VCD Mobilität für Menschen.

Tempo 30

Soforthilfepapier

Sie wollen Tempo 30?
Wir sagen Ihnen was geht!

Erste Hilfe für Tempo 30

Sie wohnen in einem Bereich oder einer Straße, in der 50 km/h zu schnell ist? Vielleicht gab es auch vermehrt Unfälle, es ist besonders laut oder Sie machen sich Sorgen um die Sicherheit von Kindern und älteren Menschen? Dann hilft Ihnen dieses Papier zu überprüfen, ob eine Temporeduzierung für Ihre Straße oder Ihr Gebiet nach heutigem Recht möglich ist.

Flächendeckend Tempo 30

In vielen europäischen Städten und Regionen ist Tempo 30 innerorts bereits die Regelgeschwindigkeit. Spanien hat Tempo 30 als generelle Regelgeschwindigkeit für alle einspurigen innerstädtischen Straßen eingeführt, was etwa 80 Prozent des städtischen Straßennetzes ausmacht. Frankreich hat ebenfalls eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Städten wie Paris, Grenoble und Lille. Belgien (insbesondere die Region Brüssel) und die Niederlande haben ebenfalls Tempo 30 in vielen Städten eingeführt.

Der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzt sich seit seiner Gründung für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften ein. Das bedeutet: schneller als 30 km/h dürfte zukünftig nur dort gefahren werden, wo der Bedarf an einer höheren Geschwindigkeit nachgewiesen und sichergestellt werden kann. Dadurch müsste nicht mehr wie jetzt der Großteil aller Straßen überprüft und beschildert werden, sondern nur noch der kleine Teil Hauptstraßen mit wichtiger Verbindungsfunktion. Auch die Kommunen könnten dadurch sinnvoller planen. Mit einer entsprechenden Änderung der Straßenverkehrsordnung können wir viel erreichen:

- **mehr Sicherheit auf unseren Straßen,**
- **mehr Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern,**
- **mehr Klarheit und Übersichtlichkeit bei den Verkehrsregeln,**
- **geringerer bürokratischer Aufwand für die Ausweisung von Tempobeschränkungen**
- **und nicht zuletzt einen flüssigen und gleichmäßigen Verkehrsablauf.**

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit wäre sicher auch für Ihr Anliegen eine ideale Lösung, aber dafür ist eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) nötig und das braucht Zeit und langen Atem.

So lange wollen und sollen Sie nicht warten! Deshalb haben wir dieses Soforthilfepapier für Sie entwickelt, damit Sie sich heute schon für mehr Tempo 30 in Ihrer Kommune engagieren können. Mit der Checkliste können Sie schnell prüfen, wie Sie die bestehenden rechtlichen Möglichkeiten zur Einrichtung von Tempo 30 ausschöpfen können.

Sie haben vier Möglichkeiten für eine Temporeduzierung:

Erstens sollten überall im Nebenstraßennetz (Wohnstraßen, zentrale Bereiche, etc.) Tempo 30-Zonen schon bestehen. Sie sind in den Orten der Normalfall[1], um Anwohnende, Radfahrende und zu Fußgehende vor Unfällen und Lärm zu schützen. Ist das bei Ihnen nicht so, sprechen Sie Ihre Gemeinde bzw. Stadt an. Sie soll ein Vorfahrtstraßennetz festlegen und kann dann auf fast allen anderen kommunalen Straßen Tempo 30-Zonen einführen.

Zweitens auf den übrigen innerörtlichen Straßen eine **streckenbezogene Temporeduzierung** bei Vorliegen einer besonderen Situation, also in einem zu begründenden Ausnahmefall. Dazu muss eine erhöhte Gefahr für Menschen, Umwelt oder das Klima bestehen und nachgewiesen werden. Das kann eine Unfallgefahr sein, aber auch die Gesundheit der Anwohnenden, z. B. bei Lärm. In manchen Bundesländern wird der Lärmschutz unterdrückt und nur auf die Unfallgefahr geschaut. Dafür muss der Nachweis erbracht werden, dass vermehrt Unfälle oder sehr schwere Unfallfolgen aufgetreten sind[2]. Konkret heißt das: Oft wird erst etwas getan, wenn Menschen bei Unfällen zu Schaden gekommen sind. In jedem Fall steht eine hohe Hürde vor streckenbezogenem Tempo 30. Diese Hürde wurde aber für bestimmte Situationen eingerissen.

Damit kommen wir zu Drittens: eine streckenbezogene Temporeduzierung vor folgenden schützenswerten Einrichtungen

- (allgemeinbildenden) Schulen,
- Förderschulen,
- Kindergärten, -tagesstätten, -krippen und -horten,
- Spielplätzen,
- Alten- und Pflegeheimen,
- Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z. B. Wohnheime, Tageseinrichtungen, Werkstätten)
- oder Krankenhäusern

Wichtig ist: Die Kommunen können heute in sensiblen Bereichen Tempo 30 anordnen.

Voraussetzung ist, dass die Einrichtung einen direkten Zugang zu der betroffenen Straße hat, also der Zugang nicht über eine Nebenstraße erfolgt. Der Abstand der Einrichtung von der betreffenden Straße spielt dabei keine Rolle. Es muss nicht der Hauptzugang sein, ein tatsächlich genutzter Nebenzugang genügt. Es genügt auch, wenn im Umfeld der Einrichtung starker Ziel- und Quellverkehr auftritt – etwa viele Fußgänger, die die Fahrbahn queren, Radfahrer und Fußgänger im Pulk, starker Bring- und Abholverkehr, Parkplatz suchende Autofahrer, eben das morgendliche und mittägliche Verkehrschaos, wie es zum Beispiel vor Schulen üblich

1 §39 Abs.1a StVO: „Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen zu rechnen."
2 Überprüfen Sie das Unfallgeschehen auf https://unfallatlas.statistikportal.de

ist. Wenn diese Voraussetzungen vorliegen, ist Tempo 30 hier der Regelfall. Abweichungen davon sind nur im Ausnahmefall zulässig und von der Fachbehörde zu begründen. Die einzig zulässigen Gründe gegen Tempo 30 sind hier die Behinderung des ÖPNV oder mögliche Verkehrsverlagerung durch Wohnstraßen. Auch an „hochfrequentierten" Schulwegen ist Tempo 30 nun der Regelfall. Hochfrequentiert sind Wege zwischen Wohngebieten und Schulen oder zu Bushaltestellen und Schulbushaltestellen, die nicht nur von wenigen Schülerinnen und Schülern gegangen werden. Auch aus Schulwegplänen kann sich ergeben, ob ein Schulweg als »Hauptschulweg« hochfrequentiert ist und auf dem gesamten Abschnitt Tempo 30 angeordnet werden muss. Auch wo viele Kinder die Fahrbahn queren, aber keine vernünftige Querungsanlage dabei hilft, ist Tempo 30 eine Soll-Regel.

An Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) ist nun ebenfalls vereinfacht Tempo 30 möglich. Die Geschwindigkeit wird insbesondere dort verpflichtend, wo die Sicht auf den Zebrastreifen und auf Personen, die dort hinübergehen wollen, zu gering ist.

Viertens ist Tempo 30 auch über eine Fahrradstraße oder Fahrradzone zu erreichen. Dort beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Die Voraussetzungen für Fahrradstraßen wurden in den letzten Änderungen der Verwaltungsvorschrift zur StVO Stück für Stück vereinfacht. Es genügt, dass die Straße eine »hohe Netzbedeutung« für den Radverkehr hat. Auf allen Fahrradhauptrouten, wie sie zum Beispiel der Radverkehrsplan einer Kommune festlegen kann, ist eine Fahrradstraße und damit Tempo 30 möglich.

Ein Blick in die VwV-StVO

Die Regeln, nach denen Straßenverkehrsbehörden Tempo 30 anordnen dürfen, sind in der »Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)« aufgeführt[3]. Diese wurde im April 2025 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht[4]. Im Folgenden zitieren wir wörtlich aus der Verwaltungsvorschrift und kommentieren kritische Punkte. Es ist wichtig, die Bestimmungen mit den örtlichen Begebenheiten abzugleichen. Damit stärken Sie in der Regel Ihre Position, wenn Sie Tempo 30 in Ihrem Wohnumfeld in sensiblen Bereichen durchsetzen wollen.

»Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für Menschen mit Behinderungen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z. B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken.«

Wichtig ist die Formulierung »in der Regel«. Tempo 50 wird dort also zur Ausnahme. Die genannten Institutionen finden sich zahlreich an vielen Hauptstraßen.

»(…) soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen.« Hier kommt es auf die Definition an. Was ist ein direkter Zugang? Bei einer Schule ist der Zugang logischerweise auch dann ein direkter, wenn zwischen dem Gehweg und der Schule ein größerer Schulhof liegt. In der Regel ist der Schulhof umzäunt und der Zugang zur Straße durch ein Eingangstor kanalisiert. Es ist nicht der Zugang zum Gebäude, sondern zur Einrichtung (Schule mit Grundstück) ausschlaggebend.

» (…) oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist.«

Damit ist klar, Tempo 30 soll an Hauptstraßen angeordnet werden, wenn ein direkter Zugang besteht oder starker Verkehr herrscht. Die nach dem Wort »oder« benannten Verkehrsarten und Situationen sind auf Haupt- und Durchgangsstraßen häufig anzutreffen.

»(…) Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist.«

Nur im Ausnahmefall kann für den ÖPNV auf die Absenkung auf Tempo 30 verzichtet werden. Erstens existieren nahe an sensiblen Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäusern oder Altenheimen Haltestellen, die das Tempo zwangsläufig reduzieren. Zweitens werden Störungen des öffentlichen Verkehrs und die Verlagerung des Verkehrs viel mehr durch das Verkehrschaos selbst verursacht, als durch ein kurzes Stück Tempo 30.

»(…) In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.«

3 www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de
4 www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

Durch die Dreihundert-Meter-Vorgabe droht ein Flickenteppich aus einem ständigen Wechsel von Tempo 30 und 50. Das Tempolimit darf allerdings fortgesetzt werden, wenn zwischen zwei Abschnitten nicht mehr als 500 Meter liegen. Hiervon sollten die zuständigen Behörden aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes (erhöhte Schadstoffproduktion) Gebrauch machen und auf kurze Tempo 50-Teilstücke verzichten. Die Geschwindigkeitsbegrenzung sollte in beiden Fahrtrichtungen identisch sein. Die Praxis zeigt, dass es selbst bei breiten Hauptstraßen mit Mittelbebauung (Grünstreifen oder Straßenbahnschienen) meistens keinen Sinn ergibt, für beide Fahrtrichtungen unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten zuzulassen.

Die Regeln für hochfrequente Schulwege entsprechen den oben genannten Kriterien. Wieder ist Tempo 30 der Regelfall, auch an Hauptverkehrsstraßen, die Temporeduzierung auf die Öffnungszeiten zu beschränken und der Einfluss auf ÖPNV und Ausweichstrecken zu beachten. Doch eine Längenbeschränkung auf 300 Meter gibt es hier nicht. Zur Definition von »hochfrequentierten Schulwegen« schreibt die Verwaltungsvorschrift:

»Hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Ihre Lage ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie gegebenenfalls Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.«

Geschützt werden sollen nicht nur Grundschüler auf dem Gehweg, sondern auch ältere Schüler, die mit dem Rad zur Schule kommen. Beides kann einen hochfrequentierten Schulweg darstellen. Wann ein Weg von den Behörden als »hochfrequentiert« angesehen wird, ist noch nicht abschließend geklärt. Die offene Formulierung lässt einigen Interpretationsspielraum zu. Es bleibt abzuwarten, wie sich die behördliche Praxis einstellen wird. Helfen Sie dabei selbst mit, indem Sie hochfrequentierte Schulwege melden und Tempo 30 dafür einfordern!

Im Zusammenhang mit Zebrastreifen regelt die Verwaltungsvorschrift:

»Innerhalb geschlossener Ortschaften kann die Geschwindigkeit auch im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen auf Tempo 30 km/h beschränkt werden. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen (z. B. Sperrgitter) einzubeziehen. Die Beschränkung auf Tempo 30 km/h kommt insbesondere dann in Betracht, wenn die für Fußgängerüberwege bei Tempo 50 km/h erforderlichen Sichtweiten nicht sichergestellt werden können oder Fahrzeugführende ihre Fahrgeschwindigkeit bei Annäherung an den Fußgängerüberweg regelmäßig nicht derart verringern, dass den querungswilligen Fußgängern ihr Vorrang erkennbar eingeräumt werden wird. Die Anordnung ist auf insgesamt höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden.«

Tempo 30 an Zebrastreifen ist also nicht der Regelfall, sondern eine Kann-Bestimmung, die insbesondere sicherstellen soll, dass Fußgänger rechtzeitig gesehen werden. Dennoch sollte auch ein Zebrastreifen als Argument dienen, dass Tempo 30 dort einfach machbar ist.

Zu Fahrradstraßen und Fahrradzonen findet sich in der Verwaltungsvorschrift die folgende Regelung:

»Die Anordnung einer Fahrradstraße aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. Zur Förderung des Radverkehrs kann eine Fahrradstraße auch unter den Maßgaben nach Nummer VII zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummern 14a ff., angeordnet werden.«

Es gibt also vier Möglichkeiten, eine Fahrradstraße zu durchzusetzen: Erstens viele Radfahrer, zweitens hohe Bedeutung der Straße für das Radverkehrsnetz, drittens geringe Bedeutung für Autos und Co., und viertens wenn zum Umweltschutz, Klimaschutz, Gesundheitsschutz oder für eine geordnete städtebauliche Entwicklung Radfahrenden und zu Fußgehenden mehr Platz eingeräumt werden soll. Am einfachsten ist die zweite Möglichkeit umzusetzen. Schauen Sie in den Radverkehrsplan Ihrer Kommune, wo Hauptrouten des Radverkehrs verlaufen. Überall dort ist eine Fahrradstraße möglich. Falls es keinen Radverkehrsplan gibt, regen Sie an, dass ein solcher Plan aufgestellt werden soll, oder fragen Sie einfach die Kommune, welche Straßen von Bedeutung für das Radverkehrsnetz sind.

Mit einer Fahrradstraße sollte sich zusätzlich der Kraftfahrzeugverkehr verringern und so die Straße über Tempo 30 hinaus sicherer werden. Anliegerverkehr bleibt aber weiterhin möglich. Bei zu viel Durchgangsverkehr können sogar Durchfahrtsperren eingerichtet werden.

5 www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen

Mit unserer T30-Checkliste können Sie prüfen, welche dieser Möglichkeiten Sie weiterverfolgen sollten. Die genauen rechtlichen Voraussetzungen für die Zonen- oder Streckenausweisung erläutern wir umfassend im Anhang I.

Wenn Sie ausführliche Fakten und Argumente zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit suchen oder sich über Erfahrungen aus dem benachbarten Ausland informieren wollen, schauen Sie in das UBA-Papier »Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen«[5] und in das VCD-Positionspapier »Tempo 30 für mehr Leben.«

1. Das können Sie tun

Die Anordnung von Temporeduzierungen wird zumeist auf Antrag der Gemeinde oder auf Landkreisebene vorgenommen und durch die Straßenverkehrsbehörde ausgeführt. Das heißt die Gemeinde ist der entscheidende Akteur, an den Sie sich zuerst wenden sollten! In Großstädten ist die Straßenverkehrsbehörde direkt bei der Kommune angesiedelt. Bei kreisangehörigen Gemeinden sind die Straßenverkehrsbehörden (StVB) in der Regel beim Kreis angesiedelt. Dies ist jedoch z. T. je nach Bundesland unterschiedlich. In Bayern beispielsweise ist die StVB beim Kreis für die Kreisstraßen, die Staatsstraßen (Landesstraßen) und Bundesstraßen zuständig. Nur für ihre eigenen Straßen ist die Gemeinde zuständig. Manchmal wird auch auf Landesebene entschieden. Allerdings hat die Gemeinde auch hier das Antragsrecht und bei Erfüllung der verkehrlichen Voraussetzungen muss die Straßenverkehrsbehörde dem Antrag stattgeben.[6] Damit sind die Verwaltung und die Gemeindevertreter Ihre Ansprechpartner. Der VCD empfiehlt Ihnen folgende Vorgehensweise:

Schritt 1: Fragen Sie nach!

Die Gemeinden sind angehalten, eine flächenhafte Verkehrsplanung durchzuführen, in der sowohl das Vorfahrtsstraßennetz als auch die Ausweisung von Tempo 30 festgelegt wird.[7] Fragen Sie bei der Gemeinde nach, ob es eine solche Planung gibt und ob und wann vorgesehen ist, in Ihrem Wohngebiet oder Ihrer Straße Tempo 30 einzurichten. Wenn Sie vorher die Unterstützung von einigen Nachbar/-innen für Ihr Anliegen einholen und gemeinsam anfragen, verleiht dies Ihrer Anfrage mehr Nachdruck. Bedenken Sie jedoch, dass immer noch sehr viele Menschen vehement gegen Tempo 30 sind und bereiten Sie gute Argumente für Tempo 30 vor.

Richten Sie Ihre Anfrage nicht nur an die zuständigen Fachbehörden, sondern auch an die Bürgermeisterin oder den Bürgermeister und Ihre politischen Vertreter/-innen im Gemeinderat.

Sie haben Anspruch auf eine Antwort. Ein Schreiben sollte innerhalb von etwa vier Wochen beantwortet werden (Faustregel). Danach können Sie nachfragen.

Sollte keine Tempo 30-Ausweisung geplant sein, fahren Sie mit Schritt 2 fort.

Schritt 2: Überprüfen Sie Ihre Möglichkeiten mit der VCD Checkliste!

Gehen Sie die Checkliste in Kapitel 2 durch und überprüfen Sie, ob und in welchen Abgrenzungen die Einrichtung einer Tempo 30 Zone möglich ist (Teil A). Sollte eine Zonenausweisung nicht möglich sein, werden Sie in der Checkliste automatisch zu Teil B weitergeleitet, um zu prüfen, ob zumindest eine streckenbezogene Temporeduzierung machbar ist. Der Zonenausweisung ist generell Vorrang einzuräumen, da kleinteilige Tempowechsel häufig verwirren und meist wenig Akzeptanz finden. Die Checkliste startet deshalb immer mit der Überprüfung, ob eine Zone möglich ist. Die Checkliste ist bewusst kurzgehalten. Eine ausführliche Erläuterung der Rechtsgrundlagen, auf die in der Checkliste Bezug genommen wird, finden Sie im Anhang I. Beziehen Sie Ihre Nachbarn in die Diskussion ein.

Schritt 3: Formulieren Sie einen Antrag!

In den meisten Gemeinden sind Einwohneranträge möglich oder über die Bürgerversammlung kann erreicht werden, dass sich der Gemeinderat mit einem Thema befassen muss. Sie können einen solchen Antrag formulieren und diesen von möglichst vielen Nachbar/-innen und Unterstützer/-innen unterschreiben lassen. Grenzen Sie darin das Gebiet, für das Sie die Einrichtung einer Tempo30-Zone beantragen klar ab, und erläutern Sie die Abgrenzung. Wenn Sie eine streckenbezogene Temporeduzierung beantragen wollen, erläutern Sie die besondere Situation, die die Ausweisung erforderlich macht. Grenzen Sie auch hier den Straßenabschnitt konkret räumlich ein. Schließlich sollten Sie um eine Antwort bitten, die den Eingang des Antrages bestätigt und Ihnen mitteilt, wann man sich mit Ihrem Antrag befasst. Sollte ein Anwohnerantrag nicht möglich sein, schicken Sie eine Kopie an alle Fraktionen und/ oder Abgeordneten Ihrer Gemeindevertretung. Zusätzlich können Sie vom örtlichen VCD-Kreisverband Unterstützung erhalten und weitere örtliche Umwelt- und Familienverbände informieren. Wo der ökologische Verkehrsclub VCD in Ihrer Nähe aktiv ist, erfahren Sie unter **www.vcd.org**. Häufig finden Sie auch Unterstützer bei Schulen, Kindergärten usw.

Teilen Sie der Gemeinde bzw. den Gemeindevertreter/-innen auf jeden Fall mit, wen Sie von Ihrem Antrag in Kenntnis gesetzt haben!

6 § 45 XII Nr. 5 VwV-StVO
7 § 45 XII Nr. 1 VwV-StVO

Schritt 4: Machen Sie Ihr Anliegen öffentlich!

Begleiten Sie Ihre Initiative durch Öffentlichkeitsarbeit, um möglichst viele Partner für Ihr Anliegen zu gewinnen. Sie können z. B. einen Infoabend veranstalten, zu dem Sie alle Anwohner/-innen der geplanten Zone einladen. Auch ein Infostand oder eine Straßenaktion kann sehr wirkungsvoll sein. Laden Sie zu ihrer Aktion die lokale Presse ein und sammeln Sie Unterschriften. Bleiben Sie sachlich, auch wenn Sie für Ihre Aktionen Kritik erhalten. Nicht nur, aber gerade in Wahlkampfzeiten, können solche Aktionen sehr wirkungsvoll sein. Der VCD verfügt auch über ein Aktions-Set, mit dem die unterschiedlichen Anhaltewege bei Tempo 30 und bei Tempo 50 visualisiert werden können. Fragen Sie beim VCD vor Ort nach, ob er Sie hierbei unterstützen kann.

Schritt 5: Lassen Sie nicht locker!

Lassen Sie sich nicht abwimmeln. Fordern Sie Gemeindevertreter/-innen auf, Stellung zu beziehen. Präsentieren Sie die Ergebnisse Ihrer Öffentlichkeitsarbeit.

Schritt 6: Seien Sie kreativ!

Solange es noch keine befriedigende rechtliche Regelung für Ihre Situation vor Ort gibt, können Sie mit kreativen, temporären Aktionen Ihre Bedürfnisse als Anwohner deutlich machen. Zeigen Sie, dass Sie den öffentlichen Raum nutzen. Treffen Sie sich mit Freunden zu einem Tee auf dem Gehweg, statt im Garten. Binden Sie Luftballons oder Spielzeug an den Vorgartenzaun, spannen Sie eine Girlande über Ihre Straße oder denken Sie sich andere Aktionen aus, die zeigen, dass diese Straße vor allem eins ist: ein Wohn- und Aufenthaltsraum.

Mehr Hintergrundinformationen und Aktionsideen zum Thema »Street Reclaiming« finden Sie in Anhang II oder unter www.verkehrszaehmer.de. Der VCD wünscht Ihnen gutes Gelingen und viel Spaß bei Ihrem Einsatz für einen lebendigen und sicheren Straßenraum.

Schritt 7: Unterstützen Sie uns bei unserem Engagement für Tempo 30!

Der VCD betreibt intensive politische Lobbyarbeit für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Unser Ziel ist es, den Kommunen Spielraum zu geben, um ein differenziertes Geschwindigkeitennetz auszuweisen, mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit und Tempo 50 im Hauptstraßennetz, dort wo es erforderlich und sicher ist.

Damit unser Engagement Gehör findet, brauchen wir Sie: Unterstützen Sie unsere Arbeit, indem Sie Mitglied im VCD werden oder uns mit einer Spende unterstützen:

Spenden unter: **www.vcd.org/jetzt-unterstuetzen**

Mehr Informationen zu Tempo 30 finden Sie unter **https://tempo30.vcd.org**.

2. Checkliste

Die Checkliste ist so aufgebaut, dass zuerst in Teil A überprüft wird, ob eine Ausweisung als Tempo 30-Zone möglich ist. Sind die Grundvoraussetzungen hierfür gegeben (Teil A I), werden eventuelle Einschränkungen überprüft, die die Ausweisung verhindern oder beschränken können (Teil A II). Teil A III informiert Sie über besondere Gestaltungsvorgaben, die für Tempo 30-Zonen gelten. Wenn Grundvoraussetzungen oder Einschränkungen bestehen, die die Ausweisung einer Tempo 30-Zone verhindern, werden Sie automatisch zu Teil B weitergeleitet, um zu prüfen, ob eine streckenbezogene Temporeduzierung möglich ist. Die Checkliste ist bewusst sehr kurzgefasst. Falls Sie Begriffe nicht verstehen oder Ihnen die Erläuterungen zu knapp sind, schauen Sie in Anhang I. Dort wird nach der gleichen Gliederung jeder Prüfschritt der Checkliste ausführlich erklärt und ein Hinweis auf die jeweilige Rechtsgrundlage gegeben. Hier finden Sie auch die entsprechenden Verkehrszeichen abgebildet, auf die in der Checkliste Bezug genommen wird.

A Einrichten von Tempo 30-Zonen

A I Grundvoraussetzungen für die Ausweisung einer Tempo 30-Zone

a) Handelt es sich um ein Wohngebiet?
- ja ☐ → AII
- nein ☐ → b)

b) Handelt es sich um ein Mischgebiet?
- ja ☐ → AII
- nein ☐ → c)

c) Handelt es sich um ein Gewerbegebiet?
- ja ☐ → B

In Gewerbegebieten können nur in Ausnahmefällen Tempo 30-Zonen ausgewiesen werden, beispielsweise wenn dort eine Fahrradroute verläuft. Überprüfen Sie deshalb, ob zumindest eine streckenbezogene Temporeduzierung möglich ist.

A II Einschränkungen für die Ausweisung einer Tempo 30-Zone

Tempo 30-Zonen dürfen sich nicht auf Vorfahrtsstraßen und übergeordnete Straßen beziehen.

a) Gibt es in Ihrem Planungsgebiet eine Vorfahrtsstraße?
- ja ☐ → b)
- nein ☐ →

b) Handelt es sich bei der Vorfahrtsstraße um eine Bundes-, Landes- oder Kreisstraße?
- ja ☐ → c)
- nein ☐ → AIII

c) Tempo 30-Zonen dürfen sich nicht auf übergeordnete Straßen beziehen. Prüfen sie deshalb, ob Ihr Gebiet auch gut funktioniert, wenn die infrage kommende(n) Straße(n) keine übergeordnete Funktion hat/haben. Für die Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen können Sie mit B überprüfen, ob eine streckenbezogene Temporeduzierung möglich ist. → B

A III Gestaltungsvorgaben

In Tempo 30-Zonen gilt der Grundsatz »rechts vor links«. Ampelanlagen und zusätzliche Schutzmaßnahmen für Radfahrende und zu Fußgehende sind in der Regel nicht zulässig, meist aber auch nicht mehr notwendig. Das heißt, Ampeln müssen abgebaut, die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. (Das Fahren dort ist weiter erlaubt, aber nicht mehr verpflichtend. Alternativ können nicht mehr benötigte Radwege entfernt und die Flächen für breitere Gehwege genutzt werden). Leitlinien und durchgezogene Linien, also auch Fahrradschutz- und Radfahrstreifen sind zu entfernen. Diese Möglichkeit muss von der Gemeinde/Verkehrsplanungsbehörde geprüft werden.

Für die Vorfahrtregelung gibt es zusätzlich folgende Ausnahme: Aus Gründen der Verkehrssicherheit oder eines Buslinienverkehrs kann in Ausnahmefällen auch in der Tempo 30-Zone eine Vorfahrt angeordnet werden. Dafür darf jedoch nicht das gelbe „Spiegelei" (Zeichen 306) genutzt werden, sondern die »Rakete« (Zeichen 301, Vorfahrt an der nächsten Kreuzung). Dies darf in der Regel für höchstens drei aufeinander folgende Kreuzungen angebracht werden. Wenn Buslinien durch die Tempo 30-Zone führen, kann die Vorfahrtstrecke allerdings auch länger werden.

Das heißt bei diesen Voraussetzungen sind wahrscheinlich bauliche Maßnahmen erforderlich, um eine Tempo 30-Zone einrichten zu können. Das heißt es wird eventuell aufwendiger, aber es ist nicht unmöglich.

Zeichen 306

Zeichen 301

Mit Einschränkungen →

B Streckenbezogene Temporeduzierung

B I Besondere Sicherheitserfordernisse

a) Gibt es im unmittelbaren Bereich an den vorgesehenen Straßen Kindergärten, Kindertagesstätten, Kinderkrippen, Kinderhorte, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Spielplätze, Alten-, Pflege- oder Seniorenheime, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z. B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäuser?
- ja ☐ → 30
- nein ☐ → b)

b) Handelt es sich um einen hochfrequentierten Schulweg, beispielsweise zwischen Wohngebiet und Schule oder zwischen Haltestelle und Schule?
- ja ☐ → 30
- nein ☐ → c)

c) Gibt es einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen), an dem Autofahrer oft nicht halten oder an dem Fußgänger schlecht zu sehen sind? Bei mangelhaften Sichtbeziehungen zwischen Autofahrern und Fußgängern kann das Tempo in der Nähe des Zebrastreifens gesenkt werden.
- ja ☐ → 30
- nein ☐ → d)

d) Wird der Straßenabschnitt von vielen Zufußgehenden in hohem Maß genutzt?
- ja ☐ → 30
- nein ☐ → e)

e) Wird der Straßenabschnitt von vielen Radfahrenden genutzt?
- ja ☐ → 30
- nein ☐ → f)

f) Überqueren auf diesem Straßenabschnitt viele Menschen die Straße, weil sich dort z. B. öffentliche Einrichtungen, Geschäfte oder ähnliches befinden?
- ja ☐ → 30
- nein ☐ → g)

g) Gab oder gibt es auf diesem Straßenabschnitt viele Unfälle, eine erhöhte Unfallgefahr oder eine besondere Gefährdungssituation (Schutz vor Emissionen)? Gibt es besonders schutzbedürftige Personen oder Güter?
- ja ☐ → 30

Sind keine besonderen Sicherheitserfordernisse gegeben, überprüfen Sie, ob eine Temporeduzierung aus Lärmschutzgründen möglich ist. → BII

B II Besondere Lärmschutzerfordernisse

a) Handelt es sich um eine ältere Straße, die in den letzten Jahren nicht wesentlich verändert wurde?
ja ☐ → siehe: Richtwert nach Lärmschutz-Richtlinie-StV
nein ☐ → b)

b) Handelt es sich um eine neu errichtete Straße oder eine in wesentlichen Teilen umgebaute Straße?
ja ☐ → siehe: Richtwert nach 16. Verordnung zur Druchführung des Bundesimmissions-schutzgesetzes

Lärmrichtwerte
Richtwerte nach Lärmschutz-Richtlinie-StV

Liegt die verkehrsbedingte Lärmbeeinträchtigung über dem ortsüblichen Niveau? ja ☐ → 30

Werden die folgenden Richtwerte überschritten?

- In Wohngebieten, an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Alten-heimen 70 db(A) am Tag und 60 db(A) in der Nacht,
- in Dorf- und Mischgebieten 72 db(A) tagsüber und 62 db(A) nachts,
- in Gewerbegebieten 75 db(A) am Tag und 65 db(A) in der Nacht.

ja ☐ → 30
nein ☐ → BIII

Lärmrichtwerte
Richtwerte nach 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Werden die folgenden Richtwerte überschritten?

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen 57 db(A) am Tag und 47 db(A) in der Nacht,
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 59 db(A) tagsüber und 49 db(A) nachts,
- in Gewerbegebieten 69 db(A) am Tag und 59 db(A) in der Nacht.[8]

ja ☐ → 30
nein ☐ → BIII

Auch im Rahmen einer Lärmaktionsplanung der Kommune kann Tempo 30 als vorsorgliche Maßnahme eingebracht werden. Bürger sind an der Erstellung des Lärmaktionsplans zu beteiligen.[9] Sind keine besonderen Lärmschutzerforder-nisse gegeben, überprüfen Sie, ob eine Temporeduzierung eventuell aus Gründen der Luftreinhaltung möglich ist.

B II Besondere Erfordernisse der Luftreinhaltung

Erkundigen Sie sich nach dem Luftreinhalteplan Ihrer Gemeinde. Liegen für Ihren Bereich Überschreitungen der gegebenen Richtwerte vor? ja ☐ → 30

Wenn auch keine besonderen Erfordernisse der Luftreinhaltung vorliegen, wird es schwierig eine Temporeduzierung auf 30 km/h zu begründen.

8 vgl. § 2 Abs. 1 Verkehrslärmschutzverordnung
9 www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung

Anhang I: Erläuterungen zur Checkliste

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) definieren, unter welchen Voraussetzungen Tempo 30 angeordnet werden kann. Diese Bedingungen sind im Einzelfall zu prüfen.

A Einrichtung von Tempo 30-Zonen

A I Grundvoraussetzungen

In der StVO heißt es, dass die Straßenverkehrsbehörden *»insbesondere in Wohngebieten, Gebieten mit hoher Fuß- und Radverkehrsdichte sowie in Gebieten mit hohem Querungsbedarf Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an[ordnen]«*.[1] Diese Bedingungen sind innerorts auf vielen Flächen gegeben. Deshalb ist *»innerhalb von geschlossenen Ortschaften abseits der Vorfahrtsstraßen […] mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen zu rechnen«*.[2] Damit wird klargestellt, dass Tempo 30-Zonen keine Ausnahmen mehr darstellen, sondern inzwischen Regel sind. Tempo 30-Zonen können nur in Wohn- und Mischgebieten angeordnet werden.

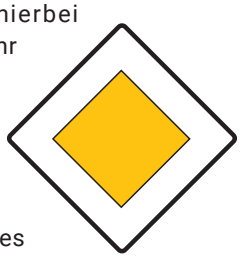
In Gewerbegebieten sind sie nur ausnahmsweise möglich. Es kann aber auch in Gewerbegebieten nötig sein, Tempo 30-Zonen einzurichten, beispielsweise wenn Beschäftigte vor allem zu Fuß oder mit dem Rad zur Arbeit kommen oder eine Fahrradroute durch das Gewerbegebiet geführt wird.

Wenn Sie unsicher sind, zu welcher Kategorie Ihr Gebiet zählt, gibt Ihnen der Flächennutzungsplan Ihrer Gemeinde Aufschluss. Fragen Sie ggf. beim Stadtplanungsamt nach.

A II Einschränkungen

Nach der VwV-StVO soll die Anordnung von Tempo 30-Zonen im Rahmen einer flächenhaften Verkehrsplanung vorgenommen werden. Dabei ist die jeweilige Gemeinde gefordert, das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz festzulegen. Damit soll einer kleinteiligen Ausweisung entgegengewirkt werden. Dieses ausreichend leistungsfähige Netz soll den überörtlichen Verkehr sowie den innerörtlichen Verkehr und den ÖPNV führen. Dabei sollen die Belange des Rettungswesens, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und der allgemeinen Verkehrssicherheit beachtet werden.[3]

Prinzipiell entschiedet die Gemeinde hierbei selbst, wo auf ihren Straßen dieser Verkehr stattfinden soll und welche Ihrer Straßen Vorfahrtstraßen werden sollen. Kreis-, Landes- und Bundesstraßen liegen nicht in der Befugnis der Gemeinde und sind immer Bestandteil des Vorfahrtstraßennetz.[4] Außerhalb des Vorfahrtstraßennetzes ist eine Tempo 30-Zone generell möglich.



Zeichen 306

Beginn und Ende einer Tempo 30-Zone müssen mit den Zeichen 274.1 und 274.2 angezeigt werden. Mit diesen Zeichen ist es verboten innerhalb der Zone mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren.[5] In innerstädtischen Bereichen mit vielen Geschäften und überwiegender Aufenthaltsfunktion und damit entsprechend hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen können auch niedrigere Zonengeschwindigkeiten als »Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich« angeordnet werden.[6] Innerhalb von Tempo 30-Zonen sollte in der Regel »rechts vor links« gelten.

Zeichen 274.1

Zeichen 274.2

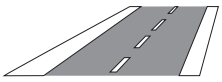
Sollte sich in einer gewünschten Zone eine Vorfahrtsstraße ohne überörtlichen Charakter befinden, ist zu prüfen, ob eine »rechts vor links«-Regelung sinnvoll ist. Dann können die Vorfahrtsstraßenschilder (Zeichen 306) abmontiert werden und die Straße kann in die Zone integriert werden. Dort »wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs erfordern«[7], kann in Ausnahmefällen auch in der Tempo 30-Zone eine Vorfahrt angeordnet werden. Dafür muss die gelbe Raute (Zeichen 306) jedoch durch Zeichen 301 ersetzt werden. Dies darf in der Regel für höchstens drei aufeinander folgende Kreuzungen angebracht werden. Wenn Buslinien durch die Tempo 30-Zone führen, kann die Vorfahrtstrecke allerdings auch länger werden.

Zeichen 301

Auf Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen ist eine Tempo 30-Zone stets ausgeschlossen.[8] Als einziger Ausweg bleibt hier nur eine streckenbezogene Temporeduzierung oder die Abstufung der Straße zur Gemeindestraße, was allerdings schwierig ist und mit weitergehenden Verpflichtungen für die Gemeinde einhergeht.

1 § 45 Abs. 1c S. 1 StVO.
2 § 45 Abs. 1a StVO.
3 vgl. § 45 XI Nr. 1 VwV-StVO.
4 vgl. § 45 Abs. 1c S. 2 StVO.
5 vgl. Anlage 2 Erläuterungen 50 und 51 StVO.
6 § 45 Abs. 1d StVO.
7 § 45 XI Nr. 3b VwV-StVO.
8 vgl. § 45 Abs. 1c StVO.

Zeichen 295



Zeichen 340

Zeichen 298

Zeichen 237

Zeichen 240

Zeichen 241

A III Gestaltungsvorgaben für Tempo 30-Zonen

Wurden in der Vergangenheit (vor 2001) bauliche Maßnahmen vorgeschrieben, die den Beginn einer Zone und die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung unterstreichen sollten, genügt es heute die Fahrbahnbreite, falls erforderlich einzuschränken, z. B. durch die Markierung von Sperrflächen (Zeichen 298), Parkplätzen oder Schrägparkplätzen. Auch andere Lösungen, wie das Aufstellen von Fahrradabstellplätzen sind möglich. Werden zusätzlich bauliche Veränderungen vorgenommen, beispielsweise Aufpflasterungen, dürfen von ihnen keine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, keine Lärmbelästigung und keine Erschwerung des ÖPNV ausgehen. Für Klarheit kann auch die Aufbringung von »30« auf der Fahrbahn sorgen.[9] Grundsätzlich sind die bauliche Verdeutlichung des Übergangs in eine Tempo 30-Zone und, falls zu schnell gefahren wird, auch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (bauliche Verschwenkungen der Fahrbahn, wechselseitiges Parken, vorgezogene Gehwege, Plateau- und Teilaufpflasterungen) empfehlenswert.

In Tempo 30-Zonen geht man im Grundsatz davon aus, dass durch die Absenkung der Geschwindigkeit in der Regel keine weiteren Schutzmaßnahmen erforderlich sind. Das heißt Tempo 30-Zonen dürfen in der Regel keine Kreuzungen oder Einmündungen mit Ampeln, keine Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), keine Leitlinien (Zeichen 340) und keine benutzungspflichtigen Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. Hierfür gibt es jedoch folgende Ausnahmen:

- Radwege ohne Benutzungspflicht können bestehen bleiben, sind aber bei Tempo 30 in der Regel nicht nötig und mit Rechts-vor-Links-Kreuzungen auch nicht besonders sicher.[10]

- In Tempo 30-Zonen, die vor dem 1. November 2000 angeordnet wurden, können Fußgängerampeln bestehen bleiben.

Befinden sich Ampeln in der gewünschten Zone, können diese abmontiert werden, da sie in Tempo 30-Zonen in der Regel nicht notwendig sind. Zebrastreifen können in Tempo 30-Zonen beibehalten oder neu eingerichtet werden, besonders auf Schulwegen oder wo hoher Querungsbedarf besteht.[11] Unproblematisch ist die Entfernung von Fahrstreifenbegrenzungen und Leitlinien, da dies kostengünstig durchführbar ist. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die Markierungen danach wirklich nicht mehr sichtbar sind und auch nicht als dunklere Stellen zurückbleiben.

In der Regel sind in Tempo 30-Zonen keine eigenen Radverkehrsanlagen nötig. Ausnahmen können sein: hohes Verkehrsaufkommen oder Schwerlastverkehr. Die niedrigen Geschwindigkeiten ermöglichen es, dass Radfahrer/-innen sicher auf der Fahrbahn fahren können. An allen Einmündungen mit »rechts vor links« müssen die Markierungen der Radwegfurten entfernt werden.[12] Bei Radwegen ist die Benutzungspflicht aufzuheben. Zur Aufhebung der Benutzungspflicht genügt es, bei Radwegen (Zeichen 237) und getrennten Geh- und Radwegen (Zeichen 241), die Schilder abzumontieren.

Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen kann die Erlaubnis, weiterhin mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren zu dürfen, durch die Markierung von Fußgänger und Fahrradsymbol[13] mit einem waagrechten Trennstrich auf dem Weg angezeigt werden. Oder es wird das Verkehrszeichen »Gehweg« (Zeichen 239) in Kombination mit dem Zusatzzeichen »Radfahrer frei« (Zeichen 1022.10) verwendet, wenn Radfahrer dort nur mehr Schrittgeschwindigkeit fahren sollen. Radfahrstreifen sind durch die Entfernung der Fahrbahnbegrenzung (Zeichen 295) bereits aufgehoben. Hier müssen nur noch die Schilder (Zeichen 237) abmontiert werden. Fahrradsymbole auf der Fahrbahn (Piktogrammketten) können aber markiert werden, um anzuzeigen, dass hier Radfahrer auf der Fahrbahn fahren.

Damit ist die Anordnung einer Tempo 30-Zone nicht mehr automatisch mit aufwändigen Umbaumaßnahmen verbunden. Auch finanzschwache Kommunen können jetzt handeln und können sich umgekehrt nicht mehr mit hohen Kosten herausreden.

9 vgl. § Teil XI Punkt 3 a VwV-StVO.
10 vgl. § 45 Abs. 1c S. 3 ff. StVO.
11 vgl. § 45 XI Nr. 13b VwV-StVO.
12 vgl. § 9 Abs. 2 II VwV-StVO.
13 vgl. http://bernd.sluka.de/Radfahren/Geh_und_Radweg.html

B Streckenbezogene Temporeduzierung

Ist die Ausweisung einer Tempo 30-Zone nicht möglich, weil es sich z. B. um eine klassifizierte Straße oder Vorfahrtsstraße handelt und die Vorfahrt nicht in »rechts vor links« geändert werden soll, sind unter Umständen streckenbezogene Temporeduzierungen (Zeichen 274) möglich. Beschränkungen des Verkehrs, dazu zählen auch Geschwindigkeitsbegrenzungen, können nach § 45 (1 und 1a) StVO z. B. aus Gründen der Sicherheit oder zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen angeordnet werden. Auch an für die Erholung bedeutsamen Orten und in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten sowie überall dort, wo Kinder unterwegs sind, ist eine Beschränkung möglich.[14]

Zeichen 274.30

Sicherheitserfordernisse können vor allem auf Straßen »in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf«[15] geltend gemacht werden. Werden beispielsweise in einer Straße Radverkehrsanlagen als notwendig erachtet, sind aber aufgrund des beschränkten Platzangebots (oft auch, weil Parkplätze nicht entfallen sollen) nicht oder nicht in den erforderlichen Maßen zu verwirklichen, kann – mit gleichen Argumenten – zum Schutz der Radfahrer/-innen die Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit geboten sein.

In § 45 Absatz 9 Punkt 6 StVO[16] ist geregelt, dass im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern Tempo 30 angeordnet werden soll – ohne den dafür früher notwendigen Nachweis einer besonderen Situation und erhöhten Gefahrenlage. Das ist geltendes Recht.

Zur Begründung einer streckenbezogenen Temporeduzierung zum Schutz vor Lärm sei auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV von 2007 verwiesen, die für bestehende Straßen gelten. Diesen folgend, sind Temporeduzierungen dort möglich, wo die Lärmbeeinträchtigung verkehrsbedingt über dem ortsüblichen Niveau liegt.[17]

Damit gibt es keine festen gesetzlich geregelten Grenzwerte! Allerdings sind Richtwerte für unterschiedliche Gebiete definiert. In Wohngebieten, an Krankenhäusern, Schulen und Kur- und Altenheimen betragen diese Werte 70 dB tagsüber und 60 dB nachts, für Dorf- und Mischgebiete betragen die Werte 72 dB(A) tagsüber und 62 dB(A) nachts. Für Gewerbegebiete liegen die Richtwerte bei 75 dB(A) (Tag) und 65 dB(A) (Nacht). Die Lärmberechnungen sind vom Straßenbaulastträger auszuführen. Dabei sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen zu beachten. Darstellungen auf Lärmkarten sind nicht ausreichend. Sie können aber einer ersten Orientierung dienen. Beim Lärmschutz ist die Genehmigungspraxis nicht immer einheitlich, da die Lärmschutz-Richtlinien-StV (2007) teils missverständlich ist und z. T. falsch angewandt wird. Nach Urteilen des Bundesverwaltungsgerichtes besteht für Straßenverkehrsbehörden beispielsweise bereits unterhalb der sogenannten Zumutbarkeitsschwelle von 59/49 dB(A) tags/nachts eine Prüfpflicht.

Häufig werden Temporeduzierungen auch abgelehnt, weil sie keine Lärmreduzierungen von mindestens 3 dB zur Folge haben.[18] Diese Begründung ist falsch.[19] Lärmschutzgründe können z. T. dazu führen, dass eine Temporeduzierung nur für die Nachtstunden begründbar ist. Das kann letztendlich dazu führen, dass tagsüber Gründe der Sicherheit und nachts Gründe des Lärmschutzes herangezogen werden müssen, um eine durchgängige Reduzierung/Regelung zu erreichen. Vor Temporeduzierungen ist allerdings zu prüfen, ob die Lärmreduzierung auch durch verbesserte Verkehrslenkung und/oder Ampelregelung zu erreichen ist.[20] Für Straßen, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden, gelten im Übrigen deutlich strengere Immissionswerte aus der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Es gelten:

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht,
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts,
- in Gewerbegebieten 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht.[21]

Aus Lärmschutzgründen haben Lärmbetroffene die Möglichkeit, einen eigenen Antrag an die Verkehrsbehörde zu stellen.

Eine ausführliche Hilfestellung für Betroffene von Straßenverkehrslärm gibt der Arbeitskreis Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik e.V. (DEGA).[22]

14 vgl. § 45 Abs. 1 f. StVO.
15 vgl. § 45 Abs. 1c StVO.
16 vgl. § 45 Art. 9 Nr. 6 StVO und Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung vom 30. November 2016.
17 vgl. 1. Allgemeines Abschnitt 2 Lärmschutz-Richtlinien-StV.
18 vgl. 2. Grundsätze Lärmschutz-Richtlinien-StV.
19 siehe hierzu die Vorträge von Planungsjurist Sommer bei der Tagung des Umweltbundesamtes und auf dem Fachtag in Göttingen. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/sommer-veroeffentlichung_0.pdfvgl. 3. Maßnahmen Lärmschutz-Richtlinien-StV.
20 vgl. § 2 Abs. 1 Verkehrslärmschutzverordnung
21 www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Druckschriften/Strasenverkehrslaerm.pdf

Anhang II: »Streetreclaiming« – wie wir die Straßen zurückerobern können

Wie schnell auf unseren Straßen gefahren wird, hängt nicht nur von der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit ab, sondern auch davon, ob Straßen nur als Weg von A nach B gesehen werden oder als Lebens- und Aufenthaltsraum von Menschen. David Engwich, Straßenplaner und langjähriger »Streetreclaiming Aktivist«, erklärt dies wie folgt: Wenn der Verkehr schnell fließt, fühlen sich die Menschen beeinträchtigt und ziehen sich zurück. Je weniger Anwohner/-innen, Passanten und Radler/-innen im Straßenraum sichtbar sind, desto ungestörter fühlt sich der Autoverkehr und desto schneller wird gefahren. Daraus entwickelt sich eine Aufwärtsspirale der Geschwindigkeiten. Dieser Prozess lässt sich bewusst umkehren, denn das Verhalten der Autofahrenden wird auch von der Gestaltung und dem Leben auf der Straße bestimmt. Wenn die Geschwindigkeit sinken soll und sich Autofahrende rücksichtsvoll verhalten sollen, helfen diese Grundprinzipien:

a) Die Straße als Raum

Lineare Strukturen fördern das schnelle Durchfahren der Straße. Wer nur das Ziel hat, schnell von A nach B zu kommen, schaut nicht nach links und rechts. Das heißt aber auch, wenn die Linien gebrochen werden und Straßen zu Straßenräumen werden, fährt man langsamer.

Räume verbindet man automatisch mit Aufenthalt. In Räumen benimmt man sich rücksichtsvoll. Ein Raum hat einen Eingang und einen Ausgang, eine Decke und einen Boden. Diese Elemente können auch im Straßenraum genutzt werden, z. B. kann der Eingang der Straße als Tor markiert werden, indem er baulich verengt wird oder durch »Torwächter« z. B. eine Skulptur gekennzeichnet wird. Ähnlich wirken weniger massive Elemente, wie eine Kletterpflanze, die an einer Stange hochwindet oder Stoffbahnen, die auf beiden Seiten an der Hauswand hängen. Der Boden kann zum Beispiel durch eine Querpflasterung markiert werden, die optisch die Linearität bricht. Die Decke kann durch ein Straßenbanner markiert sein. Zum Beispiel mit einer Begrüßung.

Bitte beachten Sie, dass alle Elemente, die im öffentlichen Straßenraum montiert werden, genehmigungspflichtig sind.

b) Leben zeigen

Wenn eine Straße mehr sein soll, als eine Durchfahrt, muss dieser Bedarf sichtbar gemacht werden. Sie können z. B. Fotos an die Hauswand hängen: »Hier wohnen …«. Oft helfen auch schon Blumenkästen, eine Traube Luftballons am Gartenzaun oder ähnliche Kleinigkeiten. Den besten Effekt erzielt man, wenn diese Elemente öfter wechseln.

c) Aktionen

Zeigen Sie nicht nur durch Gegenstände, dass in dieser Straße jemand wohnt, sondern nutzen Sie die Straße auch, um sich mit Nachbarinnen und Nachbarn zu treffen. Auf dem Gehweg müssen Sie ihre Aktion nicht anmelden. Stellen Sie einfach ein paar Stühle raus und machen Sie ein spontanes Nachbarschaftstreffen. Oder organisieren Sie ein Straßenfest oder einen Parkingday (genehmigungspflichtig), an dem Sie allen zeigen, wie schön es in Ihrer Straße sein kann, wenn sich alle rücksichtvoll verhalten und langsamer fahren.

Quellen und weiterführende Informationen

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001, in der Fassung vom 3. April 2025
www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

Fürst / Kühne (2010): Straßenverkehrslärm – Eine Hilfestellung für Betroffene, ALD-Schriftenreihe, Band 1, Berlin
www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Druckschriften/Strasenverkehrslaerm.pdf

Informationen und Meinungen wider die StraßenverkehrsUnordnung **www.stvu.info**

Informationen zu den Themen Verkehr und Recht mit Schwerpunkt Radverkehr **http://bernd.sluka.de**

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert am 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299)
www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html

Vorträge der Tagung des Umweltbundesamtes
www.umweltbundesamt.de/service/termine/fachtagung-tempo-30-chancen-hindernisse-erfahrungen-0

Umweltbundesamt: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen
https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen

Tempo 30 durch Aufstellung von Lärmaktionsplänen in »Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30« (S. 14 ff.)
www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Tempo_30/Rechtsgutachten_Tempo30_Kommunen.pdf

Impressum

Verkehrsclub Deutschland e. V.
Wallstraße 58 | 10179 Berlin
www.vcd.org

Redaktion: Anika Meenken, Dietmar Rudolph, Bernd Sluka

Grafik: Michael Anders | greengraphics.de

Bei Rückfragen:
Anika Meenken | Fon 030 / 280351-73
fahrrad@vcd.org

© VCD e. V. 12/2013, aktualisiert 11/2025

Fotos: VCD/Katja Täubert

Anlage I: Muster-Antrag auf Einrichtung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung

Sehr geehrte/r Herr Oberbürgermeister/Frau Oberbürgermeisterin,

vielen Dank für das Gespräch mit Ihnen und XXX zum Thema Verkehrssicherheit in XXX.

In unserem Gespräch hatte ich Ihnen zugesagt, Informationen zur Einrichtung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h zu übermitteln. Sehr gern möchte ich Ihnen hiermit diese Informationen zukommen lassen und im Weiteren die Einrichtung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h im Verlauf einzelner Straßen in der Stadt XXX beantragen.

Die diesbezüglichen Regelungen ergeben sich aus der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und den zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO). Gemeinden haben das Recht, streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h einzurichten, sofern die in der Straßenverkehrs-Ordnung benannten Umstände vorliegen. Es ist dabei unerheblich, ob es sich um Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen handelt.

Die Vorgaben in der Straßenverkehrs-Ordnung sind als Soll-Vorschrift formuliert. Somit ist im Regelfall eine Verpflichtung zur Einrichtung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h gegeben. Nur beim Vorliegen außergewöhnlicher Gründe darf von diesem Regelfall abgewichen werden.

1. Rechtliche Regelungen

1.1 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 24 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411) geändert worden ist

In § 45 Absatz 9 Punkt 6 StVO ist geregelt, dass im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen, Kindergärten, -tagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern, eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (Zeichen 274) angeordnet werden soll – ohne den dafür früher notwendigen Nachweis einer besonderen Gefahrenlage.

1.2 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001, in der Fassung von April 2025

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für Menschen mit Behinderungen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z. B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. häufige Fahrbahnquerungen durch zu Fußgehende, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Pulkbildung von Radfahrenden und zu Fußgehenden) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist.

Hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Ihre Lage ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie gegebenenfalls Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.

Innerhalb geschlossener Ortschaften kann die Geschwindigkeit auch im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen auf Tempo 30 km/h beschränkt werden. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen (z. B. Sperrgitter) einzubeziehen. Die Beschränkung auf Tempo 30 km/h

kommt insbesondere dann in Betracht, wenn die für Fußgängerüberwege bei Tempo 50 km/h erforderlichen Sichtweiten nicht sichergestellt werden können oder Fahrzeugführende ihre Fahrgeschwindigkeit bei Annäherung an den Fußgängerüberweg regelmäßig nicht derart verringern, dass den querungswilligen zu Fußgehenden ihr Vorrang erkennbar eingeräumt werden wird. Die Anordnung ist auf insgesamt höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden.

1.3 Wertung

- Eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ist unter den in der VwV-StVO genannten Voraussetzungen einzurichten, sofern keine außergewöhnlichen Gründe vorliegen, die eine Abweichung von diesem Regelfall erfordern.

- Eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist eine Ausnahme und stellt eine Abweichung vom Regelfall dar.

- Eine streckenbezogene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit war früher nur in Ausnahmefällen möglich, wenn es aus Gründen des Lärmschutzes oder der Verkehrssicherheit notwendig war. Für Letzteres musste der Nachweis erbracht werden, dass es sich um einen Unfallschwerpunkt handelte. Das hat sich geändert. Nunmehr können Länder und Gemeinden auch ohne einen solchen Nachweis Geschwindigkeitsbeschränkungen auch auf Hauptverkehrsstraßen in »sensiblen Bereichen mit besonders schützenswerten Verkehrsteilnehmern« einführen.

- Ein »direkter Zugang« ist bspw. bei einer Schule auch dann gegeben, wenn zwischen dem Gehweg und der Schule ein größerer Schulhof liegt. In der Regel ist der Schulhof umzäunt und der Zugang zur Straße durch ein Eingangstor kanalisiert.

2. Antrag

Innerorts ereigneten sich in Deutschland im Jahr 2023 insgesamt 1.843.842 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle. Dies entspricht einem Anteil von 73 Prozent aller in Deutschland polizeilich erfassten Verkehrsunfälle in diesem Jahr. Bei insgesamt 203.260 Verkehrsunfällen, welche sich 2023 innerorts ereigneten, war ein Personenschaden zu verzeichnen. Pro Tag ereigneten sich 2023 somit durchschnittlich 556 Verkehrsunfälle mit einem Personenschaden innerorts. Bei diesen Verkehrsunfällen wurden insgesamt 210.657 Personen leicht verletzt, 52.900 Personen schwer verletzt und 902 Personen getötet. Bei der Auswertung der Unfallereignisse ist festzustellen, dass nicht angepasste Geschwindigkeit eines der häufigsten und tödlichste Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer darstellt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat sehr hohe Bedeutung für die Verkehrssicherheit und damit für das Leben und die Gesundheit aller Verkehrsteilnehmenden – insbesondere der zu Fußgehenden und Radfahrerenden im Kindes- und Jugendalter. Deshalb stelle ich hiermit den Antrag auf Einrichtung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in folgenden Straßenbereichen der Stadt _____:

Straßenbereich	**Einrichtung**	**Begründung**

Erläuterung zum Zeichen 136 »Kinder« gemäß StVO: Das Zeichen 136 »Kinder« gemäß StVO ist ein allgemeines Gefahrenzeichen und warnt davor, dass sich Kinder auf der Straße befinden können. Es ist in diesen Bereichen besondere Vorsicht geboten, da Kinder oft unüberlegt auf die Straße laufen. Es ist aufmerksam und bremsbereit zu fahren. Es handelt sich um kein Verbot im engeren Sinn, sondern ausschließlich um eine Warnung. Bezüglich der hier genannten Beispiele ist somit eine Geschwindigkeit in Höhe von 50 km/h zulässig. Bußgeldrechtliche Konsequenzen folgen erst bei einer Überschreitung dieser Höchstgeschwindigkeit. Im Falle eines Unfalls ist hinsichtlich der Schuldfrage zu klären, ob eine angemessene Beachtung des Warnschildes erfolgt ist.

Eine Absenkung der Geschwindigkeit auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h führt an allen oben benannten Stellen zu einer wesentlich höheren Verkehrssicherheit. Eine weitere Folge ist eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung.

Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Diese Gefährdung resultiert insbesondere aus einer beschränkten Fähigkeit, Fahrzeuge wahrzunehmen und deren Geschwindigkeit angemessen einzuschätzen, sowie aus Unachtsamkeit.

Es ist eine Verpflichtung, insbesondere jene Verkehrsteilnehmenden zu schützen, welche im Straßenverkehr besonders gefährdet sind. Deswegen und aufgrund der bestehenden Rechtslage bitte ich Sie, dem Antrag stattzugeben und eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h in den benannten Bereichen umzusetzen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen