



<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Vorlage- Nr:</b>	<b>VO/2021/4269-R5</b>
Federführend: 5 Referat für Klima, Mobilität und Soziales		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	03.05.2021
		Referent:	Zweiter Bürgermeister Jonas Glüsenkamp
<b>Modellkommune Tempo 30</b>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
11.05.2021	Mobilitätssenat	Entscheidung	

## I. Sitzungsvortrag:

Sieben Mitgliedsstädte des Deutschen Städtetags haben eine Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" ins Leben gerufen. Das Präsidium des deutschen Städtetags hat die Initiative mit einem Beschluss vom 30.06.2021 begleitet und unterstützt sie. Inzwischen sind der Initiative vier weitere Städte beigetreten.

Das Ziel der Initiative ist es, dass Städte und Gemeinden in einem neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch, baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anordnen können, wo sie es für sinnvoll erachten.

Der Gesetzgeber hat 1957 eine innerstädtische Geschwindigkeit von 50 km/h für Kraftfahrzeuge aller Art beschlossen. Eine Ausnahme hiervon ist nur in einigen wenigen begründeten Fällen möglich. Erst die Diskussion in den 1980er Jahren hat die rechtliche Grundlage für eine Ausweisung von Tempo 30 Zonen geschaffen. Seit dieser Zeit gibt es in nahezu allen Kommunen Diskussionen darüber, warum bestimmte Straßen nicht als Tempo 30 ausgewiesen werden können.

So muss für Tempo 30 beispielsweise eine objektive Gefahrensituation, eine Schule, ein Kindergarten, ein Altenheim oder Krankenhaus an der auszuweisenden Straße liegen. Die vorhandene Rechtsituation führt zu einer oftmals nicht vermittelbaren Regelung, in der sich die Höchstgeschwindigkeit von 30 und 50 km/h Abschnitten an einem Straßenzug abwechseln.

Viele Bürgerinnen und Bürger wenden sich auch in Bamberg an die Verwaltung mit dem Wunsch, Geschwindigkeitsbegrenzungen an verschiedenen Orten in der Stadt vorzunehmen. Die Anforderungen an die Verwaltung werden mit einem Sicherheitsbedürfnis, dem Lärmschutz, der saubereren Luft, der Aufenthaltsqualität einer Straße und der besseren Übersicht von Straßenabschnitten durch eingeschränktere Beschilderung und Markierungen begründet. Diese Kriterien münden heute oftmals nicht in rechtssichere Ausweisungen von Geschwindigkeitsreduzierungen.

Als Sachgründe führt der deutsche Städtetag folgende Gründe für die Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" aus:

- Die Straßen werden wesentlich sicherer, gerade für besonders Gefährdete, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs bzw. mobilitätseingeschränkt sind
- Die Straßen werden leiser - und das Leben für die Menschen, die an diesen Straßen wohnen deutlich angenehmer und gesünder
- Bei Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses kann auch die Luft in den Straßen sauberer werden, was allen zu Gute kommt, die hier unterwegs sind
- Die Straßen gewinnen ihre Funktion als multifunktionale Orte zurück, die mehr sind als Verbindungen von A nach B
- Die Straßen werden wieder lesbarer, Regeln einfacher und nachvollziehbarer (kein Flickenteppich mehr), das Miteinander wird gestärkt, der Schilderwald gelichtet

Studien der Unfallforschung haben gezeigt, dass ein wesentlicher Zusammenhang zwischen der gefahrenen Geschwindigkeit und dem Schweregrad des Verunfallten besteht.

Die Erklärung der Initiative lautet:

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister und Stadtbauräte der unterzeichnenden Städte erklären:

1. Wir bekennen und zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel die Lebensqualität in den Städten zu erhöhen.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und eine Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.
3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 10.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitetes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neuregelung vertieft untersuchen soll, um ggfls. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.

Die Gründungsmitglieder der Initiative sind:

<b>Stadt</b>	<b>Oberbürgermeister</b>
Freiburg im Breisgau	Prof. Dr. Martin Haag (parteilos)
Leipzig	Burkhard Jung (SPD)
Aachen	Sibylle Keupen (parteilos)
Ulm	Gunter Czisch (CDU)
Augsburg	Eva Weber (CSU)
Hannover	Belit Onay (Grüne)
Münster	Markus Lewe (Grüne)

Die Initiative ist eine Initiative der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, bzw. der Stadtbauräte und Mobilitätsreferentinnen und Mobilitätsreferenten der Städte.

Oberbürgermeister Andreas Starke und Mobilitätsreferent Jonas Glüsenkamp unterstützen die Ziele der Initiative. Gemeinsam ist verabredet worden, anders als in anderen Städten, den Stadtrat über den Mobilitätssenat in die Entscheidung der Teilnahme einzubeziehen.

Die Fraktion Grünes Bamberg hat mit einem Antrag vom 13.08. die Teilnahme an der Initiative beantragt.

Mit einer Teilnahme an der Initiative ist keine Entscheidung über die Ausweisung von bestimmten Geschwindigkeitsausweisungen an bestimmten Straßenabschnitten verbunden.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. Der Mobilitätssenat unterstützt die Teilnahme der Stadt Bamberg an der Initiative des Deutschen Städtetags „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

x	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

## Anlage/n:

„Städteinitiative Tempo 30“ vom Deutschen Städtetag

## Verteiler:

**Referat 1**

**Amt 13**

**Amt 30**

**Referat 5**

**Amt 31**

**Amt 68**

**Referat 6**

**Amt 62**

**BSB**

# LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN – EINE NEUE KOMMUNALE INITIATIVE FÜR STADTVERTRÄGLICHEREN VERKEHR

Die Städte und Gemeinden in Deutschland stehen beim Thema Mobilität und Verkehr vor großen Herausforderungen. Eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität ist Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der Städte.

**Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Aushängeschild, das Gesicht der Städte. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität.**

Diesen Anspruch mit den Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Teilhabeerfordernissen von Menschen und Wirtschaft zu vereinbaren, ist eine zentrale Aufgabe.

Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr auch auf den Hauptverkehrsstraßen. Dort produziert der Autoverkehr in den Städten seine höchste Verkehrsleistung. Dort verursacht er aber auch die meisten negativen Auswirkungen – von den Lärm- und Schadstoffbelastungen für die dort lebenden Menschen über die Unfallgefahren bis zum Flächenverbrauch. Seit langem wissen wir, dass im Hinblick darauf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erhebliche positive Auswirkungen haben würde:

- **Die Straßen werden wesentlich sicherer**, gerade für die besonders Gefährdeten, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs bzw. mobilitätseingeschränkt sind.
- **Die Straßen werden leiser** – und das Leben für die Menschen, die an diesen Straßen wohnen, deutlich angenehmer und gesünder.
- Bei Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses **kann auch die Luft in den Straßen sauberer werden**, was allen zu Gute kommt, die hier unterwegs sind.
- **Die Straßen gewinnen ihre Funktion als multifunktionale Orte zurück**, die mehr sind als Verbindungen von A nach B.
- Und schließlich: **die Straßen werden wieder lesbarer**, Regeln einfacher und nachvollziehbarer (kein Flickenteppich mehr), das Miteinander wird gestärkt, der Schilderwald gelichtet.

Die Leistungsfähigkeit für den Verkehr wird durch Tempo 30 nicht eingeschränkt, die Aufenthaltsqualität dagegen spürbar erhöht. Und auf die Länge des Straßennetzes bezogen ist Tempo 30 in den allermeisten Städten ohnehin schon längst die Regel und nicht mehr die Ausnahme. Dies heißt auch: Tempo 30 ist eine Maßnahme für die Städte und Gemeinden und die Menschen, die dort wohnen - es ist keine Maßnahme, die sich gegen den Autoverkehr richtet.

Deshalb muss das Straßenverkehrsrecht zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerorts (30 km/h als Regel, andere Geschwindigkeiten je nach örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen als Ausnahme) neu regeln. Die Kommunen haben immer noch nicht die Möglichkeit zu entscheiden, wann und wo Geschwindigkeiten flexibel und ortsbezogen angeordnet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss endlich überall über die zuständigen Straßenverkehrsbehörden so angeordnet werden können, wie es unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen ist. Dies nutzt den Städten, erweitert ihre Gestaltungsfreiheit und öffnet ihre Entwicklung in Richtung mehr Lebendigkeit, Lebensqualität und Nachhaltigkeit.

**Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten - auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.**

Diese Forderung ist alles andere als radikal – sie ist anderswo in Europa längst umgesetzt und bewegt sich auch in Deutschland in einem Umfeld von aktuellen politischen Positionierungen, die die Dringlichkeit dieser Anpassung des Rechtsrahmens unterstreichen:

- Der **Deutsche Bundestag** hat am 17.01.2020 in seiner mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen angenommenen **Entschließung „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“** einen eindeutigen Auftrag an den Bund formuliert, den Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, von der innerörtlichen Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h nach eigenem Ermessen auch auf Hauptverkehrsstraßen abzuweichen, wenn es den stadtpolitischen Zielen dient. So wird in der Entschließung u. a. gefordert, *„es Kommunen durch eine Veränderung der gesetzlichen Vorgaben zu erleichtern, innerorts die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h für ganze Straßen unabhängig von besonderen Gefahrensituationen anzuordnen“*.
- Die **Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK)** hat am 16.04.2021 zum Tagesordnungspunkt **„Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“** den Bund einstimmig aufgefordert, die in einer Ad-Hoc-AG der VMK erarbeiteten Vorschläge *„im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens, insbesondere von StVO, der VwV-StVO und Straßenverkehrsgesetz, in Abstimmung mit den Ländern ggf. zu berücksichtigen“*. Zu diesen Vorschlägen gehört u. a. eine Ergänzung des § 39 StVO (*„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist auch auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zu rechnen“*) und ein Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.

- Das **Bundeskabinett** hat seiner Sitzung am 23.04.2021 einen neuen **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)** beschlossen, u. a. mit der Feststellung, dass es bedeutsam ist, *„in Mischverkehren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren“*. Damit liefert der Bund eine weitere Begründung, Tempo 30 auch im Hauptverkehrsstraßennetz anzuordnen.
- Das am 29.04.2021 *veröffentlichte Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz des Bundes* formuliert zudem einen klaren Handlungsauftrag an den Bund: Er muss so rasch wie möglich alle zur Verfügung stehenden rechtlichen Maßnahmen ergreifen, um auch die Mobilitäts- und Verkehrswende voranzutreiben. Auch wenn niedrigere innerörtliche Höchstgeschwindigkeiten nur in geringem Umfang direkten Einfluss auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen haben: Sie sind ein zentrales Element einer Stadtverkehrspolitik, die die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken und damit auch die klimaschädlichen Auswirkungen des Autoverkehrs verringern will.

Bei der Forderung, die Handlungsspielräume der Städte bei der Anordnung von Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz der Städte zu vergrößern, geht es nicht um eine undifferenzierte und pauschale Maßnahme. Die Änderung des Rechtsrahmens soll deshalb durch ein vom Bund gefördertes und zentral evaluiertes **Modellvorhaben** in mehreren Städten begleitet werden. Das Modellvorhaben ermöglicht, verschiedene Aspekte vertieft zu untersuchen, die genauerer Betrachtung bedürfen. Das hilft, bei der Anwendung des neuen Rechtsrahmens etwaige negative Begleiteffekte der Neuregelung minimieren zu können bzw. ggf. rechtlich nachzusteuern. Das Modellvorhaben kann u. a. folgende Themen umfassen:

- Der **straßengebundene ÖPNV** darf durch niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz nicht signifikant benachteiligt werden. Es soll untersucht werden, in welchem Umfang solche Nachteile auftreten (z. B. Reisezeit, Auswirkungen auf betriebliche Kosten) und mit welchen Maßnahmen sie kompensiert werden können.
- Auf vielen Hauptverkehrsstraßen kann aus Platzgründen nicht oder nur mit erheblichem zeitlichem Vorlauf eine ausreichend dimensionierte separate **Radverkehrsinfrastruktur** geschaffen werden. Die Anordnung von Tempo 30 kann hier (auch als Zwischenlösung) bei Mischverkehr bzw. nicht ausreichenden Infrastrukturangeboten (z. B. Schutzstreifen) die Sicherheit erhöhen. Dazu fehlt es aber bislang an belastbaren Untersuchungen.
- Tempo 30 im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz soll nicht zu **Verdrängungseffekten** mit einer erhöhten Belastung untergeordneter Straßen führen. Besondere Bedeutung hat deshalb ein störungsarmer Verkehrsfluss. Es können ggf. aber auch ergänzende regulierende Maßnahmen im Nebennetz sinnvoll sein (z. B. Höchstgeschwindigkeiten < 30 km/h, Umgestaltung von Quartiersstraßen nach dem Vorbild von „Superblocks“ und anderes).

## ERKLÄRUNG

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister:innen und Stadtbaurät:innen der unterzeichnenden Städte erklären daher:

1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.
3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u. a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.


6. Juli 2021



Prof. Dr. Martin Haag  
Stadt Freiburg im Breisgau  
Bürgermeister



Thomas Dienberg  
Stadt Leipzig  
Bürgermeister und Beigeordneter



Frauke Burgdorff  
Stadt Aachen  
Stadtbaurätin und Beigeordnete



Gerd Merkle  
Stadt Augsburg  
Baureferent



Thomas Vielhaber  
Landeshauptstadt Hannover  
Stadtbaurat



Robin Denstorff  
Stadt Münster  
Stadtbaurat und Beigeordneter



Tim von Winning  
Stadt Ulm  
Bürgermeister

### **Modellversuch zu Tempo 30**

(Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages  
vom 30. Juni 2021 – 437. Sitzung in Berlin)

1. Das Präsidium wiederholt seinen Beschluss vom April 2016, den Städten mehr Handlungskompetenzen bei der Festlegung stadtverträglicher Geschwindigkeiten zuzubilligen. Dies kann einen maßgeblichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Die entsprechenden Entschlüsse des Deutschen Bundestages begrüßt das Präsidium ausdrücklich. Die Vorschläge der „Städteinitiative Tempo 30 für mehr Lebensqualität in Städten und Gemeinden“ bieten eine gute Grundlage, die durch Regeländerung ermöglicht und in Modellversuchen erprobt werden sollten.
2. Das Präsidium des Deutschen Städtetages spricht sich dafür aus, weitere Anpassungen vorzunehmen, insbesondere die Ziele von Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) stärker zu berücksichtigen. Dies sollte Eingang in den Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode finden.