

06.11.2025

Evaluierung T30/40 Innenstadt

Reduzierung der
Höchstgeschwindigkeiten auf 30
bzw. 40 km/h zur Lärmvermeidung
– Auswirkungen auf den Verkehr in
Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt



Ausgangslage Wiesbaden

- Mit Beschluss Nr. 632 der Stadtverordnetenversammlung vom 20.12.2023 wurde in Wiesbaden flächendeckend Tempo 30-40 in der Innenstadt eingerichtet um eine Minderung des Verkehrslärms zu erreichen.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde entsprechend der Grafik auf 30 bzw. 40 km/h herabgesetzt
- Umsetzung der Maßnahme ab Sommer 2024
- Die vorliegende Evaluierung zeigt die verkehrliche Auswirkung der Maßnahme

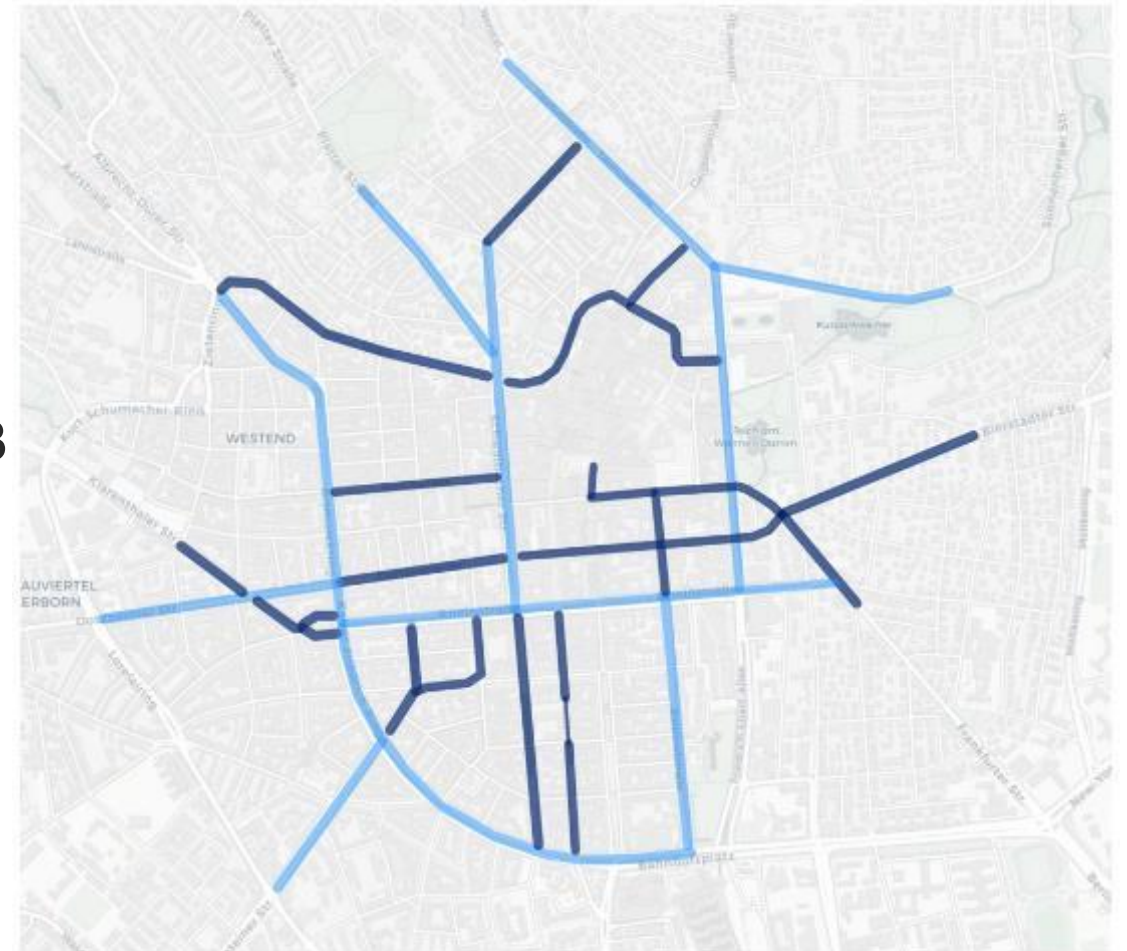


Abb.1: Planungsraum, Konzept T30/T40 Innenstadt
(hellblau = T40, dunkelblau = T30)

40 30

Quelle: LH Wiesbaden, (2025). Konzept Tempo 30, Tempo 40 in der Innenstadt. eigene Darstellung via Visum

Forschungsfragen:

Werden die lt. Konzept 12/2023 prognostizierten Verkehrsauswirkungen für die umgesetzte Planungsvariante erreicht?

1. Welche Geschwindigkeitsniveaus haben sich auf den relevanten Strecken eingestellt und werden die Ziele hiermit erreicht?
2. Welche Verkehrsmengenverlagerungen haben im Haupt- und Nebennetz stattgefunden? Konnte eine Verlagerung ins Nebennetz vermieden werden? Welche Auffälligkeiten bestehen und wo sind diese verortet?
3. Wie hat sich die Reisezeit auf den im Konzept festgelegten Referenz-Strecken verändert? Werden die Ziele eingehalten?
4. Welche Auswirkungen für den Buslinienverkehr in Bezug auf die Fahrzeiten und den Betriebsablauf sind seit Einführung eingetreten?

Anlage 1 zur Sitzungsvorlage

Konzept
Tempo 30/Tempo 40
in der Innenstadt

Landeshauptstadt Wiesbaden
- Der Magistrat -
Beauftragte für Bau und Verkehr
Quirin-Steinmann-Ring 15
65183 Wiesbaden

1.) Geschwindigkeitsniveaus? / Ziele hiermit erreicht?

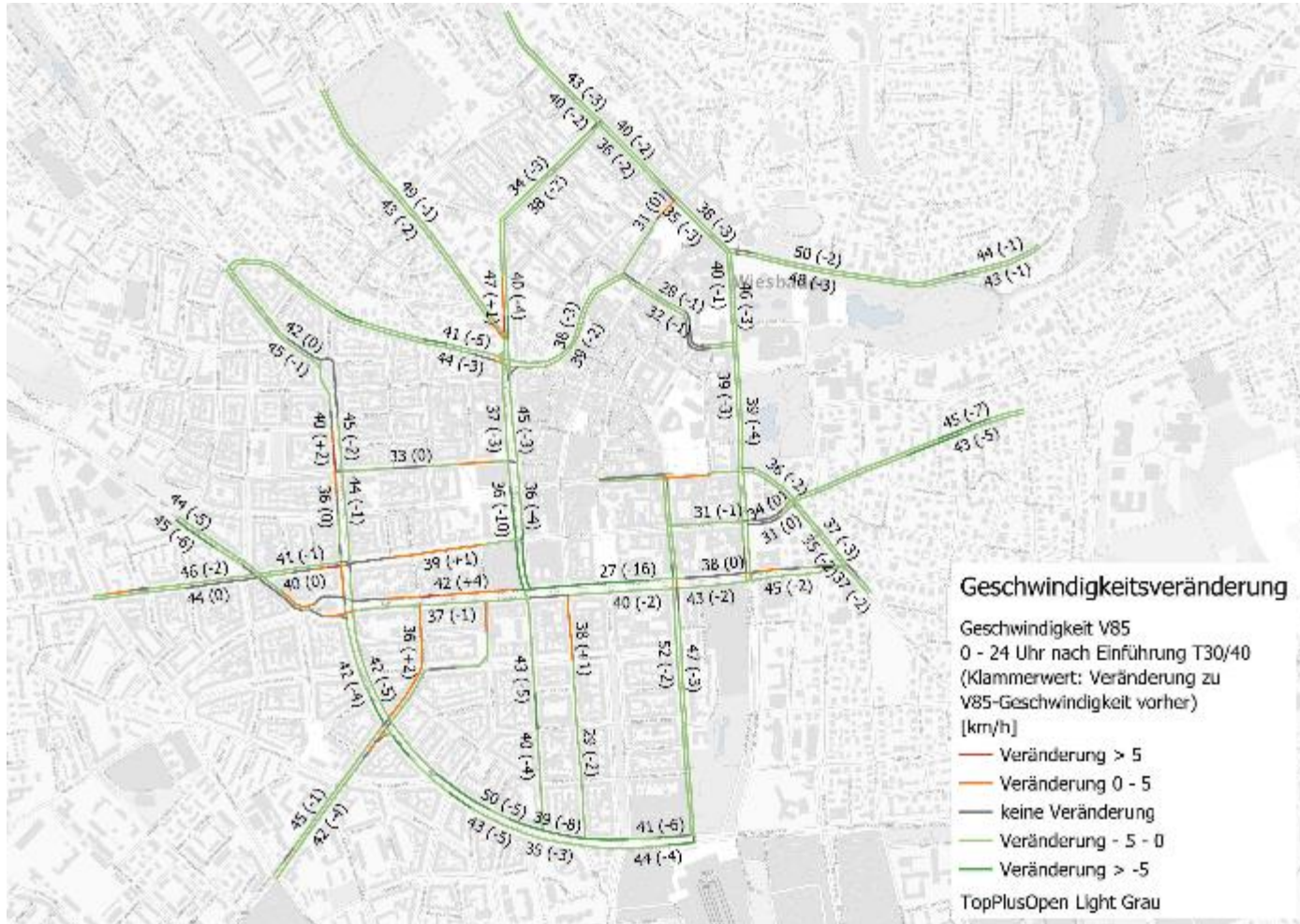
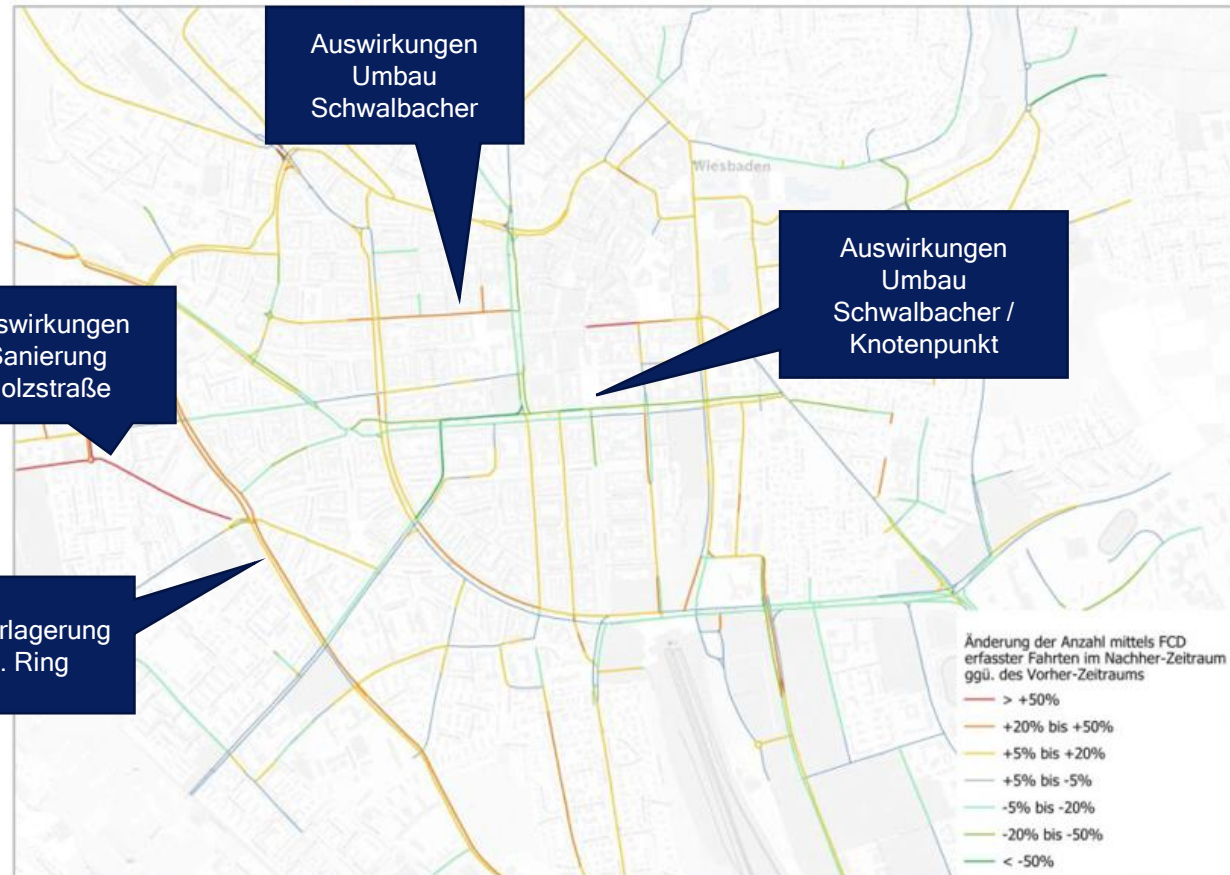


Abb. 2: Veränderung der v85-Geschwindigkeit, Ganzttag (0-24 Uhr)

Quelle: Ingenieurbüro Helmert, (2025). *Evaluation der Maßnahme T30/40 in der Innenstadt Wiesbadens anhand von Floating-Car-Daten*

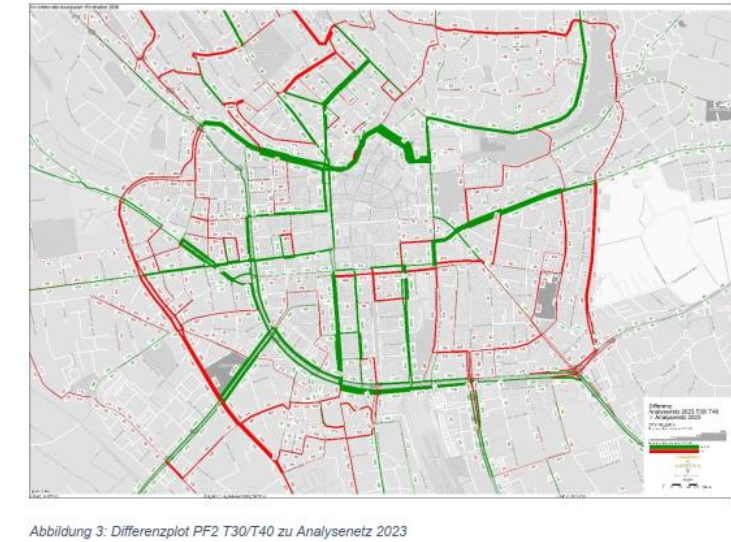
- Grundsätzlich senkte sich die Geschwindigkeit in rd. 80% der betrachteten Strecken.
- Besonderheit Rheinstraße: Baustelle während Erhebungen

2.) Verkehrsverlagerungen IST zu Prognose



Evaluierung T30/40 Innenstadt

Abb. 3: Änderung der Anzahl mittels FCD erfasster Fahrten (mind. 2.160 Fahrten / Streckensegment)
Quelle: Ingenieurbüro Helmert, (2025). Evaluation der Maßnahme T30/40 in der Innenstadt Wiesbadens anhand von Floating-Car-Daten



- Verkehrsmengen?
 - ✓ Verlagerung auf den 2. Ring findet - wie prognostiziert - statt
- Verlagerung ins Nebennetz vermieden?
 - ✓ Nebennetz unauffällig, Einzelbereiche weiter unter Beobachtung
- Auffälligkeiten?
 - Datenlage aufgrund verschiedener Baustellensituationen eingeschränkt
 - ✓ Kaum Beschwerdelage aus der Anwohnerschaft

3.) Reisezeit auf Referenz-Strecken? Ziele eingehalten?

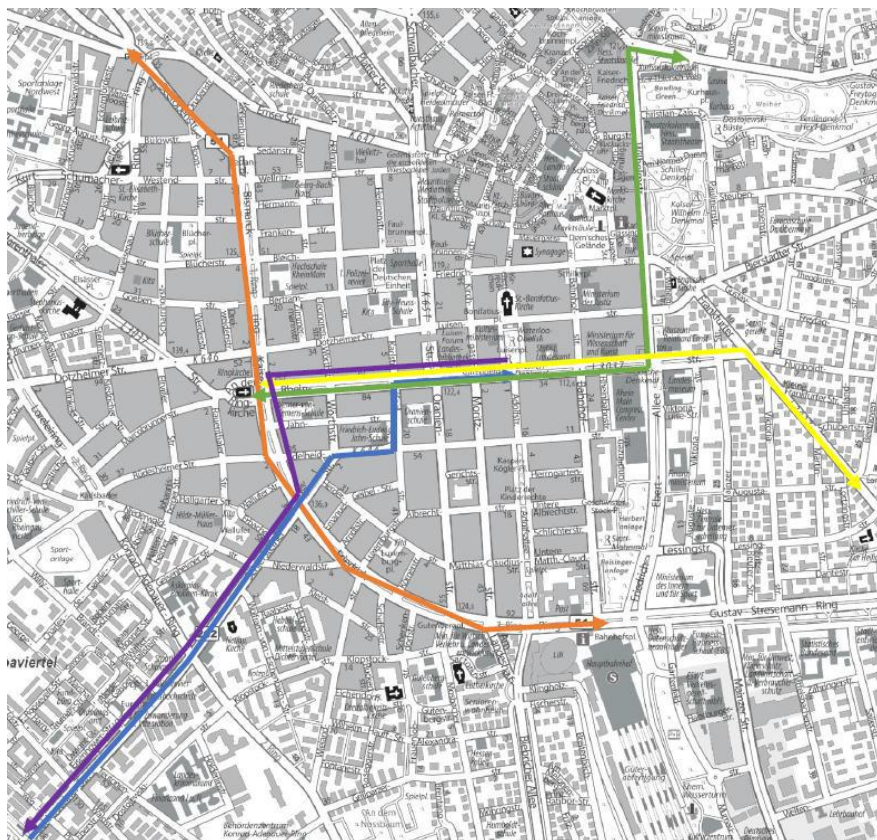


Abb. 4: Definition der Referenzstrecken

Quelle: Ingenieurbüro Helmert, (2025). *Evaluation der Maßnahme T30/40 in der Innenstadt Wiesbadens anhand von Floating-Car-Daten*

Evaluierung T30/40 Innenstadt

	Mittlere Reise- geschwindigkeit	Mittlere Reisezeit pro km
vorher	20,7 km/h	174,2 sec
nachher	19,2 km/h	187,9 sec
Delta	- 1,5 km/h	+ 13,7 sec

- Delta aus Prognose: + 24 sec
- Real: + 13,7 sec
- Ziel <30 sec damit in allen Fällen eingehalten

Beispiel: Schiersteiner Straße - Rheinstraße (Luisenplatz): +17 Sekunden

- Dürerplatz – Hauptbahnhof
- — Schiersteiner Straße – Rheinstraße (Luisenplatz)
- Sonnenberger Straße – Ringkirche
- Frankfurter Straße (St. Josefs-Hospital) – Ringkirche

4.) Buslinienverkehr?

Der Einfluss von T30/40 auf Fahrzeiten ist eher nachrangig und zurzeit nicht messbar.

Nachrangig, da im innerstädtischen Bereich aus Sicherheitsgründen der Passagiere nicht schneller als 30 bzw. 40 km/h gefahren

Aus Fahrzeitprüfungen der ESWE geht hervor, dass folgende Umstände die Fahrzeit negativ beeinflussen:

- parkende und haltende Fahrzeuge im Haltestellenbereich oder auf Bus- und Umweltspuren
- Falsch abgestellte Fahrzeuge in Einmündungsbereichen

Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 29.04.2025:

Der Magistrat wird gebeten, zu berichten,

- a) ob die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den neu beschilderten Strecken kontrolliert wurde;
- b) in welchem Umfang diese Kontrollen durchgeführt wurden (insbesondere Anzahl und Orte der Kontrollen) und welche Ergebnisse (insbesondere Anzahl der Verstöße, Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung) gemacht wurden;
- c) ob eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Strecken, wie z. B. den zweiten Ring, erreicht wurde;  [Ja, Folie #5](#)
- d) ob Messungen zur Lärm- und Schadstoffreduzierung stattgefunden haben, inwieweit diese von den Messergebnissen vor Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzungen abweichen und welche Schlüsse aus den erzielten Ergebnissen zu ziehen sind;
- e) wie sich die Unfallzahlen auf diesen Strecken seit der Geschwindigkeitsbeschränkung entwickelt haben;
- f) welche Rückmeldungen seitens ESWE Verkehr hinsichtlich der Auswirkungen auf den Busverkehr und die Einhaltung der Fahrplanzeiten vorliegen;  [Vgl. Folie #7](#)
- g) ob es anhängige Rechtsstreitigkeiten wegen der neu eingeführten Temporeduzierung von betroffenen Verkehrsteilnehmern gibt.

Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 29.04.2025

- a) Wurde die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den neu beschilderten Strecken kontrolliert? Prognostizierte Verkehrsauswirkungen erreicht?
- Ja.
- b) in welchem Umfang wurden diese Kontrollen durchgeführt (insbesondere Anzahl und Orte der Kontrollen) und welche Ergebnisse (insbesondere Anzahl der Verstöße, Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung) wurden gemacht?
- die Kontrollen erfolgen regelmäßig, zum Teil wöchentlich im Rahmen der mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen.
 - Die Zahl der Überschreitungen war erwartungsgemäß zu Beginn hoch, nähert sich aber über den Gewöhnungsprozess stetig den sonst üblichen Werten an.
 - Detaillierte statistische Erfassungen speziell zu Straßen mit neuer Beschilderung liegen nicht vor.

d) Haben Messungen zur Lärm- und Schadstoffreduzierung stattgefunden? Inwieweit weichen diese von den Messergebnissen vor Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzungen ab? Welche Schlüsse sind aus den erzielten Ergebnissen zu ziehen?

- **Straßenverkehrslärm** wird nicht durch Messungen ermittelt, sondern berechnet.
- Amt 66 hat eine erste Evaluierung der Geschwindigkeitsentwicklung mittels Floating Car Data errechnet. D. h. es wurden Daten aus Navigationsgeräten verwendet.
- Eine detaillierte Analyse der Ergebnisse ist noch nicht erfolgt.
- Aus der Auswertung ist abzuleiten, dass die Temporeduzierung wirkt und es somit zur Lärmreduzierung kommt, da gilt: Geschwindigkeitsreduktion = Lärmreduktion.
- Kontinuierliche, mehrjährige **Luftschadstoffmessungen** durch LHW und HLNUG im gesamten Stadtgebiet. Keine zusätzliche Luftschadstoff-Messkampagne zum Thema T30/40 beauftragt / durchgeführt.
- Ergebnisse zeigen eine stetige Verbesserung der Luftqualität. (ca. Halbierung der NO₂-Belastung gegenüber 2015.)
- Der Einfluss von T30/40 kann nicht separat festgestellt werden, weil viele Faktoren zusammenwirken (u.a. Wetter, saisonale Verkehrsschwankungen, Verkehrsfluss u. Baustellen, schadstoffärmere Kfz im Straßenverkehr, E-Mobilität)

Antrag der Fraktionen CDU und FDP vom 29.04.2025

- e) wie sich die Unfallzahlen auf diesen Strecken seit der Geschwindigkeitsbeschränkung entwickelt haben?
 - Die Unfallzahlen des Jahres 2024 für das Streckennetz, in dem Temporeduzierungen vorgenommen wurden, haben sich im Vergleich zu den Vorjahren nicht wesentlich verändert.
- g) Gibt es anhängige Rechtsstreitigkeiten wegen der neu eingeführten Temporeduzierung von betroffenen Verkehrsteilnehmern?
 - Zum heutigen Tage sind keine Rechtsstreitigkeiten bekannt.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Tiefbau- und Vermessungsamt

6602 Verkehrsplanung und -technik

Tiefbauamt.Anfragenvpl@wiesbaden.de

Telefon: 0611 31 2784