

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Tempo 40 als Alternative zu Tempo 30 in Durchgangsstraßen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Unter welchen Voraussetzungen können kommunale Verkehrsbehörden grundsätzlich von Tempo 50 als innerörtlicher Regelgeschwindigkeit, insbesondere an Durchgangsstraßen abweichen?
2. Inwiefern lässt die Reform des Straßenverkehrsgesetzes aus dem Jahr 2024 neben erweiterten Möglichkeiten zur Ausweisung von Tempo 30 statt Tempo 50 auch die Alternative Tempo 40 zu?
3. Welche Möglichkeiten zur Vermeidung von Flickenteppichen unterschiedlicher Höchstgeschwindigkeiten haben die Kommunen?
4. Inwiefern sind aus Lärmschutzgründen auch Regelungen möglich, die bspw. tagsüber eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und nachts von 30 km/h als Alternative zur sonst häufigen 50 km/h tags/30 km/h nachts-Regelung erlauben?
5. Inwiefern können Kommunen ohne eigene Verkehrsbehörde die Ausweisung von Tempo 40 als Alternative zu Tempo 30 erreichen, insbesondere sofern eine Abweichung von der Regelgeschwindigkeit 50 km/h aus Lärmschutz oder Umweltschutzgründen erforderlich ist?
6. Inwiefern wäre ihrer Einschätzung nach eine Ausnahmeregelung nach dem kommunalen Regelungsbefreiungsgesetz möglich, um einer Kommune ohne eigener Verkehrsbehörde eine eigenständige Entscheidung über Geschwindigkeitsbeschränkungen zu ermöglichen?
7. Wie entwickeln sich die durchschnittlichen Lärmwerte in Dezibel im Vergleich zu Tempo 50 bei einer Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h und auf 30 km/h, bei angenommenen Verkehrsmengen von 5 000, 8 200, 10 000 und 15 000 Fahrzeugen pro Tag?

8. Wie entwickeln sich die maximalen Kapazitäten von Durchgangsstraßen, wie bspw. der L 1125 sowohl in der Ortsdurchfahrt Niefern, als auch der Ortsdurchfahrt Öschelbronn, bei Tempo 50, Tempo 40 und Tempo 30 (bitte unter Angabe der aktuellen realen Verkehrszahlen in beiden Ortsdurchfahrten)?
9. Wie ist der allgemeine Verkehrsfluss bei Geschwindigkeiten von 50 km/h, 40 km/h und 30 km/h zu bewerten?
10. Welche Auswirkungen hat eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h oder 40 km/h mit Blick auf als „Raserstrecken“ bekannte Ortsdurchfahrten, wie bspw. die Ortsdurchfahrt Öschelbronn, auf denen häufig im Regelfall einzelne Verkehrsteilnehmer, die zulässige Höchstgeschwindigkeit sehr deutlich überschreiten?

27.3.2026

Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Die Kleine Anfrage soll dazu dienen, Möglichkeiten zu erläutern, unter denen Kommunen statt der Ausweisung von Tempo 30, bspw. aus Lärmschutzgründen, eine Geschwindigkeit von 40 km/h wählen können. Darüber hinaus soll geklärt werden, welche Auswirkungen dies jeweils auf den Verkehr hat und inwiefern die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auch Einfluss darauf hat, einzelne Verkehrsteilnehmer, die die Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten massiv überschreiten, zusätzlich abzuschrecken.

Antwort

Mit Schreiben vom 21. April 2026 Nr. VM4-0141.5-31/178/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Unter welchen Voraussetzungen können kommunale Verkehrsbehörden grundsätzlich von Tempo 50 als innerörtlicher Regelgeschwindigkeit, insbesondere an Durchgangsstraßen abweichen?

Zu 1.:

Zur Beantwortung wird auf die Landtagsdrucksachen 17/4692 (Fragen 1 bis 3) sowie 17/5058 (Frage 3) verwiesen.

2. Inwiefern lässt die Reform des Straßenverkehrsgesetzes aus dem Jahr 2024 neben erweiterten Möglichkeiten zur Ausweisung von Tempo 30 statt Tempo 50 auch die Alternative Tempo 40 zu?

Zu 2.:

Die ausdrückliche Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h im Rahmen der Novellierungen aus dem Jahr 2024 wird weder im Straßenverkehrsgesetz (StVG), noch der Straßenverkehrs-Ordnung, noch in der 2025 novellierten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) genannt. Vielmehr wird der Anwendungsbereich von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h ausdrücklich ausgeweitet.

Sofern Verkehrsbehörden im Rahmen ihrer Ermessensausübung zu dem Ergebnis kommen, dass eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h angemessen ist, ist dies – unter Beachtung der rechtlichen Erfordernisse aus den vorgenannten Regelungen – möglich.

3. *Welche Möglichkeiten zur Vermeidung von Flickenteppichen unterschiedlicher Höchstgeschwindigkeiten haben die Kommunen?*

Zu 3.:

Verkehrsrechtliche Anordnungen werden von den örtlich zuständigen Verkehrsbehörden erlassen. Diese sind nicht notwendigerweise bei den kommunalen Verwaltungen angesiedelt. Zur Vermeidung der genannten Flickenteppiche, d. h. immer wieder wechselnder, gegebenenfalls auch zeitlich unterschiedlich beschränkter zulässiger Höchstgeschwindigkeiten stehen den Verkehrsbehörden verschiedene Optionen offen.

So können aus Gründen der Leichtigkeit des Verkehrs sinnvolle Abschnitte für Geschwindigkeitsbegrenzungen gebildet werden. Weiterhin lässt die VwV-StVO in Randnummer 14 zu Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) ausdrücklich die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 500 Meter langen Streckenabschnitten zwischen zwei in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten zu. Die VwV-StVO hält dazu fest: „Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.“

4. *Inwiefern sind aus Lärmschutzgründen auch Regelungen möglich, die bspw. tagsüber eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und nachts von 30 km/h als Alternative zur sonst häufigen 50 km/h tags/30 km/h nachts-Regelung erlauben?*

Zu 4.:

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen ist stets eine Ermessensentscheidung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bzw. der planaufstellenden Gemeinde im Rahmen eines Lärmaktionsplans. Grundsätzlich soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-StV mindestens eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden (faktisch um 2,1 dB aufgrund der Rundungsregel des Berechnungsverfahrens). Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 40 km/h erreicht diese rechnerische Minderungswirkung nicht.

Im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr vom 8. Februar 2023 ist ergänzend zu den Lärmschutz-Richtlinien-StV geregelt, dass als Ergebnis einer Abwägung auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren sind. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich.

5. *Inwiefern können Kommunen ohne eigene Verkehrsbehörde die Ausweisung von Tempo 40 als Alternative zu Tempo 30 erreichen, insbesondere sofern eine Abweichung von der Regelgeschwindigkeit 50 km/h aus Lärmschutz oder Umweltschutzgründen erforderlich ist?*

Zu 5.:

Kommunen ohne eigene Verkehrsbehörde können sich jederzeit an die für sie zuständige Verkehrsbehörde wenden, und auf Problemstellungen hinweisen.

Für die Fragestellung besonders relevant sind kommunale Lärmaktionspläne. Unter Beachtung der unter Frage 4 festgehaltenen Grundlagen kann die planaufstellende Kommune ihr Ermessen bei der Festlegung von Maßnahmen entsprechend ausüben. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Verkehrsbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die Kommune rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde. Ist dies der Fall, ist die Verkehrsbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Insofern wird der fachrechtliche Ermessensspielraum der Verkehrsbehörde durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28). Die strikte Bindungswirkung des Lärmaktionsplans gegenüber der Fachbehörde erstreckt sich allerdings nur auf Hauptverkehrsstraßen

im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG (jährliches Verkehrsaufkommen über 3 Mio. Kfz). Werden weitere Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen.

6. Inwiefern wäre ihrer Einschätzung nach eine Ausnahmeregelung nach dem kommunalen Regelungsbefreiungsgesetz möglich, um einer Kommune ohne eigener Verkehrsbehörde eine eigenständige Entscheidung über Geschwindigkeitsbeschränkungen zu ermöglichen?

Zu 6.:

Die grundlegenden Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung sowie aus dem für den Lärmschutz relevanten Bereich des Immissionsschutzrechts sind Bundesrecht. Schon aus diesem Grund ist die Anwendung des Kommunalen Regelungsbefreiungsgesetzes nicht möglich.

Soweit sich die Frage darauf bezieht, ob eine eigene Zuständigkeit der Kommune ohne eigene Verkehrsbehörde durch das Kommunale Regelungsbefreiungsgesetz hergestellt werden kann, gilt: Das Kommunale Regelungsbefreiungsgesetz soll von Regelungen befreien, keine Aufgaben übertragen. Auch aus diesem Grund ist die Anwendung des Kommunalen Regelungsbefreiungsgesetzes nicht möglich.

7. Wie entwickeln sich die durchschnittlichen Lärmwerte in Dezibel im Vergleich zu Tempo 50 bei einer Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h und auf 30 km/h, bei angenommenen Verkehrsmengen von 5 000, 8 200, 10 000 und 15 000 Fahrzeugen pro Tag?

Zu 7.:

Die rechnerische Minderungswirkung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 40 bzw. 30 km/h ist nach den RLS-19 unabhängig von der absoluten Verkehrsmenge. Einfluss hat hingegen die Verkehrszusammensetzung aus Pkw, leichten und schweren Lkw (sowie Krafträdern). Für die Standardwerte der Verkehrsanteile für Bundes- bzw. Landes- und Gemeindestraßen gemäß den RLS-19 ergeben sich folgende rechnerischen Pegelminderungen:

	40 km/h		30 km/h	
	tags [db(A)]	nachts [db(A)]	tags [db(A)]	nachts [db(A)]
Bundesstraßen	-1,4	-1,3	-2,4	-1,8
Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen	-1,5	-1,5	-2,6	-2,4
Gemeindestraßen	-1,5	-1,5	-2,7	-2,7

8. Wie entwickeln sich die maximalen Kapazitäten von Durchgangsstraßen, wie bspw. der L 1125 sowohl in der Ortsdurchfahrt Niefern, als auch der Ortsdurchfahrt Öschelbronn, bei Tempo 50, Tempo 40 und Tempo 30 (bitte unter Angabe der aktuellen realen Verkehrszahlen in beiden Ortsdurchfahrten)?

9. Wie ist der allgemeine Verkehrsfluss bei Geschwindigkeiten von 50 km/h, 40 km/h und 30 km/h zu bewerten?

Zu 8. und 9.:

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die aktuellen Verkehrsstärken aus den letzten Querschnittszählungen stellt die Landesverwaltung auf der Webseite www.mobidata-bw.de öffentlich zur Verfü-

gung. Die Zählstelle Nr. 70181208 in der Ortsdurchfahrt Niefern im Zuge der L 1125 nahe der Einmündung der Bismarckstraße gibt für das Jahr 2024 einen DTV (durchschnittlichen täglichen Verkehr) von 16 310 Kfz/Tag an. Die Zählstelle Nr. 70181204 liegt zwischen Niefern und Öschelbronn an der L 1125 und weist dort für 2024 einen DTV von 9 682 Kfz/Tag aus. Da sich zwischen der Zählstelle und dem Beginn der Ortsdurchfahrt von Öschelbronn noch der Knoten mit der K 4501 befindet, ist das Ergebnis der letztgenannten Zählstelle nicht eins-zu-eins auf die Ortsdurchfahrt übertragbar. Im Zuge der Ortsdurchfahrt Öschelbronn findet sich keine Zählstelle. Bei diesen Angaben ist zu beachten, dass neben Durchgangsverkehr innerorts auch Ziel-, Quell- und Binnenverkehre relevant sind, die durch jeweils einzelne, stationäre Zählstellen nur bedingt erfasst werden können. Trotz dieser Informationen lässt sich die Frage nach der maximalen Kapazität aus den folgenden Gründen nicht mit vertretbarem Aufwand beantworten.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit allein ist nicht ausschlaggebend für die Leistungsfähigkeit einer üblichen Ortsdurchfahrt. Andere Faktoren beeinflussen die Leistungsfähigkeit weitaus stärker. Während eine höhere zulässige Geschwindigkeit in Bezug auf die Leistungsfähigkeit zwar theoretisch in etwas niedrigeren Reisezeiten resultiert, schaffen niedrigere zulässige Geschwindigkeiten hier einen deutlich homogenen Verkehrsfluss. Zusätzlich muss eine höhere zulässige Geschwindigkeit auch tatsächlich fahrbar sein. In Ortsdurchfahrten ist dies aus unterschiedlichen Gründen wie der vorhandenen Bebauung, kreuzenden Verkehrsteilnehmenden oder Parkvorgängen nicht gewährleistet. Rein bezogen auf die Frage der maximalen Leistungsfähigkeit können daher keine pauschalen Abhängigkeiten von der Höhe der zulässigen Geschwindigkeit in Ortsdurchfahrten festgestellt werden.

Für die aussagekräftige und wirklichkeitsnahe Modellierung verkehrlicher Zusammenhänge innerorts sind i. d. R. aufwendige Berechnungsverfahren erforderlich, in die neben der Verkehrsstärke und der zulässigen Geschwindigkeit viele weitere, für jede Ortsdurchfahrt individuelle Randbedingungen einfließen wie Anzahl, Lage, Bau- und Betriebsform von Knotenpunkten (z. B. Kreuzung mit/ohne Ampelregelung, Kreisverkehr etc.), Verkehrszusammensetzung, Nebenströme und deren Verkehrsstärken oder mögliche Engstellen. Auch Anzahl, Lage und Frequentierung z. B. von Fußgängerquerungen, Bushaltestellen oder Parkständen im Straßenraum etc. können in diesem Zusammenhang relevant werden. Die Fragestellung bezogen auf die genannte L 1125 bedarf daher einer entsprechenden Modellierung, die im Rahmen dieser Anfrage durch das VM nicht umsetzbar ist. Für eine solche Leistung stehen spezialisierte Fachbüros auf dem freien Markt für eine Beauftragung zur Verfügung.

10. Welche Auswirkungen hat eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h oder 40 km/h mit Blick auf als „Raserstrecken“ bekannte Ortsdurchfahrten, wie bspw. die Ortsdurchfahrt Öschelbronn, auf denen häufig im Regelfall einzelne Verkehrsteilnehmer, die zulässige Höchstgeschwindigkeit sehr deutlich überschreiten?

Zu 10.:

Mit einer niedrigeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinkt das Geschwindigkeitsniveau. Gerade während der Tageszeiten, zu denen ein gewisses Maß an Verkehr auf dem fraglichen Streckenabschnitt herrscht, wird es damit schwieriger, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten: Wenn die große Mehrheit der Fahrzeuge in einer Ortsdurchfahrt mit ungefähr 30 km/h fährt, werden „Raser“ dann in der Regel keine 60 km/h erreichen können.

Entscheidend für die Wirkung des Tempolimits ist die intelligente und konsequente Überwachung. Im Übrigen sind die Sanktionen umso härter, je größer die Distanz zwischen zulässiger und gefahrener Geschwindigkeit ist.

Hermann

Minister für Verkehr