

Antrag

**der Abg. Gudula Achterberg
und Hermann Katzenstein GRÜNE**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Mehr Sicherheit und Lebensqualität durch Tempo 30

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche konkreten Vorteile die Landesregierung Tempo 30-Einzelfallanordnungen zuschreibt, und welche Evidenz/Studien (bundes-/landesweit bzw. international) diese Bewertung stützen;
2. in welchen Kommunen in Baden-Württemberg seit Inkrafttreten des Kooperationserlasses Tempo 30-Maßnahmen ausdrücklich aus Lärmschutzgründen angeordnet wurden;
3. wie sie die praktische Wirkung des Kooperationserlasses (z. B. Wegfall des Zustimmungsvorbehalts) für die Beschleunigung bei der Umsetzung kommunaler verkehrspolitischer, verkehrsinfrastruktureller und verkehrsrechtlicher Maßnahmen bewertet;
4. welche Änderungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und im Straßenverkehrsgesetz (StVG) seit Oktober 2024 konkret die Einzelfallanordnung von Tempo 30 erleichtern (z. B. an Schulen, hochfrequentierten Schulwegen, Kitas, Zebrastreifen, Spielplätzen, Schließen von Lücken bis 500 Meter) und wie sie diese bewertet;
5. welche Änderungen sich insbesondere durch die ebenfalls novellierte Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO im Bezug auf hochfrequentierte Schulwege und deren Anordnung ergeben und wie sie diese bewertet;
6. wie sie die Unfallentwicklung in Bereichen mit Tempo 30-Einzelfallanordnungen nach deren Einführung bewertet, insbesondere bei zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und E-Scooter Fahrenden;

7. welche Maßnahmen zur Beschleunigung von Busverkehren sie empfiehlt und wie diese die Fahrplanstabilität in Bereichen mit Tempo 30 Einzelfallanordnungen sicherstellen;
8. in welchen Kommunen in Baden-Württemberg Busbeschleunigungsmaßnahmen in Bereichen mit Tempo 30-Einzelfallanordnungen erfolgreich umgesetzt werden konnten;
9. welche Förderprogramme Kommunen zur Verfügung stehen, mit denen sie verkehrsberuhigende Maßnahmen unterstützen können;
10. welche Rolle bauliche Maßnahmen (Fahrbahnverengung, Bremsschwellen, lebendige Straßenraumgestaltung) zur Sicherstellung der Wirksamkeit von Tempo 30 einnehmen;
11. welchen Nutzen sie für Gesundheit und Umwelt durch konkrete Tempo 30 Einzelfallanordnungen in Baden-Württemberg feststellen und messen kann (z. B. Reduktion Anzahl Personen über bestimmten Lärmpegeln, Luftreinhal tungseffekte).

2.10.2025

Achterberg, Katzenstein, Gericke, Braun,
Hentschel, Joukov, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Europäische Städte machen es vor. Durch flächendeckende Temporeduzierungen wird für die Menschen mehr Lebensqualität erzielt und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden steigt. Herausragendes Beispiel ist die Stadt Helsinki, die – vor allem dank konsequenter Entschleunigung des Verkehrs – seit mehr als einem Jahr keine Verkehrstoten mehr zu verzeichnen hat.

Dennoch müssen Kommunen weiterhin Abweichungen von der Regelgeschwindigkeit begründen und beantragen. Dadurch entsteht ein erhöhter bürokratischer Aufwand, der eingespart werden und stattdessen für andere Kapazitäten in der Verwaltung zur Verfügung stehen könnte.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 15. Dezember 2025 Nr. VM4-0141.5-31/149/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche konkreten Vorteile die Landesregierung Tempo 30-Einzelfallanordnungen zuschreibt, und welche Evidenz/Studien (bundes-/landesweit bzw. international) diese Bewertung stützen;

Zu 1.:

Nach unserem Verständnis bezieht sich die Frage auf streckenbezogene Anordnungen einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde. Die Unterscheidung zu zonenmäßigen Begrenzungen auf 30 km/h ist wichtig, da sich die rechtlichen Grundlagen für die verkehrsrechtlichen Anordnungen unterscheiden.

Nach Einschätzung der Landesregierung bieten solche Anordnungen Vorteile in unterschiedlichen Bereichen.

Mit streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h gehen in der Regel Vorteile für die Verkehrssicherheit, den Lärmschutz, die Luftqualität, den Fuß- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsqualität einher. Auf der Homepage des Kompetenznetzes Klima Mobil ist eine Zusammenfassung des Ministeriums für Verkehr zu den Wirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen unter Verweis auf aktuelle Studien und Forschungsberichte veröffentlicht: <https://www.klimaschutz-bewegt.de/ueberblick-zur-wirkung-von-tempo-30-80-120>.

Die Barrierewirkung von Straßen wird ebenfalls durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit beeinflusst. Ob ein Fußgängerüberweg angeordnet werden kann, hängt beispielsweise auch von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab – denn bei höheren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind größere „Haltesichtweiten“ erforderlich.

Zu Vorteilen im Bereich der Verkehrssicherheit verweisen wir auf Antwort zu Frage 6.

2. in welchen Kommunen in Baden-Württemberg seit Inkrafttreten des Kooperationserlasses Tempo 30-Maßnahmen ausdrücklich aus Lärmschutzgründen angeordnet wurden;

Zu 2.:

Im Rahmen einer Abfrage konnte ermittelt werden, dass bisher in insgesamt 344 Kommunen in Baden-Württemberg streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h ausdrücklich aus Lärmschutzgründen angeordnet wurden. Die entsprechenden Kommunen können *Anlage 1* entnommen werden.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. wie sie die praktische Wirkung des Kooperationserlasses (z. B. Wegfall des Zustimmungsvorbehalts) für die Beschleunigung bei der Umsetzung kommunaler verkehrspolitischer, verkehrsinfrastruktureller und verkehrsrechtlicher Maßnahmen bewertet;

Zu 3.:

Mit der sogenannten Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung liefert das Ministerium für Verkehr den Städten und Gemeinden seit 2012 Hinweise für die Lärmaktionsplanung und die Maßnahmenplanung. Für die betroffenen Landesbehörden, z. B. die für die Umsetzung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zuständigen Straßenverkehrsbehörden, sind die entsprechenden Abschnitte als Erlass bindend.

Die letzte Novellierung des Kooperationserlasses in der Fassung vom 8. Februar 2023 enthält Festlegungen, die eine Verwaltungsvereinfachung und Beschleunigung zum Ziel haben. So ist der sogenannte Zustimmungsvorbehalt der Regierungspräsidien als höhere Straßenverkehrsbehörden bei innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen weggefallen. Nunmehr können die unteren Straßenverkehrsbehörden direkt entscheiden. Zudem weicht der Erlass von den bundesrechtlichen Regelungen ab, sodass die sogenannte RLS-19 als einheitliches Berechnungsverfahren auch für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen verwendet werden kann. Dies bedeutet eine deutliche Verwaltungsvereinfachung. Die Hauptentlastung entsteht dadurch, dass die Landesanstalt für Umwelt LUBW ihre Lärmberechnungen in dem erwähnten Berechnungsverfahren RLS-19 bereitstellt. Dadurch entfällt für Gemeinden und Landesbehörden in der Regel die Notwendigkeit, eigenständige Gutachten für Lärmberechnungen beauftragen zu müssen. Die Beobachtung zeigt, dass ein großer Teil der örtlichen Behörden diese Vereinfachungen übernimmt.

4. welche Änderungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und im Straßenverkehrsgesetz (StVG) seit Oktober 2024 konkret die Einzelfallanordnung von Tempo 30 erleichtern (z. B. an Schulen, hochfrequentierten Schulwegen, Kitas, Zebrastreifen, Spielplätzen, Schließen von Lücken bis 500 Meter) und wie sie diese bewertet;

Zu 4.:

Mit der Novelle der StVO im Jahr 2024 sind die Möglichkeiten zur Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts auf 30 km/h auf Spielplätzen, Fußgängerüberwegen, vor Einrichtungen für Menschen mit Behinderung sowie entlang von hochfrequentierten Schulwegen ausgeweitet worden.

Darüber hinaus können nun Lücken zwischen zwei oder mehreren solcher streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf eine Entfernung von 500 Metern durch den Mechanismus des Lückenschlusses geschlossen werden.

In all diesen Fällen wird auf das Erfordernis einer sogenannten qualifizierten Gefahrenlage verzichtet. Die für die Verwaltungspraxis wichtige Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) leitet das Ermessen der Verkehrsbehörden zusätzlich in bestimmten Fällen dahin, im Regelfall eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen.

Das Ministerium für Verkehr begrüßt diese Änderungen der StVO. Insbesondere von den erweiterten Anordnungsmöglichkeiten von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sind positive Effekte auf die Verkehrssicherheit zu erwarten. Einzig ist zu bemängeln, dass die Chance nicht genutzt wurde, die Regelungen in Text und Anwendung stark zu vereinfachen und damit die Verkehrsbehörden noch stärker zu entlasten.

5. welche Änderungen sich insbesondere durch die ebenfalls novellierte Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO im Bezug auf hochfrequentierte Schulwege und deren Anordnung ergeben und wie sie diese bewertet;

Zu 5.:

Gemäß der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) handelt es sich bei hochfrequentierten Schulwegen um Straßenabschnitte, die „innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemein bildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie gegebenenfalls Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.“

Weiterhin legt die VwV-StVO fest, dass entlang solcher Schulwege „in der Regel“ eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h erfolgen soll, gerade auch entlang klassifizierter Straßen.

Das Ministerium für Verkehr begrüßt die damit verbundene Abkehr von einer rein quantitativen Perspektive auf diese Vorgabe. Bestehende Anwendungshinweise des Ministeriums für Verkehr für die Straßenverkehrsbehörden des Landes vereinfachen darüber hinaus die Anwendung der Vorschrift.

6. wie sie die Unfallentwicklung in Bereichen mit Tempo 30-Einzelfallanordnungen nach deren Einführung bewertet, insbesondere bei zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und E-Scooter Fahrenden;

Zu 6.:

Bei Tempo 30-Einzelanordnungen ist generell davon auszugehen, dass deutliche Sicherheitsgewinne erzielt werden können.

Erhebungen des Ministeriums für Verkehr legen nahe, dass beispielsweise mit einer generellen Anordnung von Tempo 40 erhebliche positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit einher gehen. So konnten mit der schrittweisen Einführung von Tempo 40 auf dem klassifizierten Straßennetz im Zuge des Luftreinhalteplans die Unfallkosten in Stuttgart stark reduziert werden. Diese sind im Vergleich zum Referenzzeitraum 2011 bis 2013 bis zum Erhebungszeitraum 2022 bis 2024 auf innerörtlichen Straßen um 57 Prozent und auf außerörtlichen Straßen um 69 Prozent gesunken.

Die Geschwindigkeit hat einen direkten Einfluss auf die Häufigkeit und Schwere von Unfällen. Wenn man langsamer fährt, hat man mehr Zeit, um zu reagieren und zu bremsen. Das bedeutet, dass der Weg, den man zurücklegt, bevor man zum Stehen kommt, kürzer wird. Wenn man beispielsweise von 50 km/h auf 30 km/h reduziert, wird der Anhalteweg von 40 Metern auf 18 Meter verkürzt. Das ist eine Reduzierung um 55 Prozent. Die Folge davon ist, dass Unfälle oft verhindert oder zumindest weniger schwerwiegend ausfallen, da der Aufprall weniger heftig ist.

Eine Auswertung aller klassifizierten Straßen im Land über alle Verkehrsteilnehmer ergibt folgendes Bild: Sowohl die Anzahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden als auch die Unfallkosten der Unfälle mit Personenschaden sind in den letzten 10 Jahren innerorts um etwa fünf Prozent stärker zurückgegangen als außerorts. Während außerorts die Zahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden um 43 Prozent und die Unfallkosten um 36,5 Prozent gesunken sind, gingen diese innerorts um 48,5 Prozent bzw. 41,5 Prozent zurück. Dies zeigt, dass die Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit sowohl innerorts als auch außerorts erfolgreich sind. Dies geht auch auf das insgesamt gesunkene Kfz-Verkehrsaufkommen zurück. Außerorts spielen zudem bauliche Maßnahmen wie zusätzliche Leitplanken eine nennenswerte Rolle. Die deutlichen Rückgänge bei Unfällen auf klassifizierten Straßen innerorts unterstreichen, dass Maßnahmen zur Verkehrsbe-

ruhigung wie die Einführung von Tempo 30 nachweislich einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit haben. Diese Entwicklung zeigt, dass solche Maßnahmen ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in städtischen Gebieten sind.

7. welche Maßnahmen zur Beschleunigung von Busverkehren sie empfiehlt und wie diese die Fahrplanstabilität in Bereichen mit Tempo 30 Einzelfallanordnungen sicherstellen;

Zu 7.:

Das Ministerium für Verkehr verweist in Bezug auf Maßnahmen zur Beschleunigung von Busverkehren auf den Leitfaden „Busbeschleunigung – Maßnahmen und Fördermöglichkeiten des Landes Baden-Württemberg“, Ausgabe September 2022 (https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230510_Brosch%C3%BCre_Leitfaden_Busbeschleunigung_BW_barrierefrei.pdf).

Nicht immer ist eine Busspur zur Beschleunigung des Busverkehrs möglich, wie dies zum Beispiel in Remseck für Busse aus Richtung Waiblingen umgesetzt wurde. Auch unterhalb dieser Schwelle gibt es jedoch eine Vielzahl von Maßnahmen. Diese liegen oft in der Hand der Gemeinde. So lassen sich mit Ampelschaltungen Busverkehre beschleunigen, z. B. wenn der Kfz-Verkehr am Ortseingang gepförttert wird und ein herannahender Bus die Pforte öffnen kann. Auch bauliche Maßnahmen wie Buskaps (Haltestellen ohne Busbucht), Einbahnstraßenregelungen zur Vermeidung von Gegenverkehr und Parkraummanagement tragen signifikant zur Beschleunigung bei.

Für die Maßnahmen ist in der Regel eine Einzelfallbetrachtung erforderlich, da deren Umsetzbarkeit und Potenzial unmittelbar von den Gegebenheiten vor Ort abhängen.

8. in welchen Kommunen in Baden-Württemberg Busbeschleunigungsmaßnahmen in Bereichen mit Tempo 30-Einzelfallanordnungen erfolgreich umgesetzt werden konnten;

Zu 8.:

Im Rahmen einer kurzfristigen Abfrage konnte ermittelt werden, dass bisher in insgesamt 16 Kommunen in Baden-Württemberg Busbeschleunigungsmaßnahmen in Bereichen mit streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h erfolgreich umgesetzt werden konnten. Es bestehen im Sinne eines bürokratiearmen Vorgehens keine Berichts- oder Genehmigungspflichten in diesem Bereich, sodass keine genaueren Daten vorliegen. Die entsprechenden Kommunen können *Anlage 2* entnommen werden.

9. welche Förderprogramme Kommunen zur Verfügung stehen, mit denen sie verkehrsberuhigende Maßnahmen unterstützen können;

Zu 9.:

Das Land fördert kommunale Verkehrsinfrastrukturinvestitionen über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Unter dem Fördertatbestand „Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten“ sind beispielsweise investive Maßnahmen mit verkehrlichem Bezug zur Entwicklung lebendiger, verkehrsberuhigter und lärmarmer Stadtteilzentren, Teilortzentren und Ortsmitten förderfähig. Darunter fallen der Umbau und Rückbau innerörtlicher Straßen sowie verkehrstechnische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für den Rad- und Fußverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum sowie der Reduzierung der Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen. Darüber hin-

aus können über das LGVFG Ortsumgehungen gefördert werden, die zu einem verminderten Verkehrsaufkommen im Ortszentrum führen können.

Weitere Fördermöglichkeiten nach LGVFG für verkehrsberuhigende Maßnahmen gibt es auch über Ortsmitten hinaus für verkehrswichtige innerörtliche Straßen sowie für kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Es werden Fördersatzte von bis zu 75 Prozent gewährt. Darüber hinaus stehen grundsätzlich Fördermittel des Bundesprogramms Stadt und Land zur Förderung von Radverkehrsinfrastruktur bis zum Jahr 2030 zur Verfügung.

In den Regierungspräsidien wurden Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für Ortsmitten geschaffen. Zudem können sich Kommunen über die Personalstellenförderung auch eigene Personalstellen für Ortsmitten/Fußverkehr fördern lassen. Im Rahmen der Konzeptförderung besteht die Möglichkeit der Förderung von Ortsmittenkonzepten und Dialogprozessen.

Im nicht investiven Bereich unterstützt das Land den Aufbau lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten durch die Förderung von Fachkonzepten, weitere kostenfrei nutzbar Bausteine wie eine Qualitätserfassung, ausleihbare Stadtmöbel, Visualisierungen, Musterquerschnitte und Musterelemente.

10. welche Rolle bauliche Maßnahmen (Fahrbahnverengung, Bremsschwellen, lebendige Straßenraumgestaltung) zur Sicherstellung der Wirksamkeit von Tempo 30 einnehmen;

Zu 10.:

In Baden-Württemberg kommen hauptsächlich Verkehrsinseln, Fahrbahnverschwenkungen und Fahrbahnverengungen zum Einsatz, auch um die Wirksamkeit von Tempo 30-Anordnungen zu verbessern. In den neuen Musterquerschnitten und Musterelementen Ortsmitten Baden-Württemberg sind diese und weitere bauliche Maßnahmen enthalten. Die Musterquerschnitte und Musterelemente Ortsmitten sind unter folgendem Link abrufbar: https://www.aktivmobil-bw.de/downloads/Ortsmitten/Ortsmitten_Musterloesungen.pdf.

Beim umgangssprachlichen Begriff „Bremsschwelle“ handelt es sich um eine bauliche Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung. Auf geschwindigkeitsreduzierten Fahrbahnen können entsprechend der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) sogenannter Aufpflasterungen, Teilaufpflasterungen und Versätze eingesetzt werden. Wie in Frankreich oder in den Niederlanden erfahrbare ist, können diese Anhebungen sanft mit Asphaltbelag gestaltet und durch Markierung gut sichtbar gemacht werden.

Je nach Ortskenntnis bremsen Verkehrsteilnehmende schon frühzeitig vor dem Hindernis einer Aufpflasterung ab.

11. welchen Nutzen sie für Gesundheit und Umwelt durch konkrete Tempo 30 Einzelfallanordnungen in Baden-Württemberg feststellen und messen kann (z. B. Reduktion Anzahl Personen über bestimmten Lärmpegeln, Luftreinhaltungseffekte).

Zu 11.:

In Bezug auf die Lärmpegel bewirkt die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h eine Reduzierung zwischen 1 und 4 dB(A). Eine Reduzierung um 3 dB(A) entspricht der Halbierung der verursachenden Verkehrsmenge. Die lokalen Effekte sind abhängig von den räumlichen Begebenheiten, dem Schwerverkehrsaufkommen und weiteren Faktoren. Messtechnisch belegt werden die positiven Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h u. a. durch kontinuierliche Messungen der LUBW an der Reinhold-Frank-Straße in Karlsruhe.

Grundsätzlich steckt in innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen hohes Lärminderungspotenzial. Berechnungen im Auftrag des Verkehrsministeriums zeigen, dass die Zahl der von gesundheitsschädigenden Lärmpegeln Betroffenen durch die Einführung von Tempo 30 in lärmbelasteten Ortsdurchfahrten um mehr als 40 Prozent gesenkt werden könnte.

Untersuchungen an stark befahrenen Belastungsschwerpunkten konnten zeigen, dass mit Tempo 30 regelmäßig ein verstetigender Verkehrsfluss eintritt und sich gegenüber der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit Tempo 50 die Emissionen von Stickoxiden um etwa zwei bis 12 Prozent und von Feinstaub um ein bis sechs Prozent verringern lassen.

Ein landesweites, generelles Tempolimit 30 innerorts in Baden-Württemberg könnte jährlich rund 0,3 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Das hat das Gutachten Klimaschutzszenario 2030/2040 im Auftrag des Ministeriums für Verkehr gezeigt.

In Stuttgart liegen einer Studie des Umweltbundesamts zufolge die potenziellen Einsparungen aktuell bei 2,4 Prozent CO₂, sowie 2,5 Prozent NO_x und 0,5 Prozent PM.

Hermann
Minister für Verkehr

Anlage 1**Gemeinden mit streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h
aufgrund von Lärmschutz**

Gemeinde	Regierungsbezirk
Albstadt Ammerbuch Aulendorf Bad Urach Bad Waldsee Baienfurt Balingen Bermatingen Biberach an der Riß Bisingen Blaubeuren Blaustein Dietenheim Dornstadt Dürmentingen Eningen unter Achalm Erbach Fronreute Geislingen Gomadingen Hagnau am Bodensee Hirrlingen Illerkirchberg Ingoldingen Kißlegg Königseggwald Kressbronn am Bodensee Laichingen Langenargen Leutkirch im Allgäu Lichtenstein Lonsee Markdorf Meckenbeuren Meersburg Metzingen Münsingen Neenstetten	Tübingen

Gemeinde	Regierungsbezirk
Nellingen Nerenstetten Oberteuringen Ochsenhausen Ofterdingen Pfronstetten Pfullingen Ravensburg Reutlingen Riedlingen Rottenburg am Neckar Salem Schlier Schömburg Sipplingen Stetten Tettnang Tübingen Uhdlingen-Mühlhofen Ummendorf Unlingen Walddorfhäslach Wangen im Allgäu Weingarten	
Achern Aldingen Bad Krozingen Bad Säckingen Bahlingen am Kaiserstuhl Balgheim Binzen Bollschweil Bötzingen Breisach am Rhein Buchenbach Denzlingen Donaueschingen Dunningen Ehrenkirchen	Freiburg

Gemeinde	Regierungsbezirk
Eichstetten am Kaiserstuhl Eimeldingen Elzach Engen Freiburg im Breisgau Gottenheim Gottmadingen Grenzach-Wyhlen Hartheim am Rhein Heitersheim Herbolzheim Ihringen Jestetten Kirchzarten Konstanz Küssaberg Lahr/Schwarzwald Löffingen Müllheim im Markgräflerland Murg Neuenburg am Rhein Oberndorf am Neckar Reute Rheinfelden (Baden) Rielasingen-Worblingen Rümmingen Sasbach am Kaiserstuhl Schiltach Schopfheim Schramberg Schwörstadt Sexau Spaichingen Staufen im Breisgau Steinen Steißlingen Teningen Titisee-Neustadt Todtnau	

Gemeinde	Regierungsbezirk
Trossingen Vörsstetten Waldkirch Wehr Weil am Rhein Willstätt Winden im Elztal Zimmern ob Rottweil	
Baden-Baden Karlsruhe Bruchsal Ettlingen Gondelsheim Hambrücken Kronau Kürnbach Malsch Marxzell Oberderdingen Östringen Philippsburg Sulzfeld Ubstadt-Weiher Walzbachtal Weingarten (Baden) Karlsbad Kraichtal Graben-Neudorf Bad Schönborn Pfinztal Eggenstein-Leopoldshafen Karlsdorf-Neuthard Linkenheim-Hochstetten Oberhausen-Rheinhausen Waldbronn Dettenheim Bietigheim Bischweier Bühl	Karlsruhe

Gemeinde	Regierungsbezirk
Durmersheim	
Elchesheim-Illingen	
Gaggenau	
Gernsbach	
Hügelsheim	
Kuppenheim	
Lichtenau	
Ottersweier	
Rastatt	
Sinzheim	
Steinmauern	
Weisenbach	
Rheinmünster	
Heidelberg	
Mannheim	
Aglasterhausen	
Hardheim	
Mosbach	
Neckarzimmern	
Obrigheim	
Walldürn	
Elztal	
Brühl	
Dielheim	
Dossenheim	
Eberbach	
Eppelheim	
Gaiberg	
Heddesheim	
Hemsbach	
Ilvesheim	
Ladenburg	
Laudenbach	
Malsch	
Mauer	
Mühlhausen	
Neckarbischofsheim	
Nußloch	
Oftersheim	

Gemeinde	Regierungsbezirk
Sandhausen Schriesheim Schwetzingen Sinsheim Walldorf Wiesenbach Wilhelmsfeld Zuzenhausen Angelbachtal St. Leon-Rot Lobbach Edingen-Neckarhausen Hirschberg an der Bergstraße Pforzheim Altensteig Bad Liebenzell Ebhausen Nagold Bad Wildbad Mühlacker Alpirsbach Baiersbronn Empfingen Eutingen im Gäu Horb am Neckar Kirchzarten	
Stuttgart Altdorf Böblingen Leonberg Renningen Rutesheim Schönaich Steinenbronn Waldenbuch Weil der Stadt Weissach Beuren	Stuttgart

Gemeinde	Regierungsbezirk
Deizisau Denkendorf Esslingen am Neckar Hochdorf Holzmaden Köngen Lichtenwald Neckartailfingen Neckartenzlingen Neuffen Nürtingen Owen Reichenbach an der Fils Wendlingen am Neckar Wernau (Neckar) Wolfschlugen Filderstadt Leinfelden-Echterdingen Aichtal Albershausen Böhlenkirch Bad Boll Deggingen Ebersbach an der Fils Eislingen/Fils Gammelshausen Geislingen an der Steige Heiningen Rechberghausen UHINGEN Wäschenbeuren Lauterstein Affalterbach Benningen am Neckar Bönnigheim Ditzingen Gerlingen Großbottwar Hemmingen	

Gemeinde	Regierungsbezirk
Hessigheim Kirchheim am Neckar Kornwestheim Löchgau Marbach am Neckar Markgröningen Murr Oberstenfeld Pleidelsheim Sachsenheim Freiberg am Neckar Korntal-Münchingen Allmersbach im Tal Backnang Fellbach Leutenbach Oppenweiler Rudersberg Schorndorf Schwaikheim Urbach Welzheim Winnenden Aspach Remshalden Weinstadt Kernen im Remstal Heilbronn Abstatt Bad Friedrichshall Bad Rappenau Bad Wimpfen Beilstein Brackenheim Eberstadt Ellhofen Flein Güglingen Gundelsheim	

Gemeinde	Regierungsbezirk
Ilsfeld Lauffen am Neckar Lehensteinsfeld Leingarten Löwenstein Massenbachhausen Neckarsulm Neckarwestheim Neuenstadt am Kocher Nordheim Oedheim Schwaigern Talheim Untereisesheim Untergruppenbach Weinsberg Obersulm Hardthausen am Kocher Öhringen Bühlertann Crailsheim Gaildorf Michelfeld Oberrot Rot am See Schwäbisch Hall Untermünkheim Wallhausen Rosengarten Frankenhardt Bad Mergentheim Lauda-Königshofen Giengen an der Brenz Herbrechtingen Heubach Hüttlingen Kirchheim am Ries Leinzell Neresheim	

Gemeinde	Regierungsbezirk
Schwäbisch Gmünd Unterschneidheim Riesbürg Aalen	

Anlage 2**Gemeinden mit Busbeschleunigungsmaßnahmen im Kontext von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h**

Gemeinde	Regierungsbezirk
Reutlingen	Tübingen
Keine	Freiburg
Baden-Baden Elchesheim-Illingen Kuppenheim Sinzheim Heidelberg Mannheim Schwetzingen	Karlsruhe
Esslingen am Neckar Nürtingen Filderstadt Kornwestheim Marbach am Neckar Freiberg am Neckar Heilbronn Crailsheim	Stuttgart