



---

## Fachbereich WD 5

---

### Auswirkungen von Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsstraßen auf den ÖPNV

## Auswirkungen von Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsstraßen auf den ÖPNV

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 079/25

Abschluss der Arbeit: 15.10.2025

Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Klima

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzugeben und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Studien und sonstige Veröffentlichungen</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Stellungnahmen</b>	<b>8</b>
<b>4.</b>	<b>Fazit</b>	<b>12</b>

## 1. Einleitung

Die Dokumentation geht der Frage nach, welche Auswirkungen eine zunehmende Einrichtung bzw. Ausweitung von Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsstraßen auf einen busbasierten öffentlichen Personennahverkehr hat – insbesondere in Städten ohne Straßenbahnen.

Es wurden vorrangig Publikationen der für die Fragestellungen spezialisierten universitären und außeruniversitären Forschungseinrichtungen recherchiert sowie Experten befragt. Zudem wurden Stellungnahmen und Beiträge der Verbände berücksichtigt.

## 2. Studien und sonstige Veröffentlichungen

Auf die im Zuge der vorliegenden Arbeit recherchierten Veröffentlichungen wird nachfolgend in chronologischer Reihenfolge eingegangen. Die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

In einer Studie aus dem Jahr **2016** zu den Wirkungen von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen geht das **Umweltbundesamt (UBA)** insbesondere auf die Qualität des Verkehrsflusses und auf die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr ein. Hier wird festgehalten, dass der busbasierte ÖPNV sich in der Regel **strikt** an die geltende Höchstgeschwindigkeit halte. **Kurze** Tempo-30-Abschnitte hätten nur einen **geringen Einfluss** auf den ÖPNV-Betrieb, aber bei Linienverläufen über **zahlreiche und längere Tempo-30-Abschnitte** hinweg könnten sich die Reisezeitverluste **addieren**. Daher sei zu prüfen, inwieweit Tempo-30-Auswirkungen auf die Reisezeiten und damit auf Anschluss sicherheit sowie Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel habe. Da die Auswirkungen auch von **weiteren Einflussgrößen**, wie beispielsweise der Lage und den Abständen der Haltestellen sowie den Fahrgastwechseln, abhängen würden, seien **pauschale Bewertungen nicht zielführend**. Bei umfassenderen Tempo-30-Anordnungen seien Einzelfallprüfungen der betroffenen ÖPNV-Linien vorzunehmen und gegebenenfalls auch **kompensatorische Maßnahmen**, etwa an den Haltestellen, zu erwägen. Bei Messfahrten im Kfz- und öffentlichen Verkehr seien Reisezeitverluste an Tempo-30-Strecken von 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter festgestellt worden. Dies sei auch bei längeren Abschnitten oder einer Aneinanderreihung von mehreren Regelungen volkswirtschaftlich kaum relevant. Wichtig sei jedoch die **Homogenität des Verkehrsflusses**, so dass bei neuen Anordnungen vorhandene „Grüne Wellen“ hinsichtlich einer Anpassung an die veränderte Höchstgeschwindigkeit ebenso zu prüfen seien wie betriebliche und wirtschaftliche Aspekte des ÖPNV.<sup>1</sup>

Im Rahmen einer **Studienarbeit** wurde im Jahr **2020** untersucht, ob Tempo 30 als neue innerstädtische Regelgeschwindigkeit als Chance oder Gefahr für den ÖPNV zu sehen ist. Demnach konzentrierten sich die Auswirkungen einer Tempo-30-Reduzierung auf den ÖPNV, der Kraftomnibusse und Straßenbahnen mit straßenbündigem Bahnkörper umfasst. Für diese gilt die Höchstgeschwindigkeit nach der StVO<sup>2</sup>. Der ÖPNV ist nur von den Tempo-30-Regulierungen betroffen,

---

1 Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt, Stand: November 2016, S. 11, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen\\_von\\_tempo\\_30\\_an\\_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf).

2 Straßenverkehrs-Ordnung, [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/).

wenn dieser nicht auf Straßen eines Vorbehaltensnetzes<sup>3</sup> verkehrt. Im Zuge der Einführung von Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkungen („Tempo-30-Zonen“) in den 1980er-Jahren wurden auch die Auswirkungen auf den ÖPNV näher untersucht. Man kam zu der Einschätzung, dass ein Bus für einen Kilometer in einem Streckenabschnitt mit Tempo 30 circa eine halbe bis eine Minute mehr Fahrzeit benötige als in einem Tempo-50-Streckenabschnitt. Die Fahrzeit könne sich um bis zu 1,5 Minuten pro Kilometer erhöhen, wenn bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in dem Streckenabschnitt vorhanden seien oder eine Rechts-vor-links-Regelung vorliege. Auch wenn im Fahrplan **Fahrplanreserven** für eine komfortable Fahrweise und das Aufholen von Verträgungen durch zügigeres Fahren eingeplant seien, würden diese in der Hauptverkehrszeit häufig bereits aufgebraucht. Bei einer Geschwindigkeitssenkung betroffenen kurzen Streckenabschnitte würden die Fahrzeitdifferenzen in der Regel in der Fahrplantoleranz liegen. Seien jedoch längere Streckenabschnitte oder der gesamte Umlauf betroffen, müsse die zusätzlich benötigte Fahrzeit über die **Wendezeit** aufgefangen werden. Diese sei oftmals in einem Busumlauf nur gering eingeplant, so dass bereits eine geringe Fahrzeitverlängerung von zwei bis drei Minuten dazu führen könne, dass **kein regelmäßiger Takt** mehr mit der gleichen Anzahl an Fahrzeugen möglich ist. In der Folge müssten zusätzliche Fahrzeuge angeschafft werden. Die Anschaffung, aber auch die Instandhaltung und zusätzlich benötigtes Fahrpersonal würden deutlich **höhere Kosten** verursachen. Eine weitere Folge der Fahrzeitverlängerung, die nicht durch die Fahrplanreserve aufgefangen werden könne, sei das durch längere Fahrzeiten verursachte **Verpassen** von Anschlägen. Hinzu komme, dass die Anordnung von Tempo 30 oftmals durch **zusätzliche bauliche Einschränkungen** unterstützt werde, die die Fahrzeit des ÖPNV zusätzlich beeinträchtigten. Eine **verbesserte Haltestellenlage und -gestaltung** sowie die **kürzere, sicherere und attraktivere Erreichbarkeit von Haltestellen** für Fahrgäste könnten laut Studienarbeit allerdings zu einer subjektiven Kompensation von Tempo-30-Auswirkungen führen – die Umsetzung derartiger Kompensationsmaßnahmen wären jedoch einmalig mit **zusätzlichen Kosten für die Kommune** verbunden. Auch eine Optimierung der Netz- und Betriebspläne sowie eine bessere Steuerung des Betriebsablaufes könnten die unerwünschten Wirkungen durch Tempo 30 reduzieren.<sup>4</sup>

Das **UBA** schloss im Jahr **2023** zwei Forschungsprojekte ab, in denen die Wirkung von Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit (fiktiv, mit Ausnahmen bis 50 km/h für wenige ausgewählte Hauptverkehrsstraßen) für jeweils drei Beispielstädte mit unterschiedlichen Methoden simuliert wurde.<sup>5</sup>

Im Rahmen des Forschungsvorhabens „Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung“ wurden insgesamt sieben verkehrsplanerische Maßnahmen in den Stadtregionen Dresden, Magdeburg und Stuttgart hinsichtlich ihrer Wirkungen auf den **Verkehrsfluss**, die **Treibhausgasemissionen** und den **Luftschadstoffausstoß** quantitativ untersucht. Die Ergebnisse des

3 Ein Vorbehaltensnetz besteht aus Straßen, die in der Regel als Vorfahrtsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h (mit Ausnahme von Gefahrenbereichen, in denen die Geschwindigkeit verringert wird) den Verkehr aufnehmen und leiten sollen, der nicht nur zur Erschließung von Gebieten dient. Siehe hierzu auch: <https://www.coesfeld.de/fileadmin/Dateien/60/verkehrsplanung/vep-vorbehaltensnetz.pdf>.

4 Tempo 30 als neue innerstädtische Regelgeschwindigkeit – Chance oder Gefahr für den ÖPNV?, Studienarbeit im Studiengang M.Sc. Logistik, Infrastruktur und Mobilität (Modul M0993), erstellt von David Huber und Véronique Kring, Hamburg, 09.09.2020, S. 20 ff, <https://tore.tuhh.de/dspace-cris-server/api/core/bitstreams/2374ade8-a057-4dd5-9649-98190d3c70a4/content>.

5 Auskunft des UBA vom 07.10.2025.

Forschungsvorhabens finden sich in dem Abschlussbericht.<sup>6</sup> Hinsichtlich des **ÖPNV** sei zu berücksichtigen, dass die Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in innerörtlichen Bereichen **möglichweise** eine Anpassung der Fahrpläne erforderlich mache. Daher sei es wichtig, die Verkehrsbetriebe **frühzeitig** in den Planungsprozess einzubeziehen. Durch die verlängerten Reisezeiten im Straßenverkehr könne sich die **Umlaufzeit** der straßengebundenen ÖPNV-Linien **erhöhen**, was unter Umständen den Einsatz **zusätzlicher Fahrzeuge** und **mehr Personal** im ÖPNV erfordere. Zudem werde es an zahlreichen Knotenpunkten notwendig sein, die **Steuerung der Ampelanlagen** anzupassen.<sup>7</sup>

In einem zweiten Forschungsvorhaben ließ das UBA die **Auswirkungen** einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 auf **Verkehr, Lärm und Luftverschmutzung** untersuchen. Als Grundlage dienten Verkehrssimulationen aus den Städten Göttingen, Halle/Saale und Ravensburg. Die Simulationen basierten auf der Annahme, dass Tempo 30 grundsätzlich ab dem Ortseingangsschild gilt, jedoch auf einigen wenigen geeigneten Hauptverkehrsstraßen Ausnahmen mit höheren Geschwindigkeiten möglich sind.<sup>8</sup> In dem Abschlussbericht wird die notwendige Fahrzeit als **nur einer** von mehreren Faktoren gesehen, die die im Fahrplan beschriebene Beförderungszeit beeinflussen. Als **weitere Einflussfaktoren** werden u. a. Fahrgastwechselzeiten, Pufferzeiten, Wartezeiten beim Einfahren und Verlassen der Haltestelle benannt. Neben den reinen Beförderungszeiten im ÖPNV müssten auch die **Gesamtreisezeiten** betrachtet werden, zu denen Zugangszeit, Startwartezzeit, Umsteigewartezeit und Abgangszeit gehören. In vorliegenden Untersuchungen seien **längere Beförderungszeiten** und **höhere Betriebskosten** durch geringere Höchstgeschwindigkeiten **belegt**. Die beobachteten Fahrzeitverlängerungen erreichten hierbei vereinzelt Werte von über 30 Prozent, lagen jedoch in der Regel zwischen 10 und 20 Prozent. Größere Beeinträchtigungen seien insbesondere im Zusammenhang mit baulichen Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit berichtet worden.<sup>9</sup>

Im Anhang A des Abschlussberichts zu letzterem Forschungsvorhaben findet sich eine vergleichende Zusammenfassung der Methoden und Ergebnisse der beiden Forschungsprojekte.<sup>10</sup>

Das **Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg** führt im Rahmen eines Schreibens zur Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg an die zuständigen Stellen im **Februar 2023** zur Beurteilung der Auswirkungen einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf den ÖPNV aus, dass überschlägig von einer **Fahrtzeitverlängerung** von 20

---

6 Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung, Umweltbundesamt, Abschlussbericht, Januar 2023, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_14-2023\\_fluessiger\\_verkehr\\_fuer\\_klimaschutz\\_und\\_luftreinhaltung.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_14-2023_fluessiger_verkehr_fuer_klimaschutz_und_luftreinhaltung.pdf).

7 Factsheet „Klimaschutz- und Luftreinhalteeffekte durch Tempo 30 innerorts in den Stadtregionen Dresden, Magdeburg und Stuttgart, Umweltbundesamt TEXTE 14/2023, S. 5, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/klimaschutz- und\\_luftreinhalteeffekte\\_durch\\_tempo\\_30\\_innerorts\\_in\\_den\\_stadtregionen\\_dresden\\_magdeburg\\_und\\_stuttgart.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/klimaschutz- und_luftreinhalteeffekte_durch_tempo_30_innerorts_in_den_stadtregionen_dresden_magdeburg_und_stuttgart.pdf).

8 <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltwirkungen-einer-inneroertlichen>.

9 Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, Umweltbundesamt, Abschlussbericht, März 2023, S. 38 f, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_50-2023\\_umweltwirkungen\\_einer\\_inneroertlichen\\_regelgeschwindigkeit\\_von\\_30\\_kmh.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_50-2023_umweltwirkungen_einer_inneroertlichen_regelgeschwindigkeit_von_30_kmh.pdf).

10 Ebenda, S. 144 ff.

Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden könne. Es wird weiter ausgeführt: „Sofern Bedenken gegen eine vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung bestehen, sollen Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen solche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange konkret und quantifiziert darlegen. Die Möglichkeiten, durch flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV beizutragen, sollten im Zuge der kooperativen Maßnahmenplanung in den Blick genommen werden. Über das LGVFG<sup>[11]</sup> bestehen ggf. entsprechende Fördermöglichkeiten. Soweit die Fahrzeit des ÖPNV zu stark eingeschränkt würde, sind Möglichkeiten zu prüfen, den ÖPNV von der Geschwindigkeitsbeschränkung auszunehmen.“<sup>[12]</sup>

Eine Studie der **Metron-AG** im Auftrag des **Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS)** aus dem Jahr **2023** untersucht ebenfalls die Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr und kommt zu dem Ergebnis, „dass Tempo 30 zu geringen Fahrzeitverlängerungen im ÖV von durchschnittlich 1,5 Sekunden pro 100 Meter Strecke führen kann. Der Einfluss von Tempo 30 auf ein ÖV-System ist jedoch nicht allgemeingültig berechenbar, sondern muss im Einzelfall ermittelt werden. Ob und wie stark sich Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr auswirkt, muss situativ beurteilt werden. Idealerweise wird die Einführung von Tempo 30 daher in ein ganzheitliches Verkehrskonzept eingebettet. Darin können Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen auf den ÖV entwickelt werden, beispielsweise Vortrittsregelungen, ÖV-Bevorzugungen oder Fahrbahnhaltestellen“<sup>[13]</sup>.<sup>[14]</sup> Der **VCS** erstellte auf Basis der Studie eine **Broschüre** mit dem Titel „Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30? Empfehlungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr“<sup>[15]</sup>.

In einer **laufenden** Studie des **KIT (Karlsruher Institut für Technologie)** werden die Auswirkungen von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf **Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit** und **Luftqualität** untersucht. Hinsichtlich der Problemstellung wird ausgeführt:

„In der politischen und öffentlichen Debatte um eine Verbesserung der Umweltbedingungen in Städten und Gemeinden – zunächst mit Fokus auf Lärmbelastungen, mittlerweile auch in Bezug auf Luftqualität und Klimaschutz (Stichwort: Klimaneutrale Kommunen) – wird als eine Maßnahme zur Reduktion von verkehrsbedingten Emissionen die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in unterschiedlichem Umfang diskutiert. Die in der Diskussion befindlichen Szenarien reichen dabei von einer Ausweitung der bisherigen

11 LGVFG – Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

12 Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 08.02.2023, S. 24, [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230208\\_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230208_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf).

13 Tempo 30 und ÖV, Studie, Metron AG, <https://www.metron.ch/projekte/tempo-30-und-oev-studie/>.

14 Ein zusammenfassender Artikel zu der Studie ist verfügbar unter: Auswirkungen von Tempo 30 auf den Busverkehr, Zukunft Mobilität, 14.07.2023, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/173775/oefentlicher-personennahverkehr/wirkung-tempo30-busverkehr-oepnv/>.

15 Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30? Empfehlungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Februar 2023, [https://vcs-verkehrs.files.svcdn.com/production/files/Publikationen/Publikationen\\_Deutsch/20230201-studie-t30-oev-de.pdf?dm=1724158597](https://vcs-verkehrs.files.svcdn.com/production/files/Publikationen/Publikationen_Deutsch/20230201-studie-t30-oev-de.pdf?dm=1724158597).

Anordnungspraxis auf größere Teile des Hauptverkehrsstraßennetzes bis hin zu einer flächen-deckenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten innerörtlichen Straßennetz. Hierbei stellt sich insbesondere auch die Frage nach den verkehrstechnischen Auswirkungen dieser Maßnahmen, insbesondere in Bezug auf die Kapazität von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen.“<sup>16</sup>

Die Ergebnisse sollen als **Grundlage** für eine Hochrechnung der zu **erwartenden Auswirkungen** einer bundesweit veränderten Anordnungspraxis auf die Verkehrs- und Angebotsqualitäten genutzt werden.<sup>17</sup> Bei den Untersuchungen stand der allgemeine Verkehrsablauf und nicht explizit der ÖPNV im Fokus.<sup>18</sup>

### 3. Stellungnahmen

Die folgenden Stellungnahmen sind in chronologischer Reihenfolge aufgeführt. Die Auslistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Nordrhein-Westfalen**, bezeichnet in seiner Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschusses am **10.11.2021** zum Thema: „Mehr Verkehrssicherheit, bessere Luft und weniger Lärm – Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften“ die Einführung von Tempo 30 innerhalb geschlossener Ortschaften als regelmäßige Geschwindigkeitsobergrenze als **überlegenswert**. Neben einer **erhöhten Verkehrssicherheit** sei auch mit einer **Reduktion von Lärm und Schadstoffemissionen** zu rechnen. Ein generelles Tempo 30 sei aber für den ÖPNV und auch für die Fahrgäste des ÖPNV aufgrund **erheblicher Attraktivitäts- und Leistungseinbußen** nachteilig:<sup>19</sup>

- *Deutliche Verlängerung der Fahrzeit von Bussen und Straßenbahnen*

Aktuell betrage die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit des ÖPNV im städtischen Bereich (allerdings mit teils merklichen Abweichungen in beide Richtungen) ca. 21 km/h. Exemplarische Berechnungen für eine Stadt mit einem Straßenbahn-System hätten gezeigt, dass sich die Reisegeschwindigkeit für den Fahrgäst bei flächendeckender Einführung von Tempo 30 um 1,4 km/h für die Straßenbahn und um 3,3 km/h für den Bus verlangsamen würde. Die durchschnittliche Busfahrt werde in diesem Beispiel für die Fahrgäste knapp 16 % länger, die Fahrt mit der Straßenbahn nehme rund 7 % mehr Zeit in Anspruch. Da der Bus anders als der Pkw in aller Regel nicht den kürzesten Weg fahre,

---

16 Nachweis der Auswirkungen von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Luftqualität, Karlsruher Institut für Technologie (KIT), [https://www.ifv.kit.edu/forschungsprojekte\\_1897.php](https://www.ifv.kit.edu/forschungsprojekte_1897.php).

17 Ebenda.

18 Auskunft des KIT vom 06.10.2025.

19 Mehr Verkehrssicherheit, bessere Luft und weniger Lärm – Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften, VDV, Nordrhein-Westfalen, Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschusses am 10.11.2021, 03.11.2021, <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMST17-4486.pdf>.

verschlechterte diese Fahrzeitverlängerung die relative Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Pkw erheblich.

– *Verlust von Anschlüssen*

Der ÖPNV werde als Netz geplant, um die Erreichbarkeit möglichst vieler Ziele mit möglichst wenigen Umsteigevorgängen zu gewährleisten. Das setze verlässliche Anschlüsse voraus. Verlängerten sich die Fahrzeiten, könnten vielerorts die Anschlüsse nicht mehr gewährleistet werden. Insbesondere im Überland- und Eisenbahnverkehr stelle dies für die Fahrgäste ein durchgreifendes Nutzungshemmnis dar, weil hier auf vielen Relationen der 1-Stunden-Takt die Regel ist. Auch dadurch verschlechterte sich die relative Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr teils erheblich.

– *Höhere Kosten*

Benötige ein Fahrzeug für dieselbe Wegstrecke mehr Zeit, müssten mehr Fahrzeuge für das-selbe Verkehrsangebot bereitgestellt werden.

– *Kreisverkehre an Kreuzungen*

Zusätzliche Kreisverkehre an Kreuzungen im Rahmen einer Tempo-30-Einführung könnten den Verkehrsfluss verstetigen, seien aber für Busse aufgrund ihrer Größe und ihres geringeren Beschleunigungsvermögens problematisch. Hinzu komme die von den Fahrgästen als unangenehm empfundene Querbeschleunigung bei der Kurvenfahrt durch den Kreisverkehr. Dies gelte sinngemäß auch für z. B. bauliche Hindernisse wie Fahrbahnschwellen, Aufpflasterungen, Straßenverengungen oder Fahrgassenverschwenkungen.

Der **Verband Spedition und Logistik (VSL) Nordrhein-Westfalen** kommt in seiner Stellungnahme zu eben dieser Anhörung des Verkehrsausschusses am **10. November 2021** ebenso zu dem Ergebnis, dass eine längere Fahrzeit deutlich höhere Kosten, vor allem für die Fahrzeuganschaffung, die Instandhaltung und das Fahrpersonal verursache. Hinzu komme das mögliche Verpassen von Anschlussverbindungen. In der Folge sinke die Annahme des ÖPNV durch die Bevölkerung und die Attraktivität des ÖPNV.<sup>20</sup>

Die **Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen** sieht in ihrer Stellungnahme zur oben genannten Anhörung den Bund in der Pflicht, die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, damit Kommunen Tempo 30 dort anordnen können, wo sie es für sinnvoll halten – auch auf Hauptverkehrsstraßen. Dies solle Teil eines übergreifenden Verkehrskonzepts sein, das flexible und lokale Geschwindigkeitsregelungen ermögliche, ohne dabei jede Maßnahme einzeln begründen zu müssen. Gleichzeitig solle Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen weiterhin erlaubt bleiben, insbesondere unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit. Wichtig sei den Kommunen, dass der straßengebundene ÖPNV durch Tempo 30 nicht benachteiligt werde. Daher

---

20 Mehr Verkehrssicherheit, bessere Luft und weniger Lärm – Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften, Verband Spedition und Logistik (VSL) Nordrhein-Westfalen e.V., Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschusses am 10.11.2021, S. 6, <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMST17-4450.pdf>.

solle vor entsprechenden Entscheidungen das Einvernehmen mit ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gesucht werden sowie stark frequentierte ÖPNV-Achsen bei Bedarf von Tempo 30 ausgenommen werden. Die Kommunen halten es für notwendig, zentrale Aspekte einer möglichen Neuregelung in Modellvorhaben praktisch zu erproben und vertieft zu untersuchen.<sup>21</sup>

Der **VDV** legt in einem erneuten Positionspapier im Jahr **2022** dar, dass er einen **Zielkonflikt** zwischen Verkehrsberuhigung, Stadtplanung und einem leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr sehe. Zwar würden niedrigere Geschwindigkeiten wie Tempo 30 zur Verkehrssicherheit und Stadtverträglichkeit beitragen, sie könnten jedoch die Fahrzeiten von Bus und Bahn verlängern, zusätzliche Fahrzeuge erfordern und dadurch Kosten erhöhen. Deshalb sollte Tempo 30 nicht pauschal auf Hauptverkehrsstraßen mit Linienverkehr gelten, solange keine eigenen Fahrwege oder getrennten Bahnkörper für den ÖPNV existieren. Auf diesen Hauptstrecken sollte Tempo 50 möglich bleiben. Fahrzeitverluste sollten durch Vorrangschaltungen oder andere Bevorrechtigungen ausgeglichen werden. Insbesondere seien Maßnahmen wie Haltestellenkaps<sup>22</sup>, Busspuren und Ampelvorrang wichtig, um den ÖPNV attraktiver und konkurrenzfähig zum Auto zu machen.<sup>23</sup>

Auf dem ÖPNV-Kongress des **Verbands Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e.V. (WBO)**<sup>24</sup> am **10. Mai 2023** wurde u. a. auf das Positionspapier „Lärmaktionspläne im VVS: Wechselwirkungen mit dem öffentlichen Nahverkehr“ des **Verkehrsverbunds Stuttgart (VVS)** hingewiesen, in dem folgende Lösungsansätze bzw. Begleitmaßnahmen zu einer Geschwindigkeitsreduzierung aufgeführt werden:<sup>25</sup>

- Augenmaß bei Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen mit Linienbusverkehr,
- behinderungsfreie Fahrt zwischen den Haltestellen,

21 Mehr Verkehrssicherheit, bessere Luft und weniger Lärm – Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften, Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen, Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschusses am 10.11.2021, 02.11.2021, S. 2, <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMST17-4487.pdf>.

22 Bei Haltestellenkaps handelt es sich um eine Sonderform der Fahrbahnrandhaltestelle, bei der der Bordstein im Haltestellengebiet an den Rand der durchgehenden Fahrbahn herangezogen wird. Der Bordstein bildet so eine Linie mit den Außenkanten der vor oder hinter der Haltestelle parkenden Fahrzeuge. Siehe: <https://www.vdv.de/hochwertige-haltestellen-unverzichtbar.pdfx>.

23 Mobilitätswende stadtverträglich gestalten – so bleiben Bus & Bahn auch bei Tempobeschränkungen attraktiv; Hinweise zu Tempo 30 aus der ÖPNV-Perspektive, VDV, Positionspapier, Januar 2022, S. 15, <https://www.vdv.de/vdv-positionspapier-temporeduzierung-stadtverkehr.pdfx>.

24 Lärmaktionsplan: Wird der ÖPNV ausgebremst?, ÖPNV-Kongress des WBO am 10.05.2023 in Sindelfingen, [https://www.wbo.de/?option=com\\_ml\\_unternehmen&task=zeigedatei&date=OUZkalRnT0ZNeG-FtQU1NXRNejBoRy82SFU5bmZOMFZzdDVYWFNzdGQweUpIb1hIN1p0aURPMktyS1Mrdy9PU-EQxbmtSUFZpdkM2aFZ2M2NOT1BaODFLdTdQytoQzZZeFd6ZzBOVVpXZFU4cHRF-bUYrSjdBQUtEYjFXU1BLVIZZYITMnjJVN3hDNjjGRDNhQvtmNXFkaG8=](https://www.wbo.de/?option=com_ml_unternehmen&task=zeigedatei&date=OUZkalRnT0ZNeG-FtQU1NXRNejBoRy82SFU5bmZOMFZzdDVYWFNzdGQweUpIb1hIN1p0aURPMktyS1Mrdy9PU-EQxbmtSUFZpdkM2aFZ2M2NOT1BaODFLdTdQytoQzZZeFd6ZzBOVVpXZFU4cHRF-bUYrSjdBQUtEYjFXU1BLVIZZYITMnjJVN3hDNjjGRDNhQvtmNXFkaG8=).

25 Positionspapier „Lärmaktionspläne im VVS: Wechselwirkungen mit dem öffentlichen Nahverkehr“, VVS, S. 2f, <https://download.vvs.de/VVS-Positionspapier-Laermaktionsplaene.pdf>.

- 
- Bevorrechtigung und Beschleunigung, d. h. Entfall von Busbuchten zugunsten von Haltestellen, bei denen die Busse auf der Fahrbahn ohne Verschwenkung direkt an der Bordsteinkante halten können, kritische Prüfung der Knotenform „Kreisverkehr“ sowie Busbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen.

Aus Sicht des WBO wäre es folgerichtig, die Fahrpläne im ÖPNV bei Absenkung der Höchstgeschwindigkeit entsprechend anzupassen (gemäß § 40 Absatz 2 PBefG).<sup>26</sup>

In einem Hintergrundpapier aus dem **Jahr 2023** führt der **Verkehrsclub Deutschland (VCD)** aus, dass der Kritikpunkt, Tempo 30 führe zu langen Fahrzeiten und Staus, so nicht haltbar sei. Demnach hätten erste Untersuchungen zu den Auswirkungen **flächenhafter Geschwindigkeitsreduzierung** z. B. aus Großbritannien gezeigt, dass die Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 mph **keine Verzögerungen im öffentlichen Busverkehr** mit sich gebracht habe. Unter dem Motto „20's Plenty for Us“ hatten 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<sup>27</sup>. Der VCD schlussfolgert, dass insbesondere im städtischen Raum die Fahrzeit **nicht** von der Höchstgeschwindigkeit bestimmt werde, sondern vor allem dadurch, ob der Verkehr stockend vorangehe oder gleichmäßig fließe.<sup>28</sup>

Eine Senkung der zulässigen Geschwindigkeit entlang einer Straße oder als neue Regelgeschwindigkeit führt nach Auskunft des **Instituts für Straßen- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart** zu positiven Auswirkungen, wie z. B. eine höhere Verkehrssicherheit, geringere Lärm- und Schadstoffemissionen oder Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr. Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann aber auch die Fahrtzeiten der ÖPNV-Fahrzeuge zwischen den Haltestellen verlängern. In der Folge führt dies zu längeren Reisezeiten für die Fahrgäste, aber auch zu längeren Umlaufzeiten für die Verkehrsunternehmen, die wiederum die Kosten für das Fahrpersonal und die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge erhöhen können. Im Falle einer abschnittsbezogenen Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit findet in der Regel bereits im Vorfeld eine Abwägung der Verkehrsbehörde zwischen den Anforderungen der Verkehrssicherheit bzw. der Luftreinhaltung und anderen Belangen (z. B. ÖPNV) statt. In diesem Fall muss der ÖPNV auch dann langsamer fahren, wenn damit zusätzliche Aufwände verbunden sind. Bei einer abschnittsbezogenen Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden die Fahrtzeitverlängerungen aber im Mittel klein sein. Im ÖPNV kann im Einzelfall aber bereits eine kleine Fahrtzeitverlängerung ein zusätzliches Fahrzeug erfordern.<sup>29</sup>

---

26 Auskunft des WBO vom 01.10.2025.

27 Edinburgh (2019): Evaluation of the 20mph Speed Limit Roll Out, <https://democracy.edinburgh.gov.uk/documents/s9492/Item%207.3%20-%20Evaluation%20of%2020mph%20with%20appendices.pdf>. (10.08.2023)

28 Tempo 30, Hintergründe zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und den Vorteilen für Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität, VCD-Hintergrundpapier 10/2023, S. 5, [https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/Hintergrundpapier\\_Tempo\\_30\\_231024\\_01.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/Hintergrundpapier_Tempo_30_231024_01.pdf).

29 Auskunft der Universität Stuttgart, Institut für Straßen- und Verkehrswesen, Lehrstuhl Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik vom 02.10.2025.

#### 4. Fazit

Mögliche negative Folgen einer zunehmenden Tempo-30-Regelung auf Hauptverkehrsstraßen auf einen busbasierten öffentlichen Personennahverkehr, wie beispielsweise längere Fahrzeiten, höhere Kosten, Verlust von Anschlüssen, sind fachlich begründet und durch statistische Daten untermauert. Allerdings lassen sich viele dieser Effekte durch gezielte verkehrsplanerische Maßnahmen – etwa angepasste Vorfahrtsregelungen – erheblich abmildern. Wird Tempo 30 jedoch ohne begleitende Maßnahmen eingeführt, kann dies tatsächlich zu Zeitverlusten, höheren Kosten und einer sinkenden Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs führen.

\*\*\*