

Warum kein Tempo 40 innerorts? ie Communications hat das Bundesministerium für Verkehr um Stellungnahme gebeten:

1. Gibt es im Ministerium oder in den zuständigen Fachreferaten derzeit Überlegungen oder Prüfverfahren, die innerörtliche Regelgeschwindigkeit bundeseinheitlich auf 40 km/h zu senken – mit dem Ziel, Bürokratie zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Kommunen zu entlasten?
2. Wie bewertet das Ministerium die dauerhaft hohen Kosten für Tempo-30-Zonen – insbesondere im Hinblick auf Beschilderung, wiederkehrende Ausnahmegenehmigungen und umfangreiche Verwaltungsverfahren – auch im Verhältnis zur tatsächlichen Wirkung auf Sicherheit und Emissionsreduzierung?
3. Warum wird an einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit festgehalten, die aus sicherheits- und umweltpolitischer Sicht als überholt gilt – und durch ein System kleinteiliger Ausnahmeregelungen eine kostenintensive, vermeintliche Flexibilität erzeugt, ohne nachhaltige Wirkung?
4. Welche konkreten Schritte plant das Ministerium, um Städten und Gemeinden künftig mehr Handlungsspielraum bei der Einführung flächendeckender Tempo-40-Regelungen zu ermöglichen – insbesondere durch den Wegfall des bisherigen Nachweisdrucks über „besondere Gefahrenlagen“?
5. Wie bewertet das Ministerium die zunehmende Wahrnehmung, dass sich die Verkehrspolitik der vergangenen Jahre eher durch Symbolentscheidungen als durch lösungsorientierte Reformen ausgezeichnet hat – und dabei Aspekte wie Wirtschaftlichkeit, Umsetzbarkeit und kommunale Lebensqualität zu selten berücksichtigt wurden?

Antwort: Im BMV gibt es keine Überlegungen, die innerörtliche Regelgeschwindigkeit bundeseinheitlich auf 40 km/h zu senken.

- Zur aktuellen Rechtslage: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt gemäß § 3 Absatz 3 Nr. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h. Nach § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO können Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden, wenn dies aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erforderlich ist. Hierfür braucht es grundsätzlich den Nachweis einer konkreten vorliegenden besonderen Gefahrenlage (§ 45 Absatz 9 Satz 3 StVO). Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zu § 41 StVO zu Zeichen 274 sollen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall aber auch schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.
- Zur Einordnung: Die Durchführung der StVO und der VwV-StVO und damit auch die Anordnung der Verkehrszeichen fällt (wegen der im Grundgesetz verankerten Kompetenzverteilung) in die Zuständigkeit der Landesbehörden, die diese Aufgabe als „eigene Angelegenheit“ wahrnehmen (Artikel 83, 84 Grundgesetz). Diese entscheiden auf der Grundlage der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschriften unter Abwägung der Gegebenheiten vor Ort, welche Anordnung getroffen wird. Dies hängt immer vom konkreten Einzelfall ab. Die Prüfung obliegt der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde.
- Mit der Novellierung der StVO, die am 11.10.2024 in Kraft getreten ist, wurden den Kommunen größere Spielräume bei der Gestaltung des Straßenverkehrs vor Ort geschaffen. Diese ermöglichen die vereinfachte Anordnung von Tempo 30 etwa an sensiblen Einrichtungen, hochfrequentierten Schulwegen, Fußgängerüberwegen. Die Reduktion auf 40 km/h wäre für diese Sachverhalte nicht ausreichend.
- Im Gegensatz dazu hat sich die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h insbesondere bei Hauptstraßen oder Ortsdurchfahrten bewährt, um die

Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten, sofern keine konkreten Gründe entgegenstehen. Andernfalls besteht unter anderem die Gefahr, dass sich der Durchgangsverkehr auf Wohngebiete verlagert. Die jetzige Rechtslage ermöglicht es den zuständigen Behörden, ein leistungsfähiges Vorfahrtstraßennetz zu planen, das insbesondere den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs entspricht und den Kfz-Verkehr von den Wohnstraßen fernhält.

- Eine bundeseinheitliche Regelung würde der Intention zuwiderlaufen, den zuständigen Gemeinden eine sachgerechte und flexible Entscheidung vor Ort zu ermöglichen.