

POSITIONSPAPIER

VERKEHRSBERUHIGUNG UND **TEMPO 30** IN BAYERN

Was wir brauchen – was wir haben



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.

Wir Grünen sind der Auffassung, dass eine Straße nicht nur dazu dient, möglichst vielen Kraftfahrzeugen als Fahrbahn und Parkplatz zu dienen. 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. Die 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, gute Lösungen für gemischten Verkehr und eine gute Stadtplanung, die die Alltagswege zu Fuß oder mit dem Fahrrad in kurzen Entfernungen möglich macht.

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.

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

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung steht dank unseres Verhandlungserfolgs, dass die Kommunen nun im Rahmen einer Reform der Straßenverkehrsordnung (StVO) mehr Gestaltungsmöglichkeiten bekommen sollen, insbesondere bei Durchgangsstraßen.

Die derzeitige StVO hat als oberstes Ziel, den reibungslosen und möglichst schnellen Ablauf des Autoverkehrs sicherzustellen (siehe unten). Wir fordern hier neue Regelungen.

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 berücksichtigen
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Tempo 50 nur als Ausnahme
- den Kommunen eine grundlegende Mitsprache bei der Gestaltung und Nutzung von ortsquerenden Kreis-, Staats- und Bundesstraßen sowie Vorfahrtsstraßen einräumen. Umgekehrt soll es die Möglichkeit geben, an geeigneten Hauptstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Beschilderung streckenbezogen auf einen höheren Wert festzulegen.
- Erleichterte Durchfahrtsbeschränkungen für LKW ab einem gewissen Gewicht, je nach örtlichen Gegebenheiten ganztags oder nachts
- Erleichterte Voraussetzungen für Querungshilfen, Ampeln, Zebrastreifen sowie außerdem 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. 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.

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.

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

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

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 Vorrang 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.

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.

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 (Bundesfernstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen) und
- 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 sind selbst zuständig	Untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt/kreisfreie Stadt)
Staatsstraßen	Freistaat. Ausnahme: Gemeinden mit mehr als 25.000 Einwohner*innen sind selbst zuständig für Ortsdurchfahrten (Art 42 BayStrWG)	Untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt/kreisfreie Stadt)
Kreisstraßen	Landkreise/kreisfreie Städte, Ausnahme: 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 der StVO §45 (9) 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 nur möglich im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern, Fahrradzonen unter gewissen Voraussetzungen s.u.
- Erprobungsmaßnahmen

Auf überörtlichen Straßen (Kreis-, Staats- und Bundesstraßen) sind die Möglichkeiten sehr beschränkt. Hier können Geschwindigkeitsbeschränkungen nur unter bestimmte 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 (auf Basis von § 45 Abs. 9 Nr. 7 StVO).

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

Verkehrszeichen	Bezeichnung	Regelt	Gesetz/Zuständigkeit
	Tempo 30	Höchstgeschwindigkeit 30 km/h	§ 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO, Anordnung für überörtliche Straßen und Vorfahrtsstraßen innerorts nur unter bestimmten Ausnahmen möglich, s. Kap. 3; Zuständig: Landratsamt bzw. kreisfreie Stadt
	Tempo 30-Zone	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, es gilt rechts vor links	§ 45 Abs. 9 Nr. 4 StVO, auf Straßen des örtlichen Verkehrs, Gemeinde
	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	Zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 30 km/h	§ 45 Abs. 9 Nr. 5 StVO, auf Straßen des örtlichen Verkehrs, Gemeinde
	Verkehrsberuhigter Bereich*	Fahrt nur mit Schrittgeschwindigkeit erlaubt, Fußgänger*innen und Fahrzeuge sind gleichberechtigt	§ 45 Abs. 1 b Nr. 3 StVO, auf Straßen des örtlichen Verkehrs, Gemeinde
	Fahrradzone	Nur für Fahrräder und e-Scooter; Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, s.a. Fahrradstraße	§ 45 Abs. 9 Nr. 8 StVO, auf Straßen des örtlichen Verkehrs, 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, 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, Gemeinde

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

3. Durchgangsstraßen, Ortsdurchfahrten (Straßen des überörtlichen Verkehrs)

Schwieriger ist es, die Geschwindigkeit auf den Straßen überörtlichen Verkehrs anzuordnen (Bundesfernstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen), 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, Immissionsschutz, Lärmschutz

Aufgrund der im Bund 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 300 m in Bereichen bestimmter Einrichtungen: Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser. Aber nur dann, wenn diese Einrichtung einen direkten Zugang zur betreffenden überörtlichen Straße hat oder sich der Hol-/Bringverkehr auf dieser Straße abspielt.
- Ausweisung von Maßnahmen für einen Luftreinhalteplan oder einen Lärmaktionsplan

TIPP

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:

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Strassen_fuer_Menschen/Tempo30_Soforthilfe_Papier_2021.pdf

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.“

TIPP

Wie sieht es vor Ort aus mit dem Lärm? Die Lärmkarten des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz geben Auskunft:

https://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/ergebnisse/index.htm

Fazit:

Der „Hebel“, über den eine Kommune derzeit Chancen auf eine Verkehrsberuhigung auf einer übergeordneten Durchgangsstraße hat, ist derzeit im Wesentlichen der Lärmschutz.

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

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

VERKEHRSBERUHINGUNG VON ORTSDURCHFARTEN: 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 Aktionsformate:

- Problem und Lösung formulieren, bekannt machen und diskutieren, viele Menschen informieren und gewinnen
- Klare Forderungen/Maßnahmen sowie Ziele formulieren und kommunizieren
- Verbände/Initiativen, Anwohner*innen, Bürgerinitiativen gewinnen
- Politische Entscheider*innen überzeugen
- Thema in Gemeinderat / Stadtrat tragen
- Infostände und Pressearbeit
- Aktion: Unterschriftensammlung
- Aktion: Spaziergang im Ort zu gefährlichen Punkten, ggf. auch mit Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühlen
- Aktion: Demo auf der Straße (natürlich angemeldet)
- Im Rat beantragen: Der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“ beitreten (siehe Kasten)

TIPP

Rechtsgutachten im Auftrag der DUH: Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 – Eine Orientierungshilfe für Kommunen und Anwohnende

https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projekt-information/Verkehr/Tempo_30/Rechtsgutachten_Tempo30_Kommunen.pdf

SCHRITT 2: VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN DURCHSETZEN

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

- Kommunalen Lärmaktionsplan beantragen (der Lärmschutzmaßnahmen möglich machen kann)
- Antrag, ein Fachplanungsbüro zu beauftragen, ein Verkehrsberuhigungskonzept für den betroffenen Bereich zu entwickeln
- Antrag, ein Fachplanungsbüro zu beauftragen, ein Konzept für sichere Schulwege zu erarbeiten
- 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). Gut gestaltete Straßenräume können automatisch zu langsamerem Fahren verleiten.

BEITRETEN!

Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten

Forderungen:

1. Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende für mehr Lebensqualität
2. Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr – auch auf Hauptverkehrsstraßen – ist Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume
3. Kommunen sollen ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
4. Ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben

<https://www.lebenswerte-staedte.de/>; Positionspapier: https://www.lebenswerte-staedte.de/images/pdf/Positionspapier_Staedteinitiative_Tempo30_050721_oU.pdf

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.
- Ergebnis der Untersuchungen: An der gesamten Ortsdurchfahrt werden die Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes überschritten. Auch die Lärmkarten des bayerischen Landesamts für Umweltschutz 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 BayImSchG für nicht gemeindeübergreifende Fälle an die Gemeinde Inning a. 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

Möglichkeiten für Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten

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

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



KONTAKT:

Dr. Markus Büchler, MdB
Sprecher für Mobilität

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

Tel. 089 4126-2659

markus.buechler@gruene-fraktion-bayern.de

www.gruene-fraktion-bayern.de

