsreduzierung liegen z. B. aus Großbritannien vor. Unter dem Motto „20's Plenty for Us“²⁷ haben sich über 30 englische Städte, darunter vier Stadtteile von London, klar zu niedrigeren Geschwindigkeiten bekannt. In Edinburgh wurde 2019 der Monitoringreport des Modellversuchs 20 mph (= 32,2 km/h) veröffentlicht. Die Untersuchung zeigt: Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 mph brachte keine Verzögerungen im öffentlichen Busverkehr mit sich.²⁸

Gerade im städtischen Raum wird die Fahrzeit also kaum von der Höchstgeschwindigkeit bestimmt, sondern vor allem dadurch, ob der Verkehr stockend vorangeht oder gleichmäßig fließt.



Beschilderung einer Tempo 30 Zone in Bonn
Foto: Uta Linnert / Fairkehr

Die Entscheidungshoheit der Kommunen soll gewahrt bleiben (Subsidiaritätsprinzip)

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

TEMPO 30 FÜR WENIGER VERKEHRSTOTE

In Frankreich haben rund 200 Städte Tempo 30 eingeführt und so die Zahl der Verkehrstoten innerorts um durchschnittlich **70 Prozent** reduziert.

In Deutschland **verhindert** die Straßenverkehrsordnung die flächendeckende Verschärfung des Tempolimits in Kommunen.

Quelle: Midi Libre Infografik: vcd.org
Layout: weareplayground.com

Der Durchgangsverkehr weicht in die Wohngebiete und Nebenstraßen aus

Häufig wird das Argument angeführt, bei Tempo 30 auch auf dem Hauptstraßennetz würde der Durchgangsverkehr auf die Nebenstraßen durch Wohngebiete ausweichen, um eine kürzere Strecke zu fahren. Hierbei wird allerdings außer Acht gelassen, dass in Wohngebieten mit ausgewiesenen Tempo-30-Zonen die „Rechts-Vor-Links“-Regelung herrscht, die ein Abbremsen an jeder Einmündung erfordert. Somit wäre kein konstantes Fließen des Verkehrs gewährleistet. Des Weiteren würden weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie die Verengung solcher Straßen, Poller oder Schwellen dafür sorgen, Nebenstraßen für den Durchfahrtsverkehr unattraktiv zu machen und diesen auf den Hauptstraßen zu halten. Dieses Argument erübrigte sich, wenn wie vom VCD gefordert, innerorts Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit gelten würde.

Tempo 30 findet keine Akzeptanz

Immer wieder wird darauf hingewiesen, dass Tempo 30, vor allem als Regelgeschwindigkeit keine breite Akzeptanz finde. Es wird oft argumentiert, dass Tempo 30 von Autofahrer*innen nicht eingehalten werde, weil sie durch die niedrigere Geschwindigkeit unterfordert seien und sich schlechter konzentrieren könnten. Untersuchungen von Verkehrspsycholog*innen widerlegen das, denn Unterforderung tritt meist auf langen, monotonen Autobahnstrecken auf – eine höhere Geschwindigkeit ist also keine Lösung. Im Gegenteil: Bei Fahrten innerhalb von Ortschaften braucht es eine selektive Aufmerksamkeit, die bei höherem Tempo nachlässt.

Ein anderes Argument zielt darauf ab, dass Tempo 30 vor allem auf breiten Straßen, auf denen höhere Geschwindigkeiten möglich wären, nicht akzeptiert würde. Dieses Argument geht davon aus, dass unsere Straßengestaltung bei Tempo 30 unverändert bleibt. Angesichts steigender Rad- und Fußverkehrsanteile in unseren Städten werden sich die Straßenquerschnitte jedoch deutlich zugunsten des Fuß-, Rad- und Busverkehrs ändern müssen (siehe oben „Tempo 30 für eine nachhaltige Nahmobilität und lebendige öffentliche Räume“).

Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ist ein emotionsgeladenes Thema. Jeder Artikel in Lokalzeitungen über die Einführung einer neuen 30er-Zone oder über die Aufhebung von Tempo-30-Zonen wird vielfach kommentiert – positiv wie negativ. Tempo 30 hat aber durchaus nicht nur Gegner*innen: Nachdem in Berlin ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h eingeführt wurde, bewerteten in einer Umfrage 61 Prozent der Anwohnenden die Maßnahme als wirkungsvoll.²⁹ Die Akzeptanz stieg besonders bei Personen, die bereits an Straßenabschnitten mit Tempo 30 gewohnt haben oder direkt vor der Haustür gesundheitsschädigenden Lärmquellen ausgesetzt waren.³⁰ Sowohl bei der Verkehrssicherheit als auch bei der Straßenüberquerung für Fußgänger*innen sehen 66 Prozent der Befragten eine Verbesserung im Vergleich zu höheren Geschwindigkeiten. Tempo 30 wird von Anwohnenden somit überwiegend positiv bewertet, da sich die Wohnqualität dadurch verbessert habe.

Für den VCD ist deshalb unstrittig: Tempo 30 hat viele Vorteile und ist als Regelgeschwindigkeit erforderlich, damit sie ihr volles Potential für lebenswerte Städte und Dörfer entfalten kann. Wie aber sollte Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit konkret aussehen?

Die Forderungen des VCD

- Tempo 30 ist die Basisgeschwindigkeit für das innerstädtische Straßennetz. Für die Mehrheit aller Straßen gilt Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Es muss nicht beschildert werden und braucht keine besonderen baulichen Gestaltungsmerkmale. Per se gibt es keine Einschränkungen.
- In Bereichen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und in besonders sensiblen Bereichen können außerdem geringere Geschwindigkeiten ausgewiesen werden, wie es jetzt schon nach StVO mit dem verkehrsberuhigten Bereich mit Schrittgeschwindigkeit und dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 als Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
- Das Netz wird durch Tempo-50-Straßen ergänzt – aber nur dort, wo Vorfahrtsstraßen eine wichtige Verbindungsfunktion haben und die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann. Ein attraktiver Fuß- und Radverkehrszugang zu Wohn- und Geschäftsgebäuden darf keinesfalls verhindert werden. Nur Straßen mit höherer Geschwindigkeit müssen entsprechend beschildert werden.
- Bei der Ausweisung von Straßen mit höheren Geschwindigkeiten ist zu berücksichtigen, dass sie keine Barrieren für wichtige Fuß- und Radwegenetze darstellen sollten.
- Die Entscheidung, welche Geschwindigkeit auf welcher Straße angemessen ist, sollte den Kommunen überlassen werden. Sie kennen am besten die Gegebenheiten und Anforderungen vor Ort.
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit eröffnet neue Möglichkeiten, über die Gestaltung von Straßen. Dieses Potential sollte genutzt werden, um konkurrierende Raumansprüche zu lösen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, ein dichtes Fuß- und Radwegenetz zu schaffen sowie Straßen zu begrünen und klimaresistenter zu machen. Die Gestaltung sollte nach Möglichkeit auf Ausnahmeregelungen verzichten, damit der Straßenverkehr übersichtlicher wird. Wo es sinnvoll ist, sollte eine Kombination von Tempo 30 mit zusätzlichen Schutzmaßnahmen wie Zebrastreifen, Fahrradstreifen etc. umgesetzt werden.
- Die Gestaltung von Straßen sollte das erwünschte Geschwindigkeitsniveau erkennbar machen und somit die Einhaltung der Geschwindigkeit positiv beeinflussen.
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit sollte positiv beworben werden. Der Gewinn an Verkehrssicherheit, Lebensqualität und Ruhe sind dabei wichtige Argumente.
- Die Umsetzung von Tempo 30 muss an sensiblen Punkten durch Geschwindigkeitsüberwachung begleitet und die Bußgelder und Strafen für verkehrsgefährdendes Verhalten und Falschparken müssen auf europäisches Niveau angehoben werden.
- Der Aufenthalt und das Spielen auf der Straße sollten nicht mehr generell verboten sein. Dort wo es sicher ist, sollte die Straße als Lebensraum durch Gestaltung und Nutzung gefördert werden. Nur so können die positiven Rückkoppelungseffekte eintreten, die zu einer dauerhaften Akzeptanz niedriger Geschwindigkeiten in der Stadt führen.



Mit den VCD-Stickern für Tempo 30 stark machen
Foto: Alexandre Berger / VCD

Quellenverzeichnis

- [1] SPIEGEL Online (o.J.) aus DER SPIEGEL (1982): URL: www.spiegel.de/politik/tempo-30-in-den-staedten-a-d9893581-0002-0001-0000-000014353818?context=issue, (24.02.2026).
- [2] Nedd, Berthold (2021): Nächster Versuch in Richtung Tempo 30, URL: www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-modellprojekt-gruene-tempo-30-1.5259875 (24.02.2026).
- [3] Lebenswerte Städte und Gemeinden (2023) URL: <http://lebenswerte-staedte.de/de/staedte-und-gemeinden-der-initiative.html> (24.02.2026).
- [4] FAZ.net (2021): Paris erlässt Tempo 30 auf fast allen Straßen, URL: www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/paris-erlaesst-tempo-30-auf-fast-allen-strassen-17429355.html (24.02.2026).
- [5] Schmiester, Carsten (2020): Keine Verkehrstoten: Was Helsinki richtig macht, URL: www.ndr.de/nachrichten/info/Keine-Verkehrstoten-Was-Helsinki-richtig-macht.visionzero110.html (24.02.2026).
- [6] ADFC (2025): Helsinki erreicht Vision Zero, URL: <https://www.adfc.de/neuigkeit/helsinki-erreicht-vision-zero> (23.02.2026).
- [7,9] Statistisches Bundesamt (2024): Statistischer Bericht - Verkehrsunfälle - 2023, URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/statistischer-bericht-verkehrsunfaelle-jahr-2080700237005.html> (24.02.2026).
- [8] UBA (2024): Gesundheitsrisiken durch Feinstaub, URL: www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-feinstaub#ermittlung-der-feinstaubbelastung-exposition-am-wohnt (24.02.2026).
- [10] Statistisches Bundesamt (2025): Pressemitteilung Nr. N020 vom 24. April 2025, URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/04/PD25_N020_461.html (19.02.2026).
- [11,13] Limbourg, Maria (2012): Tempo 30 in allen Städten und Gemeinden, URL: www.tagesspiegel.de/politik/verkehr-tempo-30-in-allen-staedten-und-gemeinden/6042528.html (24.02.2026).
- [12] Björn Steiger Stiftung (2025): Metastudie zur Wirksamkeit von Tempo-30-Zonen, URL: https://unfallpraevention.steiger-stiftung.de/wp-content/uploads/Broschuere_-_MetaTempo30.pdf (23.02.2026).
- [14] WHO, World Health Organization (2008): Why focus on speed? URL: <http://www.yumpu.com/en/document/view/32054414/why-focus-on-speed-libdocwhoint-world-health-organization> (24.02.2026).
- [15] Dekra (2019): Schreckmoment oder schwerer Unfall? Die Geschwindigkeit macht den Unterschied, URL: <https://dekraproduct-media.e-spirit.cloud/416969f7-5dae-4948-b0f6-809804143c1e/media/2019-07-10-dekra-presseinformation-tempo-50-30-vsr.pdf> (24.02.2026).
- [16] UBA (2020): Gesundheitliche Belastungen durch Umweltverschmutzung und Lärm – Ergebnisse der Umweltbewusstseinsstudien, URL: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2378/dokumente/ubs-2018-factsheet-gesundheitliche_belastungen_laerm_barrierefrei.pdf (24.02.2026).
- [17] UBA (2022): Straßenverkehrslärm. URL: www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#gerauschbelastung-im-strassenverkehr (24.02.2026).
- [18,19,20] UBA (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, URL: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf (24.02.2026).
- [21] Deutscher Bundestag (2019): Fahrzeug-Emissionen bei 30 km/h und 50 km/h, URL: www.bundestag.de/resource/blob/670978/11c58eeb3377baed5971fee5a17e2b72/WD-8-102-19-pdf-data.pdf (24.02.2026).
- [22] Hass-Klau, Carmen (1990): An illustrated guide to traffic calming.
- [23] ALD (2010): Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik, ALD Schriftenreihe 1/2010.
- [24] Völklein, Marco (2019): Der Platz auf den Radwegen reicht nicht mehr aus, URL: www.sueddeutsche.de/auto/interview-verkehrssicherheit-1.4439112 (24.02.2026).
- [25] UBA (2017): Straßen und Plätze neu denken, URL: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf (24.02.2026).
- [26] Statista (2019): Durchschnittliche Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen deutscher Großstädte zur Hauptverkehrszeit im Jahr 2018, URL: de.statista.com/statistik/daten/studie/1079302/umfrage/durchschnittliche-fahrtgeschwindigkeit-zur-hauptverkehrszeit-in-deutschen-grossstaedten/ (24.02.2026).
- [27] <https://www.20splenty.org/> (28.02.2026)
- [28] Edinburgh (2022): Evaluation of the 20mph Speed Limit Roll Out - Three Years Post-Implementation, URL: <https://www.edinburgh.gov.uk/downloads/download/15266/evaluation-of-the-20mph-speed-limit-rollout-three-years-post-implementation> (24.02.2026)
- [29,30] UBA (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, URL: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf (24.02.2026).

Impressum



Verkehrsclub Deutschland e.V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin
www.vcd.org

Bei Rückfragen:

Anika Meenken

030/28 03 51-73

fahrrad@vcd.org

Autor*innen und Layout: Anika Meenken, Bernd Sluka, Clara Dehlinger, Sofie Kreuzsch, Jan Stammeier

Titelfoto: viarami / pixabay

© VCD e.V. | 02/2026