



Betreff: Modellversuch Tempo 30 in Freiburg

Bezug: Ihr Schreiben vom 1. Dezember 2020

Aktenzeichen: StV12/7332.2/45/3422387

Datum: Berlin, 17.2.2021

Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, *leider hier kein*

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 1. Dezember 2020 an Herrn Bundesminister Andreas Scheuer MdB, in dem Sie Änderungen der Rechtslage zur versuchsweisen Anordnung flächendeckender Tempo 30-Regelungen anregen. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Sie begründen Ihr Anliegen unter anderem damit, dass in den Kommunen derzeit unübersichtliche Regelungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen bestünden. Diese Bedenken kann ich nicht teilen, da insbesondere die Fallgruppen der von Ihnen thematisierten zeitlich beschränkten Tempo 30-Abschnitte im Einklang mit dem Schutzzweck der jeweils zugrunde liegenden Anordnungsgrundlage stehen dürften.

Beschränkungen der Geschwindigkeit auf 30 km/h können aus Gründen der Belastung durch Lärm, einerseits im Speziellen zum Schutz der Wohnbevölkerung (vgl. § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)), andererseits zum Schutz der Bevölkerung allgemein (vgl. § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 5 StVO), im Einzelfall aus guten Gründen nur für die Nachtzeit gelten. Dies folgt aus den für Tages- bzw. Nachtzeiten unterschiedlichen Richtwerten in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Diese Unterscheidungen sind wiederum Ausfluss des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit.



Seite 2 von 3

Entsprechend verhält es sich mit dem im Jahr 2016 eingeführten § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO, der eine erleichterte Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 streckenbezogen im unmittelbaren Bereich vor bestimmten sozialen Einrichtungen (z. B. Schulen, Kindergärten und Krankenhäusern) vorsieht. Hierbei ist zu beachten, dass diese Rechtsänderung besonders schützenswerten Personengruppen, wie beispielsweise Kindern, zu Gute kommt. Daraus folgt, dass es im Einzelfall sachgerecht und verhältnismäßig sein kann, Geschwindigkeitsbeschränkungen zeitlich mit dem tatsächlichen Betrieb einer in der Vorschrift genannten Einrichtung zu harmonisieren.

Im Rahmen der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) haben die Länder im Bundesratsverfahren die Einfügung eines neuen § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 7 StVO beschlossen, der die Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 Halbsatz 2 StVO vom Grundsatz des Erfordernisses einer konkreten erheblichen Gefahrenlage ausnimmt. Den Straßenverkehrsbehörden der Länder wurde hierdurch ein wichtiges Instrument an die Hand gegeben, das die unbürokratische Erprobung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für einzelne Streckenabschnitte ermöglicht.

Mit dieser neuen Vorschrift können die von Ihnen gewünschten flächendeckenden Tempo 30-Modellversuche indes nicht angeordnet werden. Erprobungsmaßnahmen können nicht unter Abweichung von Regelungen der StVO angeordnet werden. Es handelt sich vielmehr bei der genannten Vorschrift um eine Ermächtigungsgrundlage für die versuchsweise Anordnung von Maßnahmen, die ohnehin bereits nach der StVO zulässig sind. Flächendeckendes Tempo 30 stellt jedoch eine Abweichung von den Vorschriften der StVO (insb. von der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h) dar.

Flächendeckendes Tempo 30 würde sich zudem negativ auf den Verkehrsfluss auswirken, da der Verlust der Attraktivität des Netzes der Hauptverkehrsstraßen die unerwünschte Folge hätte, dass Schleichverkehr durch Wohngebiete stattfindet. Stattdessen sollten die Straßenverkehrsbehörden der Länder zur Verstärkung des Verkehrsflusses vermehrt von der Einrichtung „grüner Wellen“ Gebrauch machen.

Auch vermag der Aspekt der Verbesserung des Umwelt- und Gesundheitsschutzes eine flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nicht zu begründen. Die Höhe der Fahrzeugemissionen





Seite 3 von 3

hängt u. a. stark von der an Tempo 30 angepassten individuellen Fahrweise der Verkehrsteilnehmer ab. Ausgeprägtere Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge sowie das Nichteinlegen des bestmöglichen Gangs führen hierbei sogar zu höheren Fahrzeugemissionen.

Die Einführung einer sogenannten Innovationsklausel, mit der den Straßenverkehrsbehörden Verkehrsversuche auch unter Abweichung von Regelungen der StVO ermöglicht würden, wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht befürwortet. Ungeachtet der bereits oben geäußerten Bedenken kommt noch hinzu, dass hierdurch Einzelregelungsermächtigungen durch die Länder geschaffen werden würden. Dadurch wären das grundsätzliche Erfordernis bundeseinheitlicher Regelungen und damit die Zuständigkeit des Bundes für das Straßenverkehrsrecht in Frage gestellt.

Mit freundlichen Grüßen

