# Anordnung von Tempo 30 als Steuerungsinstrument für den Klimaschutz

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

## Welche rechtlichen Grundlagen sind bei der Anordnung von Tempo 30 zu beachten?

Innerhalb geschlossener Ortschaften gilt für alle Fahrzeuge Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit. Eine von dieser Geschwindigkeit abweichende Tempobegrenzung muss angeordnet werden.

Grundsätzlich ist die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30 möglich, wenn vor Ort eine „qualifizierte Gefahrenlage“ nachgewiesen wird. Darunter versteht man eine Gefahrensituation, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern wie Gesundheit oder Verkehrssicherheit übersteigt. Ein Beispiel ist ein erhöhtes Aufkommen von Verkehrsunfällen auf einem bestimmten Straßenabschnitt. Auch ohne den Nachweis einer besonderen Gefahrenlage ist die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30 bisher möglich im Bereich von:

* Kindergärten und Kindertagesstätten,
* Allgemeinbildenden Schulen und Förderschulen,
* Alten- und Pflegeheimen sowie
* Krankenhäusern.

Mit der letzten Novelle der [Straßenverkehrs-Ordnung](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html) (StVO) vom 11. Oktober 2024 sowie der ergänzenden Novelle der [Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung](https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm) (VwV-StVO) vom 10. April 2025 wurden die rechtlichen Grundlagen für die Anordnung von Tempo 30 innerorts deutlich erweitert.

## Welche neuen Handlungsspielräume ergeben sich aus der novellierten StVO?

Die novellierte StVO eröffnet Kommunen zusätzliche Möglichkeiten, Tempo 30 auch ohne Nachweis einer besonderen Gefahrenlage anzuordnen. Dies gilt in folgenden Bereichen:

* Fußgängerüberwegen,
* Spielplätzen,
* hochfrequentierten Schulwegen und
* Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen.

Die VwV-StVO definiert die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30 im Umfeld dieser Einrichtungen nun als Regelfall – und zwar ausdrücklich auch im klassifizierten Straßennetz, also auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Die Anordnung ist dabei auf den unmittelbaren Bereich der jeweiligen Einrichtung und eine Länge bis zu 300 Metern zu beschränken. Sind für die jeweilige Einrichtung Öffnungszeiten festgelegt, soll die Geschwindigkeitsbeschränkung auf diese Zeiten begrenzt werden.

Als hochfrequentierte Schulwege gelten laut VwV-StVO Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungsfunktion für Wege zwischen allgemeinbildenden Schulen und Wohngebieten haben. Ihre Lage kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die die betreffenden Schulen und die zuständige Straßenverkehrsbehörde, gegebenenfalls zusammen mit Polizei und Straßenbaubehörde, aufstellen.

Im Bereich von Fußgängerüberwegen kommt die Anordnung von Tempo 30 insbesondere dann in Betracht, wenn bei Tempo 50 die erforderlichen Sichtweiten nicht sichergestellt werden oder wenn bei Annäherung an den Fußgängerüberweg regelmäßig dem Fußverkehr nicht durch verringerte Geschwindigkeit Vorrang eingeräumt wird.

Darüber hinaus wurde mit der StVO-Novelle auch die Möglichkeit des sogenannten Lückenschlusses erweitert. Vor der Novelle war ein Lückenschluss nur bei Abständen bis zu 300 Metern zwischen zwei streckenbezogenen Tempo-30-Abschnitten zulässig. Durch die geänderte Rechtssituation können Lückenschlüsse nun auf einer Länge bis zu 500 Metern angeordnet werden. Ziele sind ein einheitliches Geschwindigkeitsprofil und ein ruhigerer Verkehrsfluss.

## Welche Chancen bietet Tempo 30 für den Klimaschutz?

Die Klimaschutzwirkungen von Tempo 30 gegenüber der Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 ergeben sich vor allem aus Verlagerungseffekten vom Auto auf den Umweltverbund, das heißt den Öffentlichen Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr. So zeigt unter anderem eine Meta-Analyse des Umweltbundesamts (Heinrichs, E., Scherbarth, F., Sommer, K. (2016). [*Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen*](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf)), dass durch die Geschwindigkeitsreduzierung die Verkehrssicherheit steigt. Ein verbessertes objektives wie subjektives Sicherheitsgefühl wiederum sorgt dafür, dass mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen oder zu Fuß gehen. Die Reisezeit bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 erhöht sich für Autofahrende auf 100 Meter je nach Verkehrslage außerdem um 1 bis 4 Sekunden. Auch diese Fahrzeitverlängerung macht den Umweltverbund gegenüber dem Auto attraktiver und kann dazu beitragen, den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Hinzu kommt, dass, auf das einzelne Fahrzeug bezogen, die Umstellung von Tempo 50 auf Tempo 30 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen bewirken kann, sofern durch die Geschwindigkeitsanpassung ein verstetigter Verkehrsfluss erzielt wird. In der Kombination aus Verlagerungseffekten und niedrigeren Emissionswerten können so durch die Anordnung von Tempo 30 die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors deutlich gesenkt werden.

## Weiterführende Informationen

In den folgenden Publikationen finden Sie weitere Informationen zu den erweiterten Möglichkeiten für die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30:

* ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft. (2025). [*Aktuelle verkehrsrechtliche Entscheidungen: Neuer Schub für die kommunale Mobilitätswende*](https://doi.org/10.60683/xm2g-wf30) (Positionspapier aus der ARL Nr. 153).  
  Die Veröffentlichung befasst sich umfassend mit allen verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Unterstützung der Mobilitätswende. Die Seiten 4–5 widmen sich der Anordnung von Tempo 30.
* Deutsche Umwelthilfe (2025). [*FAQ zur neuen Straßenverkehrsordnung*.](https://www.duh.de/informieren/natur-und-umwelt-vor-ort/pop-up-mobilitaetswende/faq-zur-strassenverkehrsordnung/)

Auf der Seite werden häufig gestellte Fragen rund um die Anwendung der novellierten StVO und die VwV-StVO beantwortet, unter anderem zur Anordnung von Tempo 30. Im Download-Bereich steht ein umfangreiches Rechtsgutachten zur Verfügung.

## Impressum

Herausgeber: Agentur für kommunalen Klimaschutz  
am Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), Zimmerstr. 13–15, 10969 Berlin,  
im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN)

Die Ausarbeitungen zum Instrument „Anordnung von Tempo 30“ sind in Zusammenarbeit mit dem Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu) entstanden.

Alle Rechte vorbehalten. Dezember 2025.

Diese Veröffentlichung wird kostenlos zum Download angeboten und ist nicht für den Verkauf bestimmt.

Ein Bild, das Screenshot, Text, Grafiken, Grafikdesign enthält.
