
Zusammenfassung

Rechtsgutachten zu Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30

Kommunen können bereits unter geltender Rechtslage über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden. Ein Rechtsgutachten der DUH zeigt, dass Städte und Gemeinde weitreichende Handlungsmöglichkeiten haben und nicht tatenlos auf eine Gesetzesänderung der Bundesregierung warten müssen.

Ein Rechtsgutachten der DUH zeigt, dass Kommunen bereits jetzt mit den gesetzlichen Regeln zur Gefahrenabwehr in § 45 der Straßenverkehrsordnung Tempo 30-Strecken an Hauptverkehrsstraßen anordnen können. Kommunen können außerdem großflächig Tempo 30 einführen, indem sie einen Lärmaktionsplan aufstellen, der Tempo 30-Anordnungen vorsieht. Mit einem Lärmaktionsplan setzen die Kommunen die EU-Umgebungslärmrichtlinie um, die rechtlich über der Straßenverkehrsordnung steht: Die Straßenverkehrsämter müssen den kommunalen Lärmaktionsplan auch an Hauptstraßen umsetzen und die Vorgaben der Städte und Gemeinden für Tempo 30 befolgen. Für die Aufnahme von Tempo 30 in den Lärmaktionsplan gibt es keine verbindlichen Grenzwerte. Die Kommunen haben einen eigenen Beurteilungsspielraum bei der Bewertung der Lärmsituation. Die EU-Richtlinie will die Bevölkerung vor jeder Art von Lärm schützen und ruhige Gebiete erhalten.

Auch Anwohnende können aktiv werden und auf Basis der Straßenverkehrsordnung Anträge auf Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen aus Lärmschutzgründen stellen. Das DUH-Rechtsgutachten zeigt, dass die Voraussetzungen für Tempo 30 aus Lärmschutzgründen wesentlich eher erfüllt sind, als die Verwaltung vielerorts annimmt.

Das Rechtsgutachten der Kanzlei Geulen & Klinger zeigt zwei Optionen für Kommunen, um jetzt schon mehr Tempo 30 umzusetzen:

1. Tempo 30 mit § 45 der Straßenverkehrsordnung

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Schutz vor Verkehrslärm können Kommunen streckenweise Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen einführen. An Schulen, Kitas, Seniorenheimen und ähnlich sensiblen Einrichtungen haben viele Städte und Gemeinden bereits Tempo 30 angeordnet, um die Sicherheit der Menschen zu erhöhen. Die sensiblen Einrichtungen müssen unter bestimmten Bedingungen jedoch nicht direkt an der Hauptverkehrsstraße liegen, sondern können auch im Nahbereich sein. Liegen mehrere

schützenwerte Einrichtungen an einer Hauptverkehrsstraße, können Kommunen die Tempo 30-Fragmente zu einer langen Tempo 30-Strecke verbinden.

Da die Straßenverkehrsordnung eine Gefahrenabwehr vorsieht, können Städte und Gemeinden die Wohnbevölkerung mit Tempo 30 vor unzumutbarem Lärm aus dem Straßenverkehr an Hauptstraßen schützen. Dabei gibt es keine verbindlichen Schallpegel, sondern die Belastung muss eine im Einzelfall zu ermittelnde Zumutbarkeitsschwelle überschreiten. Straßenverkehrsbehörden können Anträge der Kommunen auf Tempo 30 aus Lärmschutzgründen nicht mit einem pauschalen Verweis auf Schallpegel ablehnen.

In Bade- und Kurorten reicht schon eine Beeinträchtigung der Menschen durch den Straßenverkehr aus, um Tempo 30 anzuordnen. Die Schwelle für eine Gefahrenabwehr nach § 45 Abs. 1a der Straßenverkehrsordnung liegt in Luft- und heilklimatischen Kurorten, Badeorten und anderen ausgewiesenen Erholungsorten niedriger als andernorts.

Und dann gibt es die Tempo 30-Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Probe: Mit der Erprobungsklausel der Straßenverkehrsordnung können Kommunen zeitlich begrenzte Tempo 30-Limits einführen. Städte und Gemeinden haben einen großen Handlungsspielraum und können versuchsweise verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung anordnen. Sie können Tempo 30 zwar nicht im gesamten Stadt- oder Gemeindegebiet ausprobieren, doch unterliegen die Erprobungsmaßnahmen deutlich geringeren Anordnungsvoraussetzungen.

2. Großflächiges Tempo 30 mit dem Lärmaktionsplan

Eine strategische Verkehrspolitik können Städte und Gemeinden mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie umsetzen. Das EU-Recht eröffnet ihnen die Möglichkeit einer auf Lärmschutz ausgerichteten Städtebaupolitik mit einem ambitionierten Lärmaktionsplan, der auch großflächige Geschwindigkeitsbegrenzungen vorsehen kann. Kommunen können mit einem Lärmaktionsplan selbst entscheiden, welcher Lärm der Bevölkerung und dem Ort zumutbar ist und an welchen Straßen sie den Verkehrslärm mit Tempo 30 senken. Stadt- oder Gemeinderat entscheiden unter Beteiligung der Öffentlichkeit, wie sie den Lärmschutz im Lärmaktionsplan umsetzen wollen.

Rechtliche Grundlage für den Lärmaktionsplan ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie, die Deutschland im Bundesimmissionsschutz-Gesetz in nationales Recht umgesetzt hat. Die EU will damit die Bevölkerung vor gesundheitsschädlichem Lärm schützen und deshalb Lärm verringern oder gar nicht erst entstehen lassen. Da EU-Recht über nationalem Recht steht, kann der Lärmaktionsplan zur Einführung von Lärmschutzmaßnahmen wie Tempo 30 die strikten Anordnungsvoraussetzungen der Straßenverkehrsordnung modifizieren und die notwendige Gefahrenschwelle absenken.

Verbindliche Lärmober- oder Untergrenzen gibt es nicht. Kernvorschrift ist § 47 Bundesimmissionsschutz-Gesetz. In Ballungsräumen und an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen müssen Kommunen laut Gesetz Lärmaktionspläne aufstellen, kleinere Gemeinden können dies tun. Mit dem Lärmaktionsplan legt die Gemeinde also fest, welche Lärmgefährdungen im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 der Straßenverkehrsordnung in ihrer Gemeinde bekämpft werden sollen. Sie nutzt dabei einen juristischen Beurteilungsspielraum. Straßenverkehrsbehörden müssen die in einem Lärmaktionsplan vorgesehene Anordnungen umsetzen.

Fazit

Das DUH-Rechtsgutachten über die Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 zeigt: Kommunen haben mit § 45 der Straßenverkehrsordnung und der Lärmaktionsplanung nach dem Bundesimmissionsschutz-Gesetz mehr juristische Handlungsmöglichkeiten als in der bisherigen Praxis umgesetzt wird. Kommunen können schon heute mit Tempo 30-Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Gesundheitsvorsorge und zum Umweltschutz in den Orten beitragen. Sie müssen nicht untätig darauf warten, bis das Bundesverkehrsministerium die Straßenverkehrsordnung ändert und die Möglichkeiten von Tempo 30 erweitert. Mehr als 160 Städte und Gemeinden im Bündnis Lebenswerte Städte fordern die Bundesregierung auf, die Zuständigkeit über dieses Instrument in ihre Hände zu legen. Das Rechtsgutachten zeigt deutlich: Städte und Gemeinden können schon jetzt gebiets- und streckenbezogen Tempo 30 umsetzen. Um zukünftig die Anordnung stadtverträglicher Geschwindigkeiten zu erleichtern, muss die Bundesregierung dennoch bei einer Reform der StVO innerorts die Regelgeschwindigkeit 30km/h einführen

Das ausführliche Rechtsgutachten finden Sie hier: <https://www.duh.de/tempo30/>

Stand: 24.05.2022

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 9995 - 0


Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner

Robin Kulpa
Senior Expert Städtische Mobilität
Tel.: 030 2400867 - 751
E-Mail: kulpa@duh.de

Hanna Rhein
Referentin Städtische Mobilität
Tel.: 030 2400867 - 754
E-Mail: rhein@duh.de

www.duh.de [@ info@duh.de](mailto:info@duh.de)     [umwelthilfe](https://www.duh.de)

 Wir halten Sie auf dem Laufenden: www.duh.de/newsletter-abo

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Wir sind unabhängig, klageberechtigt und kämpfen seit über 40 Jahren für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende: www.duh.de/spenden

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft. Ausgezeichnet mit dem DZI Spenden-Siegel für seriöse Spendenorganisationen.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

