



Positionspapier

*Neufassung
2025*

Verkehrsberuhigung und Tempo 30 in Bayern



Verkehrsberuhigung vor Ort – mehr als nur langsam fahren **2**

Kurze Wege, viel „Mobilität aus eigener Kraft“

Durchgangsstraßen in Orten und Städten beeinträchtigen die Lebensqualität

Unsere Grünen Ziele: Was muss sich ändern? **4**

Wir Grünen in Bayern wollen den Verkehr innerorts beruhigen

Vorbild Baden-Württemberg: Unterstützung der Kommunen durch das Land

Was jetzt schon möglich ist: Verkehrsberuhigung in Orten und Städten **6**

1. Wer ist zuständig? Klassifizierung von Straßen und Zuständigkeiten

2. Verkehrsberuhigung im Ort: Gemeindestraßen

3. Durchgangsstraßen, Ortsdurchfahrten (Straßen des überörtlichen Verkehrs)

Gesetzliche Grundlagen im Bund: Straßenverkehrsordnung, Immissions- und Lärmschutz

4. Dem Fuß- und Fahrradverkehr sollen angemessene Flächen bereitgestellt werden

5. Zebrastreifen

6. Schulstraßen

Verkehrsberuhigung von Ortsdurchfahrten: How to Tempo 30 **15**

Schritt 1: Thema setzen und Unterstützer*innen gewinnen

Schritt 2: Verkehrsberuhigende Maßnahmen durchsetzen

Best Practice: Inning am Ammersee **17**

Verkehrsberuhigung und Tempo 30 in Bayern

WAS WIR BRAUCHEN - WAS WIR HABEN

Verkehrsberuhigung vor Ort – mehr als nur langsam fahren

Zahlreiche Gemeinden in Bayern machen sich auf den Weg, in ihren Orten den Verkehr zu beruhigen, um mehr Lebensqualität, Sicherheit und Platz im öffentlichen Raum zu schaffen. Der Bundesgesetzgeber unterstützt dies und hat mit der StVO-Reform 2024/25 neue Möglichkeiten geschaffen.

Wir Grünen sind der Auffassung, dass eine Straße nicht nur dazu dient, möglichst vielen Kraftfahrzeugen als Fahrbahn und Parkplatz zu bieten. Innerorts ist eine Straße auch öffentlicher Raum, den die Bewohner*innen des Ortes nutzen wollen. Sie möchten ohne übermäßigen Verkehrslärm und Schadstoffbelastung dort wohnen und ihre Kinder in Sicherheit nach draußen lassen können. Senior*innen möchten möglichst lange selbstbestimmt leben und sich sicher auf ihren alltäglichen Wegen fortbewegen können. Eine gerechte, sichere Gestaltung des öffentlichen Raums bedeutet mehr Lebensqualität.

Kurze Wege, viel „Mobilität aus eigener Kraft“

Wir wollen es den Gemeinden erleichtern, ihre Ortszentren wieder zu einem sozialen Lebens- und Begegnungsraum zu machen. Ziel ist es, lange Wege mit dem Auto überflüssig zu machen und die tägliche Versorgung zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigen zu können. Dafür braucht es sichere Fuß- und Radwege und Verkehrsberuhigung.

Durchgangsstraßen in Orten und Städten beeinträchtigen die Lebensqualität

Hunderttausende Menschen in Bayern leiden unter Lärm und Abgasen an Bundes- und Staatsstraßen, die Siedlungsgebiete durchqueren. Durchgangsstraßen zerschneiden unsere Orte und beeinträchtigen die Lebensqualität. Die Bayerische Staatsregierung sieht in den Hauptverkehrsstraßen nur die Aufgabe, die Verkehrsleistung zu maximieren und kämpft gegen Verkehrsberuhigung.

Das ist ideologische Politik durch die Windschutzscheibe. Die derzeitige StVO hat trotz der Reform 2024/25 als oberstes Ziel, den reibungslosen und möglichst schnellen Ablauf des Autoverkehrs sicherzustellen (siehe unten). Wir fordern hier weitgehende Verbesserungen, die Menschen und Anwohnende stärker berücksichtigen.

Verkehrsberuhigung und öffentlicher Raum

Wir holen uns den öffentlichen Raum zurück! Verkehrsberuhigung, weniger Verkehr und weniger Lärm gehen Hand in Hand mit der Umgestaltung des öffentlichen Raums. Verkehrsberuhigte Zonen mit Platz zum Zufußgehen und Radfahren, mit Bäumen und Brunnen ersetzen vielspurige Straßen. Statt den öffentlichen Raum zu zerschneiden, können Plätze wieder Zentren sein und verbinden.

Verkehrsberuhigung für

- mehr Sicherheit und Bequemlichkeit vor Ort
- mehr Fuß- und Radverkehr
- weniger Lärm
- mehr Lebensqualität für alle
- weniger Immissionen, weniger Emissionen, mehr Klimaschutz
- Raum für Menschen statt für Autos

Unsere grünen Ziele: Was muss sich ändern?

Wir Grünen in Bayern wollen den Verkehr innerorts beruhigen und streben dazu Änderungen in der StVO des Bundes an:

- Höhere Gewichtung des Lärmschutzes und der vorsorgenden Verkehrssicherheit
- anstatt des bisherigen Primats der maximalen Verkehrsleistung und „Leichtigkeit“ für den motorisierten Verkehr: Aspekte der Anwohnerfreundlichkeit und Ortsverträglichkeit stärker berücksichtigen
- Innerorts Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Tempo 50 oder höher nur als Ausnahme
- den Kommunen eine grundlegende Mitsprache bei der Gestaltung und Nutzung von ortsquerenden Kreis-, Staats- und Bundesstraßen sowie Vorfahrtsstraßen einräumen, insbesondere für Tempo 30.
- Erleichterte Durchfahrtsbeschränkungen für LKW ab einem gewissen Gewicht, je nach örtlichen Gegebenheiten ganztags oder nachts
- Erleichterte Voraussetzungen für Begrünungen, Fahrbahnverengungen, Radfahrstreifen, Fahrradschutzstreifen
- „Begegnungszone“ als neues Verkehrszeichen für den gemischten und gleichberechtigten Verkehr auf geeigneten Verkehrsflächen wie z.B. in Österreich und der Schweiz

**Vorbild Baden-Württemberg:
Unterstützung der Kommunen
durch das Land**

In Baden-Württemberg gibt es an viel mehr Durchgangsstraßen Tempo 30 oder andere verkehrsbeschränkende Maßnahmen.

Tempo 30 rettet Leben

Tempo 30 innerorts ist ein wesentlicher Schritt, damit die „Vision Zero“ (keine Verkehrstoten mehr!) Wirklichkeit wird, das fordert auch die WHO im „[Global Plan for Road Safety](#)“. Denn bei Tempo 30 ist der Bremsweg eines Pkw gegenüber Tempo 50 um fast zwei Drittel verkürzt. So verhindern wir tödliche Unfälle.



Quelle: LK Argus GmbH

Grund: Das Land Baden-Württemberg lässt viel großzügiger Tempo 30 an Ortsdurchfahrten und Straßen des überörtlichen Verkehrs zu als der Freistaat Bayern. In Baden-Württemberg hat das Ministerium für Verkehr im März 2012 mit dem so genannten „Kooperationserlass“ eigene Vorgaben des Landes zur Umsetzung von Lärmaktionsplänen herausgegeben. Dies hat innerhalb der engen derzeitigen Rechtslage des Bundes die Anwendungsfälle von Tempo 30 km/h deutlich erweitert. Das Ministerium setzt damit Straßenverkehrsbehörden in die Lage, ihre rechtlichen Möglichkeiten so weit wie möglich im Interesse der Bürger*innen auszuschöpfen. Die bayerische Staatsregierung will das leider nicht, sondern räumt der Maximierung der Leistungsfähigkeit der Straßen für den motorisierten Verkehr den Vorrang ein. Sie engt den Handlungsspielraum der Straßenverkehrsbehörden sogar regelmäßig per innenministeriellem Schreiben (IMS) ein!

Wir fordern eine ähnliche kommunale Unterstützung für bayerische Kommunen, indem die bayerische Staatsregierung eine ähnliche Vorgabe wie die Landesregierung in Baden-Württemberg für die nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden erlässt.

Links zum Nachschlagen:

WHO Global Plan for Safety: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf>

Bremsweg Tempo 30: <https://de.statista.com/infografik/25665/anhalteweg-eines-pkw/>

Was jetzt schon möglich ist: Verkehrsberuhigung in Orten und Städten

Um unsere Orts- und Stadtzentren lebenswerter zu machen, müssen sich noch einige Rahmenbedingungen ändern. Dennoch können sich Gemeinden auch in Bayern auf den Weg machen und bereits jetzt Maßnahmen umsetzen, die zur Verkehrsberuhigung und zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen. Seit der grünen Regierungsbeteiligung in der Ampel-Regierung gibt es einige zusätzliche Möglichkeiten.

1. Wer ist zuständig? Klassifizierung von Straßen und Zuständigkeiten

Je nach ihrer Verkehrsbedeutung sind die Straßen in Deutschland klassifiziert. Das bedeutet auch, dass die Zuständigkeiten unterschiedlich verteilt sind. Zu unterscheiden sind:

- Straßen überörtlichen Verkehrs (Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen)
- Straßen innerörtlichen Verkehrs (Gemeindestraßen)

Klasse	Straßenbaulast	Verkehrsrechtliche Anordnung
Bundesstraßen	Bund (ausgeführt durch den Freistaat im Zuge der Auftragsverwaltung) Ausnahme: Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohner*innen, diese sind selbst zuständig)	Untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt / kreisfreie Stadt)
Staatsstraßen	Freistaat Ausnahme: Gemeinden mit mehr als 25.000 Einwohner*innen, diese sind selbst zuständig für Ortsdurchfahrten (Art. 42 BayStrWG))	Untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt / kreisfreie Stadt)
Kreisstraßen	Landkreise und kreisfreie Städte Ausnahmen wie Staatsstraßen	Untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt / kreisfreie Stadt)
Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen	Gemeinde	Örtliche Straßenverkehrsbehörde

2. Verkehrsberuhigung im Ort: Gemeindestraßen

Innerhalb von Ortschaften kommt es für die Verkehrsberuhigung darauf an, wie die Straße klassifiziert ist. Auf Straßen des örtlichen Verkehrs (Gemeindestraßen) kann die Gemeinde unter gewissen Auflagen verschiedene Arten von Verkehrsberuhigung durchsetzen. In § 45 Abs. 9 StVO sind folgende Möglichkeiten aufgezählt:

- Tempo 30-Zonen: diese sind für Vorfahrtsstraßen nicht möglich
- Schutzstreifen für den Radverkehr
- Fahrradstraßen
- Fahrradzonen

- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche: „In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion können auch Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden“
- Innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h: auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen sind diese nur möglich im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern sowie Fahrradzonen unter gewissen Voraussetzungen (s.u.)
- Erprobungsmaßnahmen

Die Reform von StVG und StVO hat darüber hinaus neue Handlungsmöglichkeiten eröffnet. Zum einen kann aus Gründen des Umwelt-, Klima- oder Gesundheitsschutzes, zum anderen der städtebaulichen Entwicklung, ausreichend Fläche für Fuß- und Radverkehr gewidmet werden (siehe Punkt 4). Auch die Anordnung von Zebrastreifen / Fußgängerüberwegen (FGÜ) ist erheblich vereinfacht worden (siehe Punkt 5). Auf überörtlichen Straßen (Kreis-, Staats- und Bundesstraßen) sind die Möglichkeiten sehr beschränkt. Hier können Geschwindigkeitsbeschränkungen nur unter bestimmten Bedingungen eingerichtet werden. Zuständig ist die Straßenverkehrsbehörde des Landratsamts (siehe unten).

Sowohl für Gemeinde- als auch für überörtliche Straßen gilt zudem: es gibt die Möglichkeit zeitlich beschränkte Verkehrsversuche als sogenannte Erprobungsmaßnahmen durchzuführen (§ 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO).

Verkehrszeichen	Bezeichnung	Regelt	Gesetz / Zuständigkeit
	Tempo 30	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h	§ 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO Anordnung für überörtliche Straßen und Vorfahrtsstraßen innerorts nur unter bestimmten Ausnahmen möglich, siehe Kap. 3. Zuständig: Landratsamt bzw. die kreisfreie Stadt oder Gemeinde
	Tempo 30-Zone	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h es gilt rechts vor links	§ 45 Abs. 9 Nr. 4 StVO auf Straßen des örtlichen Verkehrs Zuständig: Gemeinde
	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	Zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 30 km/h	§ 45 Abs. 9 Nr. 5 StVO auf Straßen des örtlichen Verkehrs Zuständig: Gemeinde
	Verkehrsberuhigter Bereich*	Fahrt nur mit Schrittgeschwindigkeit erlaubt Fußgänger*innen und Fahrzeuge sind gleichberechtigt	§ 45 Abs. 1b Nr. 3 StVO auf Straßen des örtlichen Verkehrs Zuständig: Gemeinde
	Fahrradzone	Nur für Fahrräder und e-Scooter Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (siehe auch Fahrradstraße)	§ 45 Abs. 9 Nr. 2 StVO auf Straßen des örtlichen Verkehrs Zuständig: Gemeinde
	Fahrradstraße	Darf nur von Radfahrer*innen genutzt werden Ausnahmen können gekennzeichnet sein Allgemeines Tempolimit von 30 km/h Fahrradfahrer*innen dürfen nebeneinander fahren	§ 45 Abs. 9 Nr. 2 StVO auf Straßen des örtlichen Verkehrs Zuständig: Gemeinde
	Fußgängerzone	Darf nur von Fußgänger*innen genutzt werden Ausnahmen können gekennzeichnet sein Fußgänger*innen haben Vorrang	§ 45 Abs. 1b Nr. 3 StVO auf Straßen des örtlichen Verkehrs Zuständig: Gemeinde

Tabelle: Möglichkeiten für verkehrsrechtliche Anordnungen zur Verkehrsberuhigung nach § 45 (9) StVO

* Häufig „Spielstraße“ genannt. Achtung: Die Anordnung „Spielstraße“ ist etwas anderes! Sie ist für alle Fahrzeuge gesperrt mit dem Zusatzschild „Spielstraße“ (Zeichen 250/1010-10).

3. Durchgangsstraßen, Ortsdurchfahrten (Straßen des überörtlichen Verkehrs)

Schwieriger ist es, die Geschwindigkeit auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs anzuordnen (Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen, aber auch Vorfahrtsstraßen), denn dies liegt nicht in der Hand der Kommune, sondern auf Kreisebene bei den Landratsämtern beziehungsweise kreisfreien Städten.

Hierfür geben wir in dieser Handreichung ein paar Tipps und Beispiele.

Gesetzliche Grundlagen im Bund: Straßenverkehrsordnung, Immissions- und Lärmschutz

Aufgrund der bundesweit geltenden Straßenverkehrsordnung sind Geschwindigkeits- oder Durchfahrtsbeschränkungen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oft schwierig, denn dem Verkehrsfluss wird gesetzlich der Vorrang gegeben.

Laut § 45 Abs. 9 StVO sind Beschränkungen des fließenden Verkehrs insbesondere an überörtlichen Durchgangsstraßen nur in Ausnahmefällen möglich, das sind unter anderem:

- Eine statistisch nachweisbare „Gefahrenlage“, z.B. Unfallrisiko bzw. Unfallhäufung (Satz 3)
- Bis zu 300m in Bereichen bestimmter sensibler Einrichtungen:
Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern. Aber nur dann, wenn diese Einrichtung einen direkten Zugang zur betreffenden überörtlichen Straße hat oder sich der Hol-/Bringverkehr auf dieser Straße abspielt

Tip

Ein guter Einstieg in den Prozess ist die Handreichung des VCD mit einer Checkliste, ob an Eurer Straße die rechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30 derzeit gegeben sind:

[Hier geht's zur Checkliste](#)

Ausweisung von Maßnahmen für einen Luftreinhalteplan oder einen Lärmaktionsplan

An Straßen des überörtlichen Verkehrs muss laut Staatsregierung mehr Lärm hingenommen werden. Nach der Gleichbehandlung von Anwohner*innen an

Durchgangsstraßen gegenüber solchen an Wohnstraßen gefragt, antwortet die Staatsregierung:

„Wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung kommen Verkehrsbeschränkungen für Straßen des überörtlichen Verkehrs grundsätzlich nur in Betracht, wenn im begründeten Einzelfall besondere Umstände dies zwingend gebieten und dem verkehrliche Belange nicht entgegenstehen. Hierbei ist der Rechtsprechung folgend davon auszugehen, dass der Verkehrslärm, der von Anliegern etwa einer Bundesfernstraße (einschließlich Ortsdurchfahrt) oder auch einer Staatsstraße bzw. einer Kreisstraße wegen ihrer Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muss, nicht der Belastung einer örtlichen Erschließungsstraße gleichgesetzt werden kann.

Die Grenze der zumutbaren Belastung ist dabei nicht durch gesetzliche Grenzwerte festgelegt. Die Rechtsprechung geht jedoch davon aus, dass in allgemeinen Wohngebieten die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierung für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können. Für die ebenfalls im Bereich der Ortsdurchfahrten gelegenen Mischgebiete liegen die Grenzwerte mit 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts höher.“ Das sind leider sehr hohe Werte.

Fazit

Der „Hebel“, über den eine Kommune derzeit Chancen auf eine Verkehrsberuhigung auf einer übergeordneten Durchgangsstraße hat, ist derzeit im Wesentlichen der Lärmschutz oder ein direkter Zugang zu bestimmten sensiblen Einrichtungen (s.o.).

Siehe dazu die Antwort auf Frage 2 der Schriftlichen Anfrage im Bayerischen Landtag:

Tipp

Wie sieht es vor Ort aus mit dem Lärm? Finde es heraus unter mit dem [Lärmkataster \(Lärmkarten\) des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz](#)

https://www.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP17/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/17_0011928.pdf

4. Dem Fuß- und Fahrradverkehr sollen angemessene Flächen bereitgestellt werden (§ 45 Abs. 1 Nr. 7b StVO)

Das ist neu und kann als Begründung für Maßnahmen dienen, um den Zielen des Umwelt- und Klimaschutzes, der Gesundheit sowie der städtebaulichen Entwicklung zu entsprechen. So können beispielsweise Fahr- oder Parkspuren leichter zu Rad- oder Gehwegen beziehungsweise Fahrradstraßen etc. umgewandelt werden. Und beispielsweise auch Fahrradstände auf bisherigen Parkplätzen. Diese neue Möglichkeit bezieht sich auf alle Straßenklassen. Die Abwägung der Interessen unterschiedlicher Verkehrsarten, insbesondere des Kraftverkehrs und des öffentlichen Verkehrs bleibt jedoch bestehen.

Der Wortlaut: Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich

- a) der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und
- b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.

Inwieweit diese neue Möglichkeit in der Praxis der Straßenverkehrsbehörden Anwendung findet, bleibt abzuwarten. Auf jeden Fall können Kommunen damit arbeiten und in der Kommunalpolitik kann man auf die Nutzung dieser Möglichkeiten drängen.

5. Zebrastreifen

Zebrastreifen, so genannte Fußgängerüberwege, können leichter angeordnet werden.

Dafür muss keine besondere Gefahrenlage mehr nachgewiesen werden. Ferner sind die bisherigen Bestimmungen für Mindest- und Höchstzahlen im Verkehrsaufkommen nicht mehr rechtlich bindend. Kommunen hier können präventiv und vorausschauend handeln, statt erst schwere Unfälle an bestimmten Orten abwarten zu müssen, um einen Zebrastreifen anzuordnen. Das hilft allen Menschen, vor allem aber Kindern, älteren Personen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, um sicher eine Straße überqueren zu können.

Zudem ermöglicht die reformierte StVO im oben ausgeführten § 45 Abs. 9 Nr. 6, an Fußgängerüberwegen einen Abschnitt mit streckenbezogenem Tempo 30 anzuordnen.

6. Schulstraßen

Viele Familien, Anwohnende und Lehrkräfte kennen das tägliche Chaos vor der Schule: „Eltern-Taxis“.

Kinder zu Fuß, mit dem Roller und dem Fahrrad sind ebenfalls auf dem Schulweg unterwegs und es kommt oft zu gefährlichen Situationen. Zahlreiche Kommunen in Bayern wollen sich des Problems annehmen und vor den Schulen sogenannte „Schulstraßen“ oder „Schulzonen“ einrichten, an denen morgens zu Schulbeginn, zum Beispiel von 7:30 Uhr bis 8:00 Uhr, der motorisierte Verkehr nicht direkt vor die Schultüre fahren darf – dafür jedoch stressfreie „Kiss-and-Ride“-Zonen zur Nutzung in sicherem Abstand zur Schule erhält. Dieses in Wien bewährte Konzept wurde auch in Deutschland, beispielsweise Berlin oder Köln, erprobt.

Andere Bundesländer, wie zum Beispiel Nordrhein-Westfalen oder Baden-Württemberg, unterstützen ihre Kommunen aktiv bei der Umsetzung von Schulstraßen mit Handreichungen für die rechtssichere Umsetzung der Anordnung. Eine solche Handreichung ist auch in Bayern nötig, damit auch kleinere Kommunen ohne großen Aufwand diese wichtige Maßnahme für einen sicheren Schulweg umsetzen können. Solange sich die Staatsregierung dem widersetzt, können die Kommunen trotzdem „Schulstraßen“ mit dem Instrumentarium von Straßen- und Wegegesetz sowie der StVO einrichten. Allerdings dürfen sie dies nicht „Schulstraßen“ nennen, da der Begriff als solcher rechtlich nicht definiert ist.

Konkret funktioniert eine Sperrung im Sinne des „Schulstraßen“-Konzepts über eine straßenrechtliche Teileinziehung, die durch ein begleitendes straßenverkehrsrechtliches Verbot für Kraftfahrzeuge mit zeitlichem Zusatz, beispielsweise „werktags von Montag bis Freitag von 07:30 bis 08:00 Uhr“ kenntlich gemacht wird. Die Ausweisung der „Schulstraße“ geht mit der Einrichtung von Bring- und Holzonen außerhalb des gesperrten Bereichs einher.

Für die praktische Handhabung empfehlen wir diesen Leitfaden und weitere Materialien:

- Leitfaden des VCD:
https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Leitfaden_Schulstrassen_2Auflage_KidicalMass_Buendnis_20250624.pdf
- Handreichung des VCD:
https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Verkehrssicherheit/Tempo_30/Tempo30_Soforthilfe_Papier_2025.pdf
- ADFC zu Schulstraßen: <https://www.adfc.de/artikel/schulstrassen-sicherheit-vor-dem-schultor>
- Verkehrsministerium Baden-Württemberg: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/MOVERS_Aktiv_zur_Schule/01_Erlass_Schulstra%C3%9Fen_und_Schulzonen_2025_07_25.pdf
- ADFC NRW: Einrichtung von Schulstraßen einfach gemacht:
<https://nrw.adfc.de/artikel/schulstrassen-erlass-nrw>
- Lärmkataster:
https://www.umweltatlas.bayern.de/mapapps/resources/apps/umweltatlas/index.html?lang=de&dn=lfu_domain-laerm

Verkehrsberuhigung von Ortsdurchfahrten: How to Tempo 30

SCHRITT 1: THEMA SETZEN UND UNTERSTÜTZER*INNEN GEWINNEN

Wenn wir bei uns vor der Haustür etwas verändern wollen, brauchen wir die politischen Mehrheiten. Wenn wir in den Gremien (noch) keine Mehrheiten für unser Anliegen finden, können wir trotzdem Unterstützer*innen sammeln und viele Menschen dafür gewinnen. Dafür ist es wichtig, dass wir die angestrebte Verkehrsberuhigung als Thema vor Ort auf die Agenda heben. Den politischen Entscheidungen geht daher immer voraus, möglichst viele Menschen von der guten Idee zu überzeugen.

Dafür gibt es viele (Aktions-)Formate:

- Problem und Lösungsansätze formulieren, bekannt machen und diskutieren
- Klare Forderungen und Maßnahmen sowie Ziele formulieren und kommunizieren
- Verbände, (Bürger-)Initiativen und Anwohner*innen gewinnen
- Politische Entscheider*innen überzeugen
- Thema in Gemeinderat / Stadtrat tragen
- Infostände veranstalten und Pressearbeit machen
- Aktion: Unterschriften sammeln
- Aktion: Spaziergang im Ort zu gefährlichen Punkten, ggf. auch mit Rollatoren, Kinderwägen, Rollstühlen, veranstalten
- Aktion: Demo auf der Straße (natürlich angemeldet) organisieren



Tipp

Schau in das neue Rechtsgutachten zur StVO-Novelle im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe:

https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Mobilitaetswende/241007_Gutachten_StVO_Novelle_DUH.pdf

SCHRITT 2: VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN DURCHSETZEN

Wenn das Thema in den politischen Gremien angekommen ist und sich etwas bewegt, gibt es einige Möglichkeiten für Ratsinitiativen:

- einen kommunalen Lärmaktionsplan beantragen, der Lärmschutzmaßnahmen möglich machen kann
- einen Antrag, ein Fachplanungsbüro zu beauftragen, ein Konzept für sichere Schulwege zu erarbeiten, stellen
- einen Antrag, konkrete Einzelmaßnahmen umzusetzen, dazu zählen neben den in der Tabelle auf S. 5 genannten verkehrsrechtlichen Anordnungen gegebenenfalls auch Zebrastreifen, Querungshilfen, Lichtzeichenanlagen (Ampeln) oder auch Veränderungen im ruhenden Verkehr bzw. in der Straßenraumgestaltung (weniger Parkplätze, mehr Bäume), stellen; gut gestaltete Straßenräume können automatisch zu langsamerem Fahren verleiten
- einen Prüfauftrag an die Verwaltung für konkrete Maßnahmenidee stellen
- ggf. einen Antrag, die Kommune möge bei der Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt) eine Maßnahme auf Kreis-, Staats- oder Bundesstraßen stellen



BEST PRACTICE: INNING AM AMMERSEE*

Straße: Ortsdurchfahrt der St 2067 (Brucker Straße / Münchner Straße / Marktplatz / Herrschinger Straße)

Ausgangslage: Wunsch nach Verkehrsberuhigung in Inning wegen Lärm und Gefahrenstellen

Dafür hat die Gemeinde sieben Jahre lang gekämpft und mit Zähigkeit und Nachdruck sowie juristischer Unterstützung gewonnen.

- Zweifache Ablehnung einer Umgehungsstraße durch Bürgerentscheid.
- 2016: Lärmaktionsplan wird im Gemeinderat beschlossen, Weiterverfolgung des Themas Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt (Staatsstraße).
- Ablehnung durch Staatliches Straßenbauamt Weilheim und Landratsamt STA mit der Begründung: Geschwindigkeitsbegrenzungen auf einer Staatsstraße können nur dann angeordnet werden, wenn eine besondere Gefahrenlage bestünde. „Fließender Verkehr“ hat Vorrang. Außerdem würde der Verkehrslärm den gesetzlichen Pegel nicht überschreiten.
- Gemeinderat: Forderung des Rechtsbeistands. Laut Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f BImSchG Lärmaktionspläne aufzustellen.
- Juli 2018: Beauftragung eines Rechtsanwalts und Umsetzung einer eigenen Verkehrszählung, nachdem amtliche Verkehrszählungen nicht plausibel erschienen. Weitere Ausarbeitung des Lärmaktionsplans.
- Februar 2020: Regierung von Oberbayern erteilt Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr auf einem Teilstück der Ortsdurchfahrt (Mühlstraße und Triebweg, 600 m von der gewünschten 1,4 km). Gemeinde führt Förderprogramm für Schallschutzfenster im Rahmen des Lärmaktionsplans durch.

Möglichkeiten für Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten

- Lärmberechnung / Lärmgutachten, das genügend Lärmreduktion nachweist (LRA)
- Lärmaktionsplan verabschieden (ermöglicht zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen)

- Ergebnis der Untersuchungen: An der gesamten Ortsdurchfahrt werden die Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) überschritten. Auch die Lärmkarten des bayerischen Landesamts für Umwelt zufolge zählt Inning zu den 1300 stark belasteten Orten in Bayern.
- 25. November 2021: Die Übertragung der Zuständigkeit nach Art. 2 Abs. 3 Satz 1 und Satz 3 BayImSchG für die Aufstellung des Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG für nicht gemeindeübergreifende Fälle an die Gemeinde Inning am Ammersee erfolgte durch Verordnung der Regierung von Oberfranken.
- Februar 2022: Warten auf die Umsetzung durch Landratsamt STA/Untere Verkehrsbehörde.
- 2023: Voraussichtliche Sanierung der Ortsdurchfahrt mit Beachtung des Lärmaktionsplans.

*Danke für Darstellung des Prozesses an Agnes Pfeuffer, Gemeinderätin in Inning.



Kontakt:

Dr. Markus Buechler, MdL
Sprecher für Mobilität

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Bayerischen Landtag
Maximilianeum, 81627 München

markus-buechler@gruene-fraktion-bayern.de
www.gruene-fraktion-bayern.de