

## Tempo 30 in Großstädten: Möglichkeiten – und Grenzen – im deutschlandweiten Vergleich



Immer mehr Städte und Gemeinden in Deutschland setzen auf verkehrsberuhigende Maßnahmen für mehr Lebensqualität ihrer Bürgerinnen und Bürger. Doch der kommunale Gestaltungsspielraum zur Ausweisung von Tempo 30 oder weniger ist durch die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung begrenzt. Die aktuelle Deutschlandkarte zeigt, welche Möglichkeiten die Großstädte haben und wie weit sie diese bisher ausgeschöpft haben.

*Von Christian Hanewinkel und Wladimir Sgibnev*

### Vorfahrtsstraßen und kommunale Handlungsfähigkeit

Die Anteile an Tempo-30-Abschnitten im Straßennetz unserer Großstädte variieren zwischen 18 Prozent in Salzgitter und etwa 60 Prozent in Berlin. Über die Hintergründe haben wir in der März-Ausgabe des *Nationalatlas aktuell* (Hanewinkel & Sgibnev 2023) berichtet. In diesem Beitrag widmen wir uns der Frage, wo weitere Potenziale für Geschwindigkeitsreduzierungen liegen und in welchem Umfang sie genutzt werden. Im Fokus stehen die rechtlichen und praktischen Möglichkeiten der Kommunen, Tempolimits auszuweisen. Dabei wird sowohl der kommunale Gestaltungsspielraum zur Ausweisung von Tempo-30-Zonen als auch die tatsächliche Ausnutzung dieses Spielraums durch die Städte untersucht. Mit Hilfe dieser Potenzialanalyse können Hinweise auf ein Ambitionsgefälle zwischen Kommunen aufgespürt werden.

Eine ausschlaggebende Rolle spielt der Anteil von Hauptstraßen am Gesamtstraßennetz einer Großstadt. Sie dienen einer weiträumigen Erschließung mit hohen Geschwindigkeiten und schränken die kommunalen Handlungsmöglichkeiten von vornherein ein: Die Straßenverkehrsordnung (StVO) erlaubt eine Abweichung von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h in der Regel nur auf Verkehrswegen, die weder als Bundes-, Landes- noch Kreisstraßen oder weitere Vorfahrtstraßen ausgewiesen sind. In anderen Fällen wird es komplizierter (**Fotos**). Die Ausweisung von Tempo 30 und darunter ist auf Vorfahrtstraßen somit erheblich erschwert und verlangt nach einer gerichtsfesten Begründung. Aktivistinnen und Aktivisten, die sich für eine Verkehrswende engagieren, haben den Vorwurf formuliert, die StVO verlange, „dass Verkehrssicherheit mit Blut erkaufte wird“ (Changing Cities 2022). Der politische Handlungsdruck ist aktuell hoch: Immer mehr Gemeinden in Deutschland schließen sich der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ an, 742 waren es im Mai 2023 (Agora Verkehrswende 2023).

### Tempo 30 – Potenzialanalyse

Mit statistischen Methoden können aus den Daten zu temporeduzierten Streckenanteilen im Haupt- und Nebenstraßennetz qualitative Aussagen getroffen und die Kommunen klassifiziert werden (**Glossar**). Die **Karte** veranschaulicht die Ergebnisse für die drei Aussageebenen *Gestaltungsspielraum* (1), *Ausnutzung bei den Hauptstraßen (Vorfahrtsstraßen)* (2) und *Ausnutzung bei den Nebenstraßen* (3). Die Klassifizierungen werden je Großstadt mit einem zusammengesetzten Symbol repräsentiert: In der interaktiven **Karte** sind sie als Ebenen (Layer) wählbar. Jede inhaltliche Ebene lässt sich einzeln

oder in Kombination betrachten: Das Rechteck zeigt den *Gestaltungsspielraum*, die Raute symbolisiert die *Vorfahrtsstraßen* und der Kreis die *Nebenstraßen*.

Mit Blick auf den Gestaltungsspielraum treten vier Städte im Nordwesten hervor, die ihre Möglichkeiten bei weitem nicht ausgeschöpft haben (**Karte, Grafik**): Oldenburg hat dabei mit rund 75 Prozent den höchsten Anteil an Nebenstraßen am kommunalen Straßennetz. Die drei Städte mit dem geringsten Gestaltungsspielraum liegen in der Mitte Deutschlands; Salzgitter weist mit rund 45 Prozent den geringsten Wert auf. Einen geographischen Zusammenhang für diese Verteilungen gibt es nicht. Mitentscheidend ist vielmehr die innerörtliche Geographie, also die Lage und verkehrliche Verbindung der Ortsteile untereinander sowie deren Nutzung (Wohngebiet, Mischgebiet, City, Gewerbegebiet usw.).

Ob Tempolimits unterhalb der Regelgeschwindigkeit von 50km/h durchgesetzt werden, ist eine Frage des politischen Willens und kommunalen Handelns. Die interaktive **Karte** zeigt, welche Städte ihre Spielräume vergleichsweise gut genutzt haben und welche bisher deutlich unter ihren Möglichkeiten geblieben sind. Insgesamt ergibt sich ein heterogenes Bild mit einigen Auffälligkeiten. Den stärksten politischen Willen, die Lebensqualität durch Temporeduzierung zu erhöhen, haben offensichtlich die Großstädte mit einer hohen Ausnutzung der Potenziale für Geschwindigkeitsreduzierungen bei den Nebenstraßen. Beispiele sind Berlin, Reutlingen, Essen und München mit den deutschlandweit höchsten Anteilen an Tempo 30 und darunter (Hanewinkel & Sgibnev 2023). Demgegenüber sind es die Städte mit niedrigem Gestaltungsspielraum, die ihre Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung am wenigsten ausnutzen. Und es gibt einige Kommunen, die trotz hoher Gestaltungsspielräume vergleichsweise niedrige Quoten bei der Verkehrsberuhigung erreichen, darunter Osnabrück, Gütersloh oder Paderborn. Dagegen erzielen Darmstadt, Karlsruhe und Heidelberg unter wesentlich schwierigeren Bedingungen beim Straßennetz überdurchschnittliche Ergebnisse bei der Geschwindigkeitsreduzierung.

### **Fazit**

Bei einer deutschlandweiten Betrachtung können Motivationen und Zwänge der einzelnen Kommune genauso wenig berücksichtigt werden wie die Gründe für das Maß des lokalpolitischen Gestaltungswillens. Die Daten und mehr noch die daraus abgeleitete Karte erlauben einen Überblick, sagen aber nichts über das Ausmaß oder die Qualität der Verkehrsberuhigung vor Ort aus. Im Idealfall regen die Ergebnisse unserer Auswertung Kommunen dazu an, ihre Potenziale zur Verkehrsberuhigung zu erfassen und Strategien zu entwickeln, wie sie städtische Räume durch verkehrsberuhigende Maßnahmen lebenswerter für ihre Bürgerinnen und Bürger gestalten können.

## Foto 1

### Regelungen zur Verkehrsberuhigung in der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Die Möglichkeiten zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen ergibt sich aus § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die anordnende Behörde ist demnach die Straßenverkehrsbehörde; die Anordnung erfolgt im Einvernehmen mit der Gemeinde.

Dabei heißt es in Absatz 1 „Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten“ – unter anderem „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“ (**Bild 1**) oder „hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen“ – hier beispielsweise aufgrund eines erhöhten Unfallgeschehens mit Verletzungen.

In § 45 Absatz 9 wird geregelt, dass die Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen dort gestattet ist, „wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.“



Bild 1: Tempo 30 in einer Hauptstraße. Ranstädter Steinweg in Leipzig



Bild 2: Tempo-20-Zone im Bereich einer Geschäftsstraße. Hüblerstraße in Dresden



Bild 3: Tempo-30-Straßenabschnitt im Bereich einer Schule. Wurzenstraße in Leipzig

#### Dazu zählen:

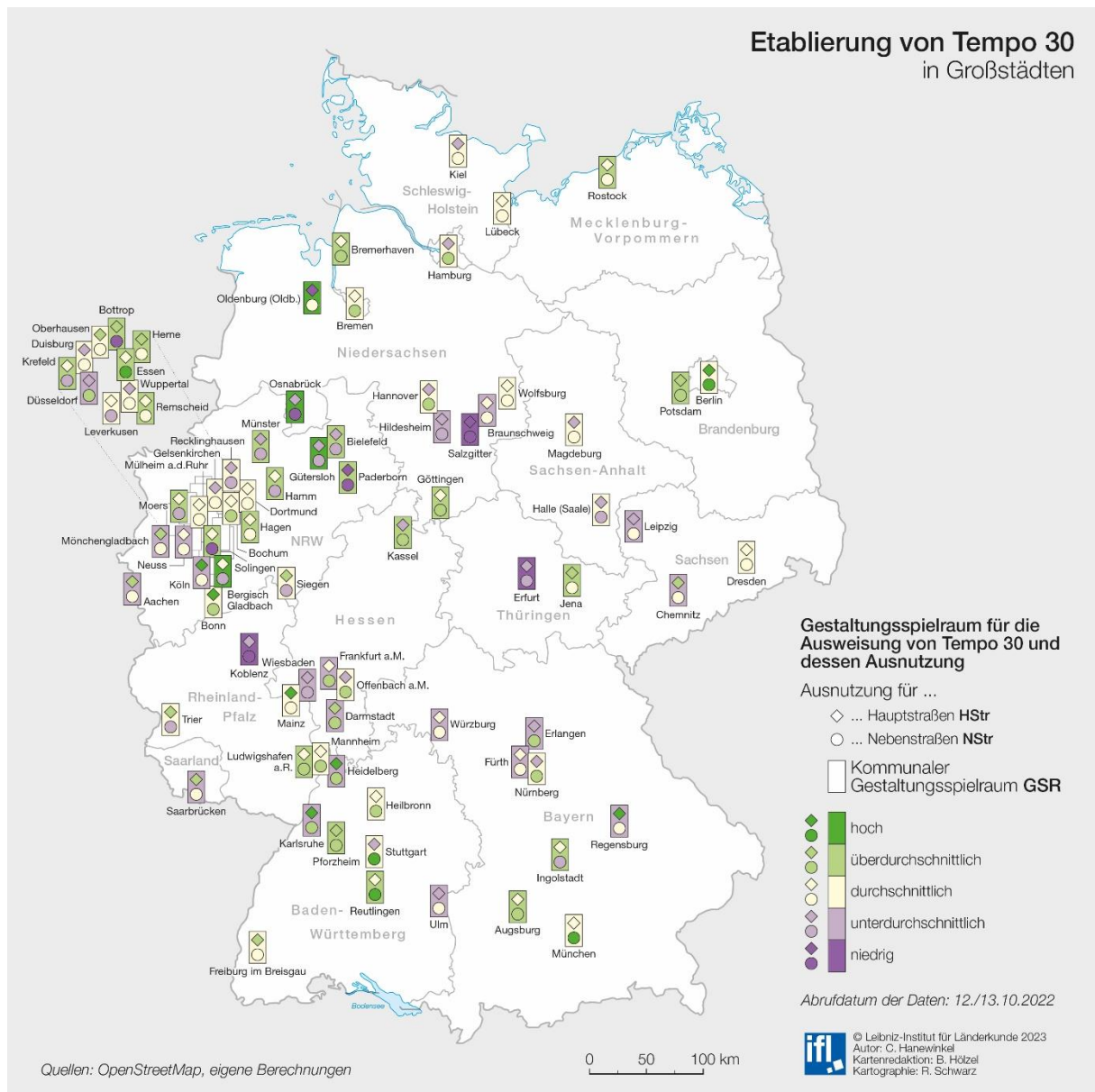
- Tempo-30-Zonen, die sich weder auf „Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (...) erstrecken“;
- Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (**Bild 2**);
- Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (...) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen (**Bild 3**), Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern“.

Alle Bilder © Volker Bode / Leibniz-Institut für Länderkunde

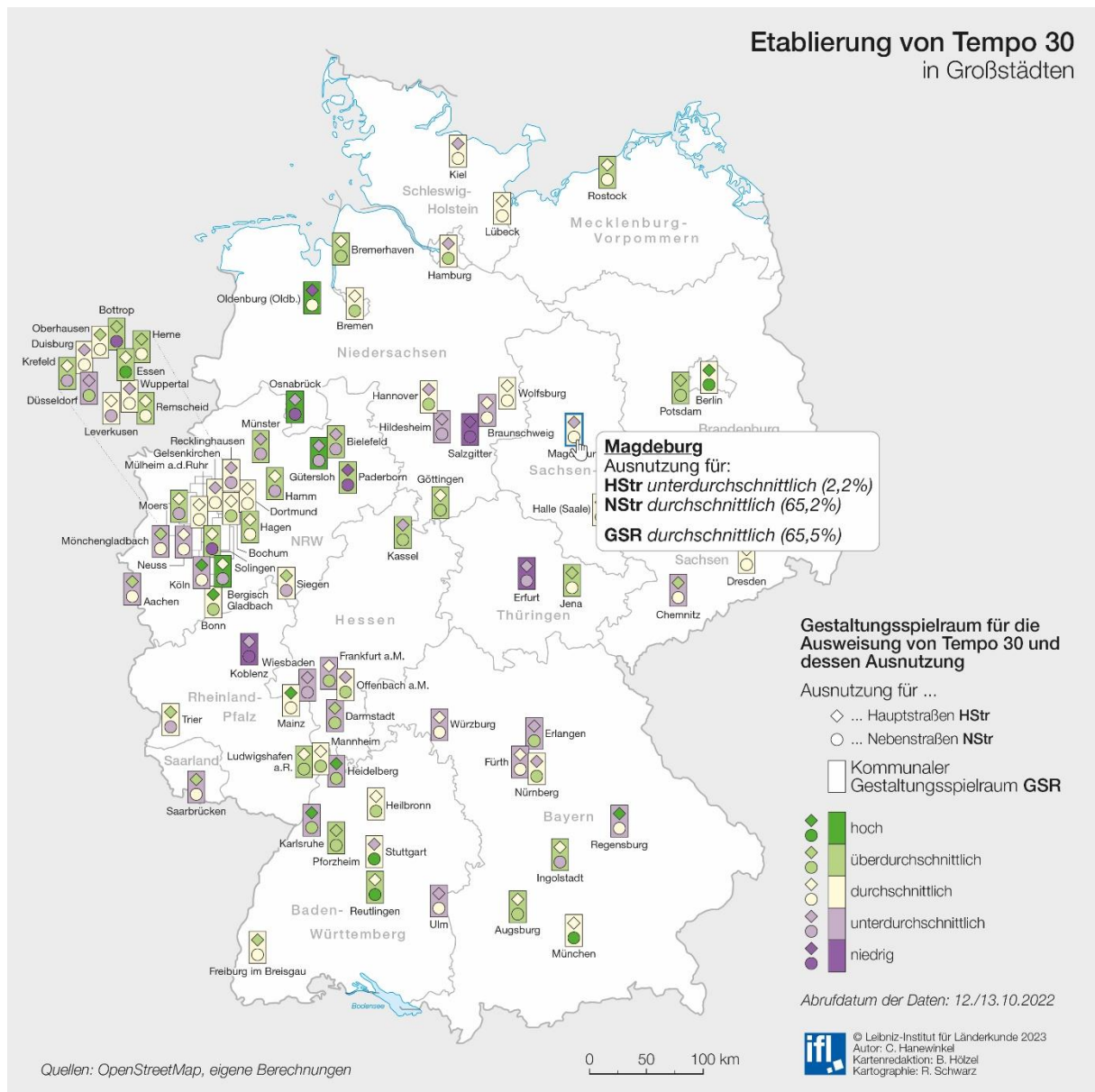


© Leibniz-Institut für Länderkunde 2023  
Layout: B. Hölzel

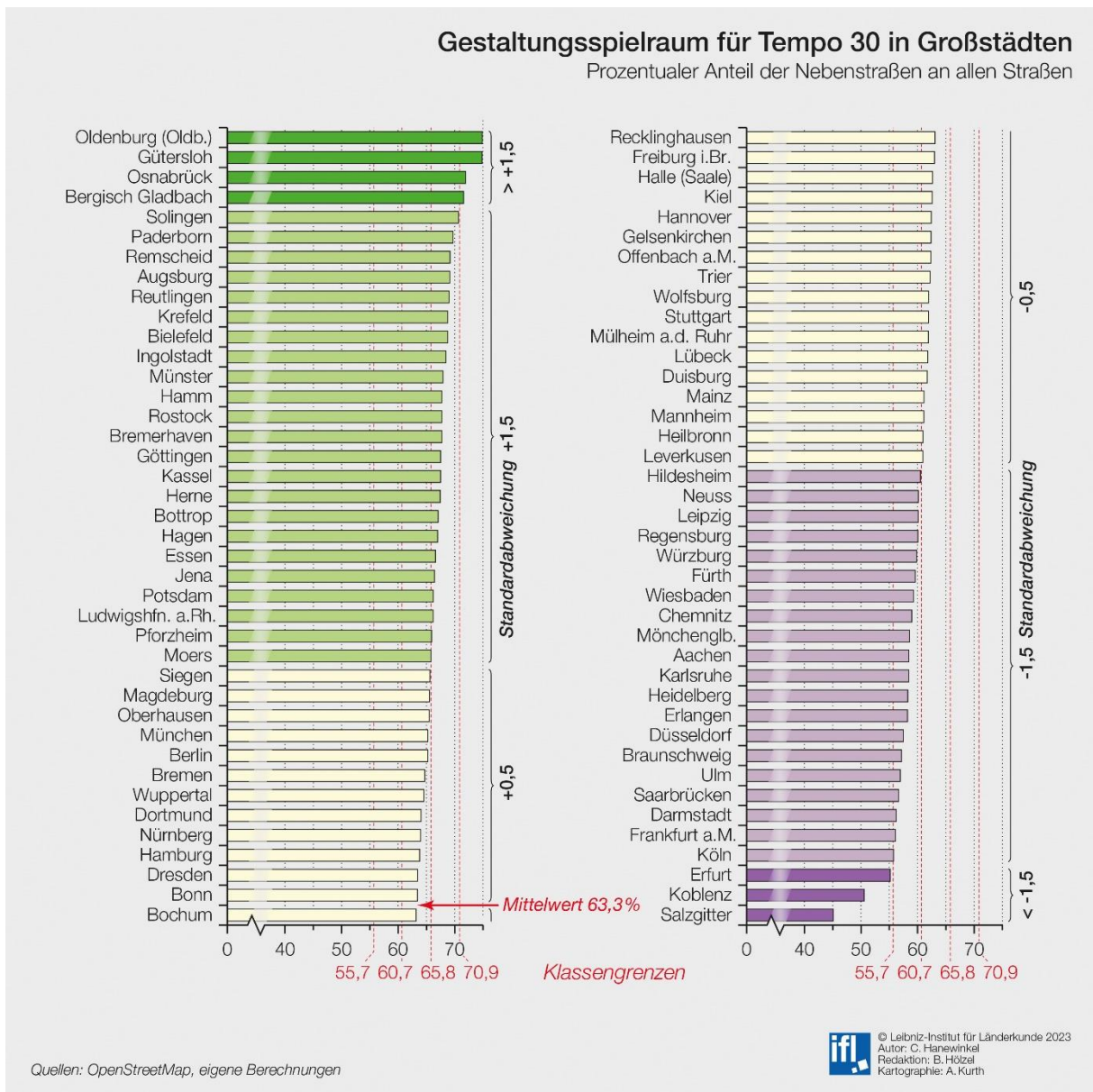
# Karte 1



**Karte 1** (Screenshot der interaktiven Online-Karte)



# Grafik 1



## Glossar

### Zur Methodik

Im vorliegenden Beitrag umfasst der *kommunale Gestaltungsspielraum* für die Ausweisung von Tempo-30-Zonen den Anteil der Nebenstraßen an allen Straßen einer Großstadt; Straßenabschnitte des „überörtlichen Verkehrs“ zählen dabei nicht zum *Gestaltungsspielraum* einer Gemeinde. Der Anteil der Straßenabschnitte von Nebenstraßen sowie Hauptstraßen beziehungsweise Vorfahrtsstraßen, in denen Tempo 30 und darunter gilt, werden als Grad der *Ausnutzung* hinsichtlich der Geschwindigkeitsreduzierung definiert. Da bei den Hauptstraßen nur in Ausnahmefällen entsprechende Regelungen im Rahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO) zulässig sind, ist hier die Beziehung zum Gestaltungsspielraum eher gering.

Aufgrund der unterschiedlichen Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen bei den Haupt- und Nebenstraßen gehen die Anteile der temporeduzierten Strecken nicht direkt als ein Wert für die jeweilige Großstadt in die Analyse bzw. Berechnung ein. Stattdessen werden die Aktivitäten der Kommunen untereinander verglichen, indem die statistischen Methoden des Mittelwertes und der Standardabweichung genutzt werden, um qualitative Aussagen für die Klassifizierung (Bildung von Städtegruppen mit ähnlichen Merkmalen) zu erzeugen. Diese Vorgehensweise wird auf die drei Aussageebenen *Gestaltungsspielraum* (1), *Ausnutzung bei den Hauptstraßen* (Vorfahrtsstraßen) (2) sowie *Ausnutzung bei den Nebenstraßen* (3) angewandt. Diese Aussagen können deutschlandweit mittels Werkzeugen oben links in der Karte angezeigt werden.

Der Grad der Ausnutzung wird somit getrennt für die Haupt- und Nebenstraßen einer Stadt in der Karte visualisiert. Um den Mittelwert werden im Abstand der einfachen Standardabweichung die Klassengrenzen definiert und daraus qualitative Einschätzungen gebildet. Mit Hilfe des Tooltips kann die Einschätzung des kommunalen Gestaltungsspielraums sowie dessen Ausnutzung durch die Kommunen, aufgegliedert nach Haupt- und Nebenstraßen, für jede einzelne Großstadt angezeigt werden.

## Quellen

Agora Verkehrswende (2023): Agora Verkehrswende: Kommunen für Tempo 30. Karten und Infografiken zu Städten und Gemeinden, die sich der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben. URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/kommunen-fuer-tempo-30/>  
Abrufdatum: 10.05.2023

Changing Cities (Hrsg.) (2022): Ohne Verletzte keine Verkehrsberuhigung. URL: <https://changing-cities.org/gericht-verlangt-blutzoll-ohne-verletzte-keine-verkehrsberuhigung/>  
Abrufdatum: 10.05.2023

Hanewinkel, Christian & Wladimir Sgibnev (2023): Tempo 30 in Großstädten. In: Nationalatlas aktuell 17 (02.2023) 2 [202.03.2023]. Leipzig: Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL). URL: [https://aktuell.nationalatlas.de/tempo\\_30-2\\_03-2023-0-html/](https://aktuell.nationalatlas.de/tempo_30-2_03-2023-0-html/)

OpenStreetMap (2022): Abfrage des Parameters "maxspeed". Der Zugriff erfolgte unter Verwendung der „Overpass API“ am 25.05.2022 sowie am 12. und 13.10.2022. URL: <https://www.openstreetmap.org/>

StVO (Straßenverkehrs-Ordnung): § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. URL: [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/index.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html)  
Abrufdatum: 01.02.2023

### Danksagung

Die Autoren bedanken sich bei Alina Rogalska (IfL) für die Abfrage der OpenStreetMap-Daten. Die Abfrage des Parameters "maxspeed" erfolgte unter Verwendung der „Overpass API“ am 25. Mai 2022 sowie am 12. und 13. Oktober 2022.

### Bildnachweis

Bild 1: Tempo 30 in einer Hauptstraße. Ranstädter Steinweg in Leipzig

Bild 2: Tempo-20-Zone im Bereich einer Geschäftsstraße. Hüblerstraße in Dresden

Bild 3: Tempo-30-Straßenabschnitt im Bereich einer Schule. Wurzener Straße in Leipzig

Alle Bilder © Volker Bode / Leibniz-Institut für Länderkunde

### Zitierweise

Hanewinkel, Christian & Wladimir Sgibnev (2023): Tempo 30 in Großstädten: Möglichkeiten – und Grenzen – im deutschlandweiten Vergleich. In: Nationalatlas aktuell 17 (06.2023) 3 [15.06.2023]. Leipzig: Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL). URL: [https://aktuell.nationalatlas.de/Tempo\\_30-3\\_06\\_2023-0-html/](https://aktuell.nationalatlas.de/Tempo_30-3_06_2023-0-html/)



Nationalatlas aktuell wird mitfinanziert durch Steuermittel auf der Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.



## Autoren



### **Dipl.-Geogr. Christian Hanewinkel**

Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL)  
Schongauerstraße 9  
04328 Leipzig

Tel: 0341 600 55-150  
E-Mail: [c\\_hanewinkel@leibniz-ifl.de](mailto:c_hanewinkel@leibniz-ifl.de)



### **Dr. Wladimir Sgibnev**

Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL)  
Schongauerstraße 9  
04328 Leipzig

Tel: 0341 600 55-161  
E-Mail: [w\\_sgibnev@leibniz-ifl.de](mailto:w_sgibnev@leibniz-ifl.de)