

# Augenmaß statt pauschaler Tempolimits und das Fazit eines Modellprojektes

**Frankfurt a.M./Hannover.** Die aktuelle Diskussion um flächendeckende Tempolimits auf Autobahnen sowie um eine generelle Einführung von Tempo 30 in Städten greift nach Ansicht des Automobilclubs von Deutschland (AvD) zu kurz. Verkehrssicherheit lasse sich „nicht durch starre Vorgaben“ erreichen, sondern durch differenzierte, situationsangepasste Maßnahmen, die dort ansetzen, wo reale Risiken bestehen. Hierzu zählen eine intelligente Verkehrssteuerung sowie der konsequente Ausbau von sicherer Infrastruktur.

**Die Region Hannover plant 2026 ein Modellprojekt „Tempo 30 in Ortsdurchfahrten der Region Hannover“.**

Deutschland nimmt in Europa eine Sonderrolle ein, da es kein generelles Tempolimit auf Autobahnen gibt. Zur richtigen Einordnung gehört nach Meinung des AvD aber auch, dass nur rund 1,4 Prozent des gesamten deutschen Straßennetzes Autobahnabschnitte ohne feste Geschwindigkeitsbegrenzung sind. Gleichzeitig sind Autobahnen statistisch die sichersten Straßen. Lediglich etwa zehn Prozent aller Unfälle mit Personenschäden ereignen sich dort, deutlich weniger als innerorts oder auf Landstraßen. Die Hauptursache schwerer Verkehrsunfälle sei nicht das Fehlen eines pauschalen Tempolimits, sondern Ablenkung, zu geringer Abstand, Fehlverhalten beim Spurwechsel und eine nicht angepasste Fahrweise.

„Rund 30 Prozent aller Autobahnstrecken sind bereits heute mit festen oder dynamischen Tempolimits ausgestattet, die sich an Verkehrsaufkommen, Wetter oder Baustellen orientieren. Diese situationsabhängigen Regelungen erhöhen nachweislich die Sicherheit und sind wirksamer als ein starres, flächendeckendes Limit, das weder Verkehrsrealität noch regionale Unterschiede berücksichtigt“, so der AvD. Geschwindigkeitsbeschränkungen können in Städten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, allerdings sollten diese gezielt und nicht flächendeckend gelten. Internationale Beispiele wie Helsinki zeigten positive Effekte, ließen sich jedoch aufgrund unterschiedlicher Stadtstrukturen, Verkehrsaufkommen und Kontrollintensität nicht eins zu eins auf deutsche Städte übertragen, betont der Automobilclub. Zudem seien in der finnischen Hauptstadt nicht ausschließlich das extreme Tempolimit entscheidend, sondern vielmehr weitere bauliche Maßnahmen. Auch in Deutschland ließe sich durch den infrastrukturellen Ausbau, wie sichere Fußgängerüberwege, Kreisverkehr statt

Kreuzungen und eine automatisierte Verkehrsüberwachung, das Unfallrisiko deutlich senken. Wie ein Gutachten der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) bestätigt, können bauliche Maßnahmen an Unfallschwerpunkten die Zahl schwerer Unfälle um bis zu 40 Prozent senken, unabhängig vom individuellen Fahrverhalten.

In Deutschland nimmt ohnehin die Zahl der Tempo-30-Zonen seit Jahren zu. Der AvD begrüßt dies insbesondere in Wohngebieten sowie rund um sensible Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Spielplätzen. Eine pauschale Einführung der extremen Geschwindigkeitsbeschränkung in gesamten Innenstädten sieht der Club jedoch kritisch.

Sie könne den Verkehrsfluss beeinträchtigen, Ausweichverkehre in Wohnstraßen verlagern und durch häufige Geschwindigkeitswechsel zusätzliche Lärm- und Emissionseffekte verursachen. „Leistungsfähige Hauptverkehrsachsen“ seien weiterhin notwendig, um Verkehr zu bündeln und sensible Bereiche zu entlasten.

Der AvD setzt sich daher für mehr gezielte Verkehrsüberwachung, den Ausbau sicherer Infrastruktur und intelligente Verkehrssteuerung ein. „Verkehrssicherheit braucht Augenmaß, Differenzierung und wirksame Lösungen statt pauschaler Tempolimits“, heißt es abschließend.



**Das Modellprojekt der Region Hannover soll Fakten erfassen und so eine solide Diskussions- und Handlungsebene ergeben.**

**Umfang und Ablauf des Modellprojekts**

Das Projekt soll in 17 der 20 Umlandkommunen

durchgeführt werden.

Auf 17 Versuchsstrecken auf Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen begann bereits im September / Dezember 2024 die Testphase in der Landeshauptstadt Hannover auf vier Versuchsstrecken.

In den Umlandkommunen begann im November 2025 die Evaluierung. Im Verlauf der Evaluierung wurden Messungen mit Seitenradarmessgeräten eingeleitet. Hierbei wurde die kontinuierliche Erfassung von, Anzahl Fahrzeuge, Fahrzeugtypen, Geschwindigkeiten und Lärmemission über jeweils 14 Tage vor und während der Versuchsphase durch in der Regel an 2-3 Messstellen im Zuge der Verkehrsstrecken erfaßt. Eine erste Auswertung der Evaluation.

Messungen mit Seitenradarmessgeräten

- Die Tempo 30-Regelungen werden an allen Messstellen nicht exakt eingehalten
- Sie führen aber zu Rückgängen der Geschwindigkeiten von bis zu 20% gegenüber den vorherigen Tempo 50-Regelungen (Durchschnitt über alle Strecken: ca. -10%)
- In der Tendenz niedrigere Schallemissionen auf fast allen Strecken, allerdings in sehr unterschiedlichem Maße.

### Auswertung von Floating-Car-Data

Datenlieferant: urban institute [ui!] -www.ui.city  
Auswertungszeitraum Vorher: August 2023 – Mitte Dezember 2024

- Auswertungszeitraum Nachher: Mitte Dezember 2024 – Juli 2025
- Zwischen 300 und 30.000 auswertbare Trajektorien je Streckenabschnitt und Zeitraum

### Online-Umfrage in drei Kommunen

- Postalisches Anschreiben aller Haushalte im Dezember 2025
  - Ende der Umfrage 18.01.2026
  - Antwortquoten zwischen 7% und 26%
- Hellendorf: 108 Teilnahmen  
Steinwedel: 60 Teilnahmen  
Eltze: 31 Teilnahmen
- Man beachte, es handelt sich hier um eine kleine, nicht repräsentative Stichprobe.

Online-Umfrage in drei Kommunen

- Das Modellprojekt ist fast allen teilnehmenden Personen bekannt und fast alle teilnehmenden Personen waren auf den Versuchsstrecken mit dem Pkw unterwegs.
- Sicherheits- und Lärmeffekte werden in den einzelnen Kommunen unterschiedlich bewertet, insgesamt ungefähr hälftige Verteilung zwischen positiven und negativen Bewertungen.

- Positive Effekte sehen ca. 35%-50%
- Keine/unwesentliche Effekte sehen ca. 35%-45%
- ca. 25% bis 30% nehmen eine geringere Lärmbelastung war
- ca. 50% bis 65% bewerten den Verkehrsfluss als unverändert oder flüssiger
- ca. 55% bis 65% befürworten eine Fortsetzung der Tempo 30 Regelungen
- ca. 23% bis 30% wünschen eine Ausweitung auf weitere Hauptverkehrsstraßen.

Die nächste Phase des Modellprojektes erfolgt in der Fortführung der Tempo 30-Anordnungen

- Überprüfung aller Versuchsstrecken vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Verkehrsmessungen auf
  - Ansatzpunkte zur (kurzfristigen) Fortführung der Tempo 30-Anordnungen sowie
  - mittel- bis langfristige Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Online-Termine mit allen Versuchskommunen und den unteren Straßenverkehrsbehörden im Dezember 2025 und Januar 2026
  - 1 Strecke wird nicht fortgeführt (Poggenhagen)
  - ca. 10-12 Strecken, bei denen eine kurzfristige Fortführung der Tempo 30-Anordnungen, zum Teil jedoch nur auf Teilabschnitten, möglich erscheint und die dahingehend derzeit weiter geprüft werden
  - bei den übrigen ist eine Fortführung der Tempo 30-Anordnungen im aktuellen Rechtsrahmen schwierig und es finden weitere Gespräche mit den Straßenverkehrsbehörden und den Kommunen statt.

### Weiterentwicklung der rechtlichen Regelungen

So ergeben sich jetzt Forderungen an den Bund als Verordnungsgeber:

Generell (entsprechend der Zielsetzung der Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden)

„Die Kommunen sollen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden – zielgerichtet, flexibel und ortsbezogen – Genau so, wie es die Menschen vor Ort brauchen und wollen!“

Im derzeitigen rechtlichen Rahmen Aufnahme weiterer Ausnahmefälle, auf denen ohne qualifizierte Gefahrenlage von Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit innerorts abgewichen werden darf

- Erhebliches Unterschreiten der Entwurfsstandards aus den technischen Regelwerken
- Geringe Fahrbahnbreite
- Unzureichende Fußverkehrsanlagen (geringe Breite, nur einseitig Gehwege bei beidseitiger Bebauung)
- Unzureichende Radverkehrsführung
- Ortskernlagen mit publikumsintensiveren Nutzungen, stärkerem Fuß- und/oder Radverkehrsaufkommen und stärkeren Querungsbedarfen

□ Neben Fußgängerüberwegen auch weitere Arten von Querungsstellen, wie z.B. Mittelinseln oder Einengungen

### Fazit

„Was hat das Modellprojekt (bisher) gebracht?“

- Bestätigung der auch in anderen Untersuchungen / Räumen gewonnenen Erkenntnis, dass
  - Geschwindigkeitsbegrenzungen in Deutschland generell nicht exakt befolgt werden
  - z.T. bereits mit einer Tempo 30-Beschilderung eine deutliche, für Verkehrssicherheit und Umfeldverträglichkeit relevante Reduzierung der Geschwindigkeiten erreicht werden kann
  - das weitergehende Geschwindigkeitsreduzierungen nur mit ergänzenden Maßnahmen, wie verstärkter Überwachung, Dialog-Displays und baulicher Verkehrsberuhigung erreicht werden können

- Ansatzpunkte (und einen Wirksamkeitsnachweis) für eine Reihe von Kommunen zur Fortführung von Tempo 30 auf ihren Streckenabschnitten
- Erkenntnisse zu Strecken, bei denen aufgrund ihrer Charakteristika Tempo 30-Anordnungen sinnvoll und auch wirksam wären, bei der bestehenden Rechtslage aber kaum begründbar sind
  - Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen
- Öffentliche Thematisierung der Geschwindigkeiten gerade auch in kleineren Ortsdurchfahrten mit positiver Resonanz aus Bevölkerung und Politik.

Texte: AvD Deutschland, Region Hannover

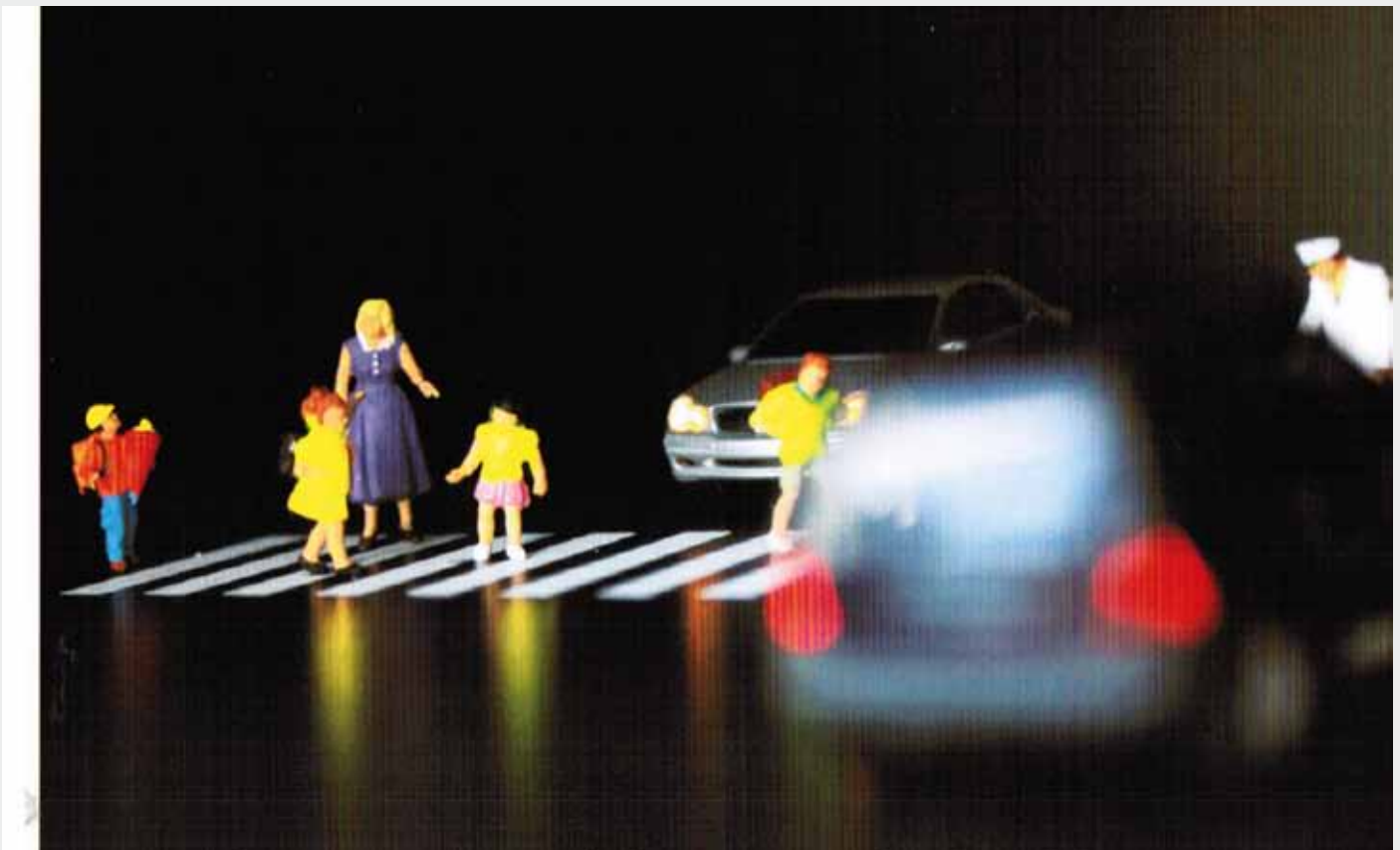


Foto: ADAC