



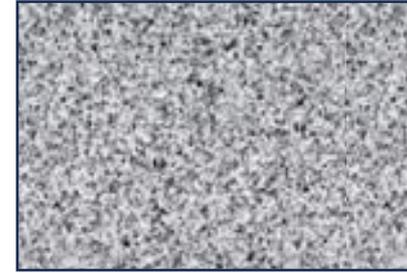
Einschätzungen zu Tempo 30 in der Römerstraße

Hannah Eberhardt

Heidelberg-Südstadt, Chapel, 12. Mai 2025

Zahlreiche Vorteile von Tempo 30

Anhalteweg bei trockener Fahrbahn



Verkehrssicherheit

Aufenthaltsqualität

Bessere Luft

Geringere
Trennwirkung

Weniger Lärm

Bildquelle:

Trennwirkung: [https://www.geoportal-bw.de/#/\(sidenav:background;lid=luftbild\)](https://www.geoportal-bw.de/#/(sidenav:background;lid=luftbild))

Ein Nachteil von Tempo 30

- Kraftfahrzeuge brauchen für die gleiche Strecke mehr Zeit
 - Theoretisch bräuchte ein Kraftfahrzeug für einen Kilometer 48 Sekunden länger (ohne Berücksichtigung von Ampeln, Kurven usw.)
 - In der Praxis jedoch maximal 20 bis 40 Sekunden
 - Busse brauchen für einen Kilometer durchschnittlich 20 Sekunden länger

Quellen:

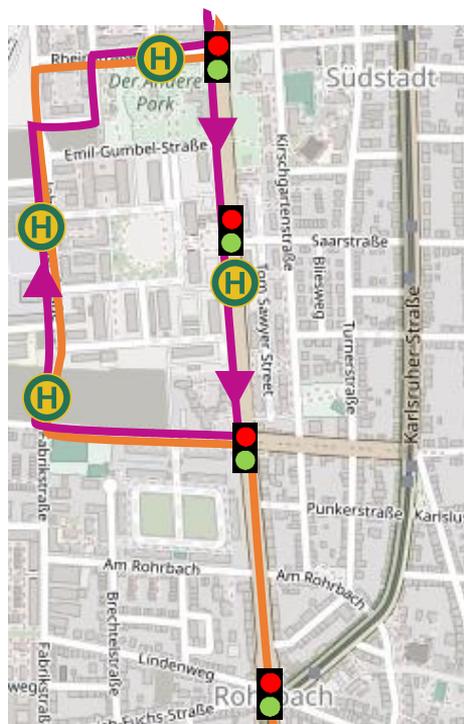
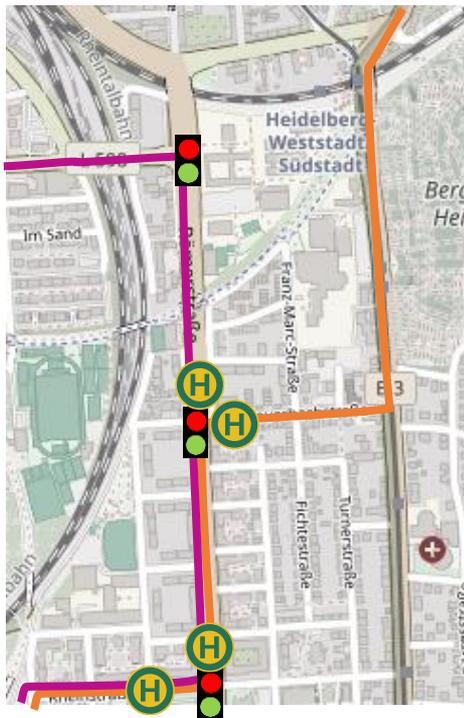
Verlängerung Fahrtzeit von Kraftfahrzeugen: Umweltbundesamt „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, S.10+11

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf

Verlängerung der Busfahrzeiten: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, entnommen aus dem Kooperationserlasse Land BW

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/230208_Kooperationserlass-LAP-BW.pdf

Stadtbusse in der Römerstraße



Linie 29 
fährt täglich alle 20 bis 30 Minuten
von ca. 5h-24h
Fahrtzeitverlängerung 16 Sekunden

Linie 28 
fährt Montag bis Freitag
von ca. 7h-10h und ca. 16h-19h
*Fahrtzeitverlängerung 16 Sekunden
(Richtung Norden) bzw. 30 Sekunden
(Richtung Süden)*

Insgesamt viel Anhalten und wieder
Anfahren (Ampel, Haltestelle) → Bus
beschleunigt häufig nur auf 40 kmh.

Wann ist Tempo 30 möglich?



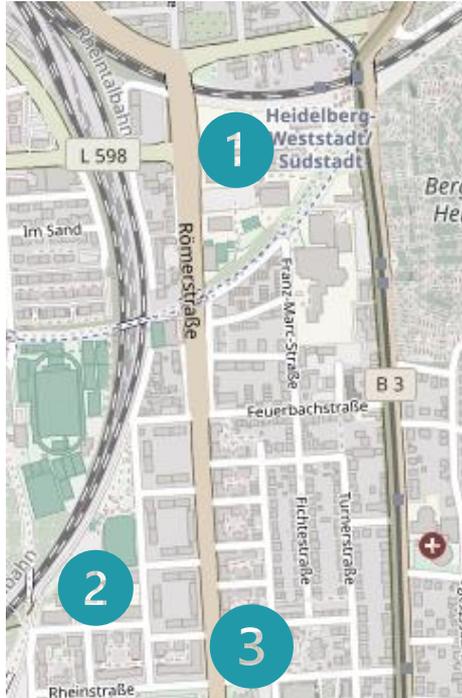
- Grundsätzlich in Wohngebieten (Tempo 30-Zone)



- An Hauptverkehrsstraßen
 - **Schule, Kita**, Krankenhaus, **Seniorenheim** oder Spielplatz angrenzend (z.T. nur zeitlich begrenzt) entlang von 300 Metern
 - An **wichtigen Schulwegen**
 - An Zebrastreifen
 - An engen, unübersichtlichen oder unfallträchtigen Abschnitten
 - Aus Gründen der Luftreinhaltung
 - Zum **Lärmschutz**
 - Als **Lückenschluss** zwischen zwei Tempo-30-Abschnitten auf bis zu 500 m



Liegen die Voraussetzungen für Tempo 30 in der Römerstr. vor?

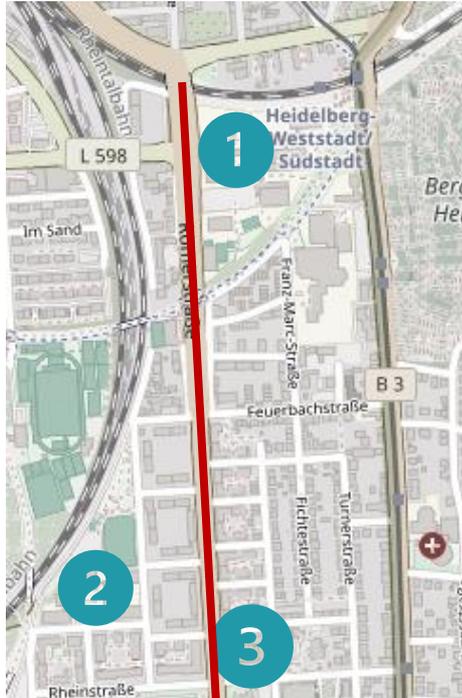


Schutzbedürftige Einrichtungen bzw. Schulen mit relevanten Schulwegen entlang / über die Römerstraße:

1. Willy-Hellpach-Schule
2. Julius-Springer-Schule
3. Südstadtresidenz Caroline Sammet
4. Englischsprachiges Institut
5. HPC Agora Gemeinschaftsschule
6. Kindergarten Heuhüpfer

Liegen die Voraussetzungen für Tempo 30 in der Römerstr. vor?

Verkehr mit
Köpfchen



Nach den Regelungen der StVO zu schutzbedürftigen Einrichtungen hätte Tempo 30 bereits an der Römerstraße **tagsüber** (z.B. 7-17h) an einigen Streckenabschnitten eingerichtet werden sollen.

→ rot markierter Straßenabschnitt

Neue Planungen: Lärmaktionsplanung

Wieso überhaupt? Zum Schutz der Gesundheit!

Wirkungen von Lärm auf die Gesundheit:

- Stress
- Schlafstörungen
- Herz-Kreislauf-Erkrankungen (z.B. größere Gefahr für Herzinfarkt)
- Konzentrationsstörungen, geringere Leistungsfähigkeit
- vorzeitige Todesfälle

Lärmaktionsplan wurde von der Verwaltung 2024 erstellt und soll diesen Juni vom Gemeinderat beschlossen werden.

Neue Planungen: Lärmaktionsplanung

- Als gesundheitsschädlich gilt
 - Nachts mehr als 54 Dezibel
 - Tags mehr als 64 Dezibel
 - → ab 65 bzw. nachts 55 Dezibel ist eine „Lärmsanierung“ erforderlich. Es „verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten“.
 - → ab 67 bzw. nachts 57 Dezibel gibt es keinen Ermessensspielraum mehr, sondern es gibt eine „grundsätzliche Pflicht zur Anordnung“ (von lärmreduzierenden Maßnahmen)
 - **Von gesundheitsschädlichem Straßenlärm der Römerstraße sind rund 1.700 Menschen betroffen.**
- Bei Tempo 30 wird der Lärm um rund 3 Dezibel verringert (im Vergleich zu Tempo 50), dies ist gut wahrnehmbar.

Liegen die Voraussetzungen für Tempo 30 in der Römerstr. vor?

Verkehr mit
Köpfchen

Lärm nachts

in dB(A)

45 ≤  < 50

50 ≤  < 55

55 ≤  < 60

60 ≤  < 65

65 ≤  < 70

70 ≤ 

gesundheits-
gefährdend

Laut der städtischen Lärmkartierung von 2024 sind die Wohngebäude entlang der Römerstraße nachts so durch Lärm belastet, dass dies gesundheitsschädlich ist.



Liegen die Voraussetzungen für Tempo 30 in der Römerstr. vor?

Verkehr mit
Köpfchen

Lärm nachts

in dB(A)

45 <= < 50

50 <= < 55

55 <= < 60

60 <= < 65

65 <= < 70

70 <=

gesundheits-
gefährdend

Aufgrund der Gesundheitsgefährdung schlägt die Stadt Heidelberg für die Zeit von 22 bis 6 Uhr eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 vor.

Laut der städtischen Lärmkartierung von 2024 sind die Wohngebäude entlang der Römerstraße nachts so durch Lärm belastet, dass dies gesundheitsschädlich ist.

Liegen die Voraussetzungen für Tempo 30 in der Römerstr. vor?

Verkehr mit
Köpfchen



Lärm tagsüber

in dB(A)

55 ≤ < 60

60 ≤ < 65

65 ≤ < 70

70 ≤ < 75

75 ≤

gesundheits-
gefährdend

Laut der städtischen Lärmkartierung von 2024 sind die Wohngebäude entlang der Römerstraße gantztägig so durch Lärm belastet, dass dies gesundheitsschädlich ist.

Liegen die Voraussetzungen für Tempo 30 in der Römerstr. vor?

Lärm tagsüber

in dB(A)

55 ≤ < 60

60 ≤ < 65

65 ≤ < 70

70 ≤ < 75

75 ≤

gesundheits-
gefährdend

Trotz der Gesundheitsgefährdung und der Pflicht zum Eingreifen ab 67 Dezibel schlägt die Stadt Heidelberg für die Zeit von 6 bis 22 Uhr keine geringere Höchstgeschwindigkeit und auch keine weiteren Maßnahmen zum Lärmschutz vor.

Laut der städtischen Lärmkartierung von 2024 sind die Wohngebäude entlang der Römerstraße ganztägig so durch Lärm belastet, dass dies gesundheitsschädlich ist.

Warum kein Tempo 30 tags? Argumentation Stadtverwaltung

- Fahrzeitverlängerungen und Akzeptanzprobleme
- Ausweichverkehr auf Rohrbacher Straße möglich
- Mehrkosten 1 Bus für die Linie 28
- Keine Vorteile für den Radverkehr, da dieser nicht auf der Straße fährt
- (berufstätige) Anwohner halten sich tagsüber grundsätzlich nicht zuhause auf

Fast überall niedrigere Geschwindigkeiten nach Einführung von Tempo 30

Dort auch Tempo 30 tags aus Lärmschutz notwendig und bereits jetzt niedrige gefahrene Geschwindigkeiten

Weit überwiegend nur „Gehweg Radfahrer frei“



Arbeitszeiten nicht von 6-22h, Kinder, „anderer Park“, Wochenende,...

Warum kein Tempo 30 tags? Argumentation Stadtverwaltung

- Fahrzeitverlängerungen und Akzeptanzprobleme
- ~~Ausweichverkehr auf Rohrbacher Straße möglich~~
- Mehrkosten 1 Bus für die Linie 28
- ~~Keine Vorteile für den Radverkehr, da dieser nicht auf der Straße fährt~~
- ~~(berufstätige) Anwohner halten sich tagsüber grundsätzlich nicht zuhause auf~~

Fast überall niedrigere Geschwindigkeiten nach Einführung von Tempo 30

Dort auch Tempo 30 tags aus Lärmschutz notwendig und bereits jetzt niedrige gefahrene Geschwindigkeiten

Weit überwiegend nur „Gehweg Radfahrer frei“



Arbeitszeiten nicht von 6-22h, Kinder, „anderer Park“, Wochenende,...

Abwägung Tempo 30

- Gesundheitsschädliche Lärmbelastung mit einer sehr hohen Anzahl an Betroffenen (1.700 Personen).
- Anspruch der Betroffenen auf „ermessensfehlerfreie Entscheidung“.
- Abwägung der Verwaltung erscheint angreifbar:
- Ab 67 Dezibel **Pflicht zum Einschreiten** auch tags
→ Hier geht der Lärmschutz vor.

Fazit

- Tempo 30 hat viele Vorteile und kaum Nachteile.
- In der Römerstraße liegen die Voraussetzungen für Tempo 30 vor – sowohl tags als auch nachts.
- Trotzdem plant die Verwaltung nur nachts Tempo 30 einzuführen.
- Erhebliche Zweifel: Ist der Lärmaktionsplan in der vorliegenden Form tatsächlich frei von Ermessensfehlern und damit rechtssicher?
- **Dringende Empfehlung: Zugunsten von Gesundheitsschutz und Rechtssicherheit Tempo 30 auch tags für die Römerstraße einrichten.**

Verkehr mit Köpfchen

Postfach 11 03 34 | 69072 Heidelberg

06221 90 30 50 5 | info@verkehr-mit-koepfchen.de

www.verkehr-mit-koepfchen.de

Bilder und Fotos, soweit nicht anders angegeben,
von Verkehr mit Köpfchen.

Anhang

Ergänzende Informationen

Radverkehrssituation



Mit dem Rad wird meist auf dem Gehweg gefahren, der den größten Teil der Römerstraße für den Radverkehr freigegeben ist (mit Schrittgeschwindigkeit). Dies führt zu Konflikten mit Personen zu Fuß und Personen, die aus dem Bus aussteigen / in den Bus einsteigen oder an der Ampel oder Bushaltestelle warten. Im Bereich der Unterführung ist ein benutzungspflichtiger Geh- und Radweg. In Rohrbach muss kurzzeitig auf der Straße gefahren werden.

Tempo 30 durch Baustelle



Lärmaktionsplan

Die Abwägung und Gewichtung der einzelnen Aspekte hängt von den in der Lärmkartierung ermittelten Lärmpegeln nach RLS-19 und den Betroffenen ab. Der Kooperationserlass vom 08.02.2023 verschärft die Auslösewerte dahingehend, dass sich das Ermessen bei deutlichen Betroffenheiten in der Regel zur Pflicht zum Einschreiten verdichtet:

- ab 65/55 dB(A) tags/nachts (gesundheitskritischer Bereich) verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten,
- ab 67/57 dB(A) tags/nachts reduziert sich das Ermessen zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung und
- ab 70/60 dB(A) tags/nachts überschreiten die Lärmwerte die Schwelle einer grundrechtlichen Gesundheitsgefährdung.

Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb [dieser] Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) qualifiziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint. (Kooperationserlass des Landesverkehrsministeriums vom 08.02.2023).

Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg

- Die Handlungsmöglichkeiten der StVO, Maßnahmen gegen Lärmbelastungen zu ergreifen, sind auszuschöpfen. S.20
- Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (**16. BImSchV**). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, **haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme** (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). S.22
- Bei der **Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen** ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36)4. S.22
- **Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.** S. 23

Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg

- Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o. g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. S.23
- Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. S.23
- Für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Lärmbelastung in einem gesundheitskritischen Bereich liegt. S.23
- **Ergänzende Hinweise zur Ermessensausübung** Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. A.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), S.23

Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg

- Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. S.24
- Zur Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere den Linienbusverkehr, kann bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrtzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden. S.24
- Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich. S.24
- Lärmkarten mit Isophonen-Bändern im Abstand von 5 dB(A) sind zur Beurteilung der Lärmsituation als Grundlage für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend. S.26

VwV StVO zu Zeichen 274 „Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ (seit Mai 2025)

XI. Innerhalb geschlossener **Ortschaften** ist die **Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z.B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten** mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306).

Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

VwV StVO zu Zeichen 274 „Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ (seit Mai 2025)

- **Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit auch entlang hochfrequentierter Schulwege in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken.** Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). **Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden,** soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.
- Hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Ihre Lage ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie ggf. Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.
- XII. Liegt **innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 500 Meter),** so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.