

Beitritt der Stadt St. Ingbert zur Städteinitiative "Lebenswerte Städte"

<i>Organisationseinheit:</i> Verkehr (33)	<i>Datum</i> 21.02.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>			
Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschuss	Vorberatung	09.03.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	23.03.2023	Ö

Beschlussvorschlag

Sachverhalt

Aus Sicht der Verwaltung ist es wichtig, dass in Wohngebieten Tempo 30 eingehalten wird und kein zusätzlicher Verkehr in die Wohngebiete fließt. Demgegenüber sind die innerstädtischen und überregionalen Erschließungsstraßen für einen zügigen Verkehrsfluss vorgesehen. Eine generelle Reduzierung der dortigen Geschwindigkeit birgt die Gefahr einer Verlagerung von zusätzlichem Verkehr in die Wohnviertel.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n

1	Antrag_Grüne_InitiativeTempo30_IGB 20230217_V3
2	Antrag_DIE_LINKE_LebenswerteStädteangemesseneGeschwindigkeiten

Fraktion Bündnis'90/Die Grünen Rathaus Am Markt 12 66386 St. Ingbert

**Mittelstadt St. Ingbert
Herr Oberbürgermeister Prof. Dr. Meyer
Rathaus
Am Markt 12
66386 St. Ingbert**

**Fraktion Bündnis'90/Die Grünen
im Stadtrat der Stadt Sankt
Ingbert**

Rainer Keller
-Fraktionsvorsitzender-

Rathaus
Am Markt 12
66386 St. Ingbert

Datum 17.02.2023

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,
im Namen der Fraktion von Bündnis90/Die Grünen bitte ich den folgenden Antrag zum
Beitritt St. Ingberts zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene
Geschwindigkeiten“ zur Beschlussfassung und Beratung für den kommenden:

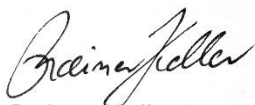
- Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschuss
- ggf. Haupt-, Personal- und Finanzausschuss sowie den kommenden
- Stadtrat am 23.03.2023 aufzunehmen.

Der Stadtrat möge beschließen:

Beitritt der Stadt St. Ingbert zur Städteinitiative "Lebenswerte Städte"

- Der Rat der Stadt St. Ingbert unterstützt die Forderung der Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr", den Kommunen mehr Entscheidungskompetenzen zur Festlegung stadtverträglicher Geschwindigkeiten im Verkehr zu gewähren.
- Der Rat der Stadt St. Ingbert beauftragt den Oberbürgermeister, die Städteinitiative im Namen der Stadt St. Ingbert zu unterzeichnen.

Mit freundlichen Grüßen



Rainer Keller
-Fraktionsvorsitzender-

Antrag:

Verkehrssicherheit erhöhen, Umweltschutz fördern:

Grüne St. Ingbert fordern mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von innerstädtischen Tempolimits - Beitritt der Stadt St. Ingbert zur Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"

Der Stadtrat St. Ingbert möge beschließen:

St. Ingbert tritt der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ bei.

Die Stadt St. Ingbert bekennt sich zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unserer Stadt zu erhöhen.

Die Stadt St. Ingbert sieht Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als einen Bestandteil eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.

Der Stadtrat fordert 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.

Der Stadtrat begrüßt 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.

Begründung:

Lebendige, attraktive Städte und Gemeinden brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Gesicht und Rückgrat der Gemeinden. Sie prägen Lebensqualität und das Lebensgefühl. Sie beeinflussen ganz entscheidend, ob Menschen gerne in ihrer Gemeinde leben.

Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadt- und umweltverträgliches Geschwindigkeitsniveau im KFZ-Verkehr bei der Höchstgeschwindigkeit – auch und gerade auf den Hauptverkehrsstraßen.

Bei der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten sind den Städten und Kommunen derzeit noch viel zu enge Grenzen gesetzt. Die im Juli 2021 von den Städten Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm gegründete Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ setzt sich deshalb gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden – zielgerichtet, flexibel und ortsbezogen – genauso, wie es die Menschen vor Ort brauchen und wollen!

Ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der Lebensqualität in den Gemeinden wäre ein ortsverträgliches Geschwindigkeitsniveau im KFZ-Verkehr auch auf den Hauptverkehrsstraßen. Dort produziert der Autoverkehr in den Städten und Gemeinden 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 oder sie besuchen, 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 (bei flächendeckenden Tempo 30 gäbe es keinen Flickenteppich mehr), das Miteinander wird gestärkt, der Schilderwald gelichtet.
- Die Leistungsfähigkeit für den Verkehr wird durch Tempo 30 nicht eingeschränkt (ggf. sogar erhöht), die Aufenthaltsqualität dagegen spürbar gesteigert.

Auf die Länge des Straßennetzes bezogen ist Tempo 30 in den allermeisten Städten und Gemeinden 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.

Da das aktuelle Straßenverkehrsrecht den Gemeinden keine Gestaltungsfreiheit gewährt, muss es überarbeitet werden: 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.

Mittlerweile sind über 400 Städte und Gemeinden der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beigetreten und haben sich die vorgeschlagenen Positionen zu Eigen gemacht. Diese Forderungen bauen auf einem breiten politischen Konsens, der weit über Parteigrenzen hinweg besteht, auf:

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 in 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. Niedrigere innerörtliche Höchstgeschwindigkeiten sind ein zentrales Element einer Stadtverkehrspolitik, die die Nutzung von Alternativen zum s.g. MIV stärkt, bspw. den Radverkehr.

Auf vielen Hauptverkehrsstraßen in unserer Stadt kann aus Platzgründen nicht oder nur mit erheblichem zeitlichem Vorlauf eine ausreichend dimensionierte separate Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden. Die Anordnung von Tempo 30 könnte nach Ansicht der Grünen hier (wenn auch nur als Zwischenlösung) bei Mischverkehr bzw. nicht ausreichenden Infrastrukturangeboten (z. B. Schutzstreifen) die Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen -speziell von RadfahrerInnen- erhöhen.

Behindertenrelevante Auswirkungen: keine

Integrationspolitische Auswirkungen: keine

Seniorenrelevante Auswirkungen: keine

Nachhaltigkeit:

Ökologie:	Senkung von Lärmemissionen
Ökonomie:	Steigerung der innerstädtischen Aufenthaltsqualität
Soziale Fragen:	keine Relevanz
Geschlechtergerechtigkeit:	keine Relevanz
Globale Auswirkungen:	Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens
Beteiligung Betroffener:	erfolgte Bürgerbeteiligung im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts sowie der Initiative Lebenswerte Stadt.

Finanzielle Auswirkungen:

Der Beitritt der Stadt St. Ingbert zur Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" verursacht keine Folgekosten. Aufgrund des geringen Aufwands könnte die Registrierung vom Mobilitätsmanager übernommen werden.

Investitionskosten:

Der Beitritt der Stadt St. Ingbert zur Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" verursacht nur sehr geringe Investitionskosten. Geringere Beträge, bspw. für die Öffentlichkeitsarbeit, die Zusammenarbeit mit der

Zivilgesellschaft (Verkehrsverbänden) bzw. zur Bewerbung des Themas wären ggf. aus Mitteln der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit zu leisten.

Jährliche Folgekosten (Sachkosten und Personalkosten):

Der Beitritt der Stadt St. Ingbert zur Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" verursacht keine weiteren Sach- oder Personalkosten.

Anlagen:

Kurzpapier der Städteinitiative - siehe:

<https://www.staedtetag.de/themen/2021/lebenswerte-staedte-durch-angemessene-geschwindigkeiten>

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 **Verkehrsmiisterkonferenz 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 CO₂-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, BürgermeisterInnen und StadtbaurätInnen 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 [im Original mit Unterschriften der Beigeordneten] -
Gründungsmitglieder

Stadt Freiburg im Breisgau Bürgermeister

Stadt Leipzig Bürgermeister und Beigeordneter

Stadt Aachen Stadtbaurätin und Beigeordnete

Stadt Augsburg Baureferent

Landeshauptstadt Hannover Stadtbaurat

Stadt Münster Stadtbaurat und Beigeordneter

Stadt Ulm Bürgermeister

Die Initiative wird des Weiteren unterstützt von folgenden Städten und Gemeinden:

Beitritt bis zum 31. Januar 2022 (einige Gemeinden exemplarisch ausgewählt)

[Im Original: Erklärungen Oberbürgermeister/in, Bürgermeister/in,
Beigeordnete oder Stadt- /Gemeinderatsbeschluss]

Stadt Darmstadt (Stadtrat Michael Kolmer)

Stadt Marktoberdorf (Erster Bürgermeister Dr. Wolfgang Hell, Beschluss)

Stadt Konstanz (Bürgermeister Karl Langensteiner- Schönborn)

Stadt Friedrichshafen (Bürgermeister Dieter Stauber)

Großstadt Pforzheim (Bürgermeisterin Sybille Schüssler)

Stadt Tübingen (Baubürgermeister Cord Soehlke)

Kreisstadt Lörrach (Bürgermeisterin Monika Neuhöfer- Avdić)

Stadt Göppingen (Baubürgermeisterin Eva Noller)

Stadt Mannheim (Bürgermeister Ralf Eisenhauer)

Gemeinde Pullach i. Isartal (Zweiter Bürgermeister Andreas Most)

Stadt Hildesheim (Oberbürgermeister Dr. Ingo Meyer)

Neustadt am Rübenberge (Bürgermeister Dominic Herbst)

Stadt Lüneburg (Stadtrat Markus Moßmann)

Gemeinde Neufahrn bei Freising (Erster Bürgermeister Franz Heilmeier)

Markt Murnau am Staffelsee (Erster Bürgermeister Rolf Beuting)

Stadt Dessau-Roßlau (Beigeordnete Sabrina Nußbeck)

Großstadt Wolfsburg (Stadtrat Andreas Bauer)

Großstadt Mönchengladbach (Stadtdirektor und technischer Beigeordnete Dr. Gregor Bonin)

Gemeinde Salzatal (Bürgermeisterin Ina Zimmermann)

Verbandsgemeinde Goldene Aue

Gemeinde Berga (Kyffhäuser) Bürgermeisterin Katrin Treppschuh

Gemeinde Brücken-Hackpüffel (Stellv. Bürgermeister Christoph Vogler)

Gemeinde Edersleben (Bürgermeisterin Claudia Renner)

Stadt Kelbra (Bürgermeister Lothar Bornkessel)

Gemeinde Wallhausen (Bürgermeister Udo Härtig)

Stadt Eggenfelden (Erster Bürgermeister Martin Biber)

Stadt Koblenz (Beigeordneter Bert Flöck, Beschluss)

Stadt Wuppertal (Technischer Beigeordneter Frank Meyer)

Stadt Vöhringen (Bürgermeister Michael Neher)

Stadt Laatzen (Stadtrat Axel Grüning)

Große Kreisstadt Eislingen/Fils (Beschluss)

Kreisstadt Miesbach (Erster Bürgermeister Dr. Gerhard Braunmiller)

Stadt Dettelbach (Beschluss)

Stadt Bonn (Stadtbaurat Helmut Wiesner)

Stadt Kempen (Technischer Beigeordneter Torsten Schröder)

Stadt Karlsruhe (Oberbürgermeister Frank Mentrup)

Großstadt Erlangen (Oberbürgermeister Dr. Florian Janik)

Stadt Bamberg (Oberbürgermeister Andreas Starke, Beschluss)

Kreisstadt Bad Schwalbach (Bürgermeister Markus Oberndörfer, Beschluss)

Stadt Wolfratshausen (Erster Bürgermeister Klaus Heilinglechner)

Stadt Lindenberg i. Allgäu (Beschluss)

Großstadt Braunschweig (Oberbürgermeister Ulrich Markurth) (Beschluss)

Stadt Coswig (Anhalt) (Bürgermeister Axel Clauß)

Stadt Wörth am Rhein (Beigeordneter Dr. Thomas Krämer)

Stadt Ronnenberg (Beschluss)

Stadt Coburg (Oberbürgermeister Dominik Sauerteig)

Stadt Oldenburg (Oberbürgermeister Jürgen Krogmann)

Große Kreisstadt Kitzingen (Beschluss)

Stadt Marburg (Oberbürgermeister Dr. Thomas Spieß, Beschluss)

Stadt Biberach an der Riß (Baubürgermeister Christian Kuhlmann)

Markt Altdorf (Beschluss)

Stadt Friedberg (Hessen)
(Erste Stadträtin Marion Götz, Beschluss)

Markt Mering (Erster Bürgermeister Florian A. Mayer)

Stadt Hof (Beschluss)

Stadt Halle (Saale) (Bürgermeister Egbert Geier)

Stadt Idstein (Beschluss)

Stadt Krefeld (Beigeordneter Marcus Beyer, Beschluss)

Stadt Senden (Bayern) (Erste Bürgermeisterin Claudia Schäfer-Rudolf) (Beschluss)

Stadt Saarbrücken (Oberbürgermeister Uwe Conradt)

Stadt Maintal (Bürgermeisterin Monika Böttcher) (Beschluss)

Stadt Viernheim (Bürgermeister Matthias Baaß)

Stadt Köln (Beigeordneter Ascan Egerer)

Stadt Düsseldorf (Beigeordneter Jochen Kral) (Beschluss)

Stadt Gudensberg (Bürgermeister Frank Börner) (Beschluss)

Stadt Meerbusch (Beigeordneter Michael Assenmacher) (Beschluss)

Stadt Oranienburg (Beschluss)

Stadt Rottenburg (am Neckar) (Oberbürgermeister Stephan Neher)

Stadt Puchheim (Beschluss)

Markt Cadolzburg (Beschluss)

Stadt Frankfurt am Main (Beigeordneter Stefan Majer)

Stadt Pfungstadt (Beschluss)

Stadt Neustadt an der Weinstraße (Beigeordneter Bernhard Adams) (Beschluss)

Stadt Bochum (Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke)

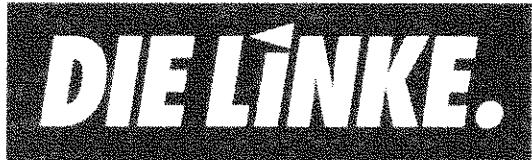
Stadt Schopfheim (Bürgermeister Dirk Harscher)

Stadt Worms (Beigeordneter Timo Horst) (Beschluss)

Stadt Göttingen (Stadtbaurätin Claudia Baumgartner)

Stadt Würzburg (Beschluss)

Stand: 31.01.2022



Stadtratsfraktion

Partei DIE LINKE Stadtratsfraktion
Isabell Schaan, Friedhofstraße 79, 66386 St. Ingbert

Stadt St. Ingbert
An den Oberbürgermeister
Am Markt 12
66386 St. Ingbert

OB	1	2	3	4	
03	EINGANG				5
02	23. Feb. 2023				6
01	Mittelstadt St. Ingbert				7
ABBS					EBA

St. Ingbert, 12.02.2023

Beitritt zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrter Herr Hansen,

wir bitten um Behandlung des folgenden Antrags der Fraktion Die Linke im kommenden SBUDA:

Ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr ist ein wesentliches Instrument zur Schaffung lebenswerter Städte mit weniger Lärm- und Schadstoffbelastungen für die dort lebenden Menschen und weniger Unfallgefahren, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende. Die Städte und Gemeinden brauchen daher einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten - auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.

Die Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr" des Deutschen Städtetags bekennt sich zur Mobilitätswende und fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten. Gestartet im Juli 2021 mit sieben Initiativstädten sind nun (Stand 12.02.2023) bereits 445 Kommunen Teil des deutschlandweiten Bündnisses. Über das gesamte Land verteilt und **über alle Parteigrenzen hinweg** engagieren sich Städte und Gemeinden dafür, beim Thema stadtverträgliche Geschwindigkeiten das Heft selbst in die Hand nehmen zu dürfen.¹

Der Beitritt zur Initiative ist kostenlos und erfolgt in der Regel durch formlose Erklärung eines/r politisch Verantwortlichen (Beigeordnete(r) oder Bürgermeister(-in)). Dies kann aber auch genauso durch die Übermittlung eines entsprechenden Stadtratsbeschlusses (mit Unterschrift) erfolgen.² Durch den Beitritt entstehen der Stadt St. Ingbert keine Verpflichtungen.³

¹ Zitiert aus dem Positionspapier der Initiative. Das vollständige Positionspapier ist verfügbar auf <http://lebenswerte-staedte.de/staedte-und-gemeinden-der-initiative.html#schondabei>

² https://www.lebenswerte-staedte.de/images/pdf/staedteinitiative_beitritt_muster.pdf

³ <https://www.lebenswerte-staedte.de/faq-static.html>

Der Stadtrat St. Ingbert möge daher beschließen, sich der Initiative anzuschließen, indem er Folgendes erklärt:

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 Neuregelung 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.

Begründung

Zur Begründung unseres Antrags verweisen wir auf die bestehenden städtebaulichen Konzepte und Zielsetzungen der Stadt St. Ingbert:

- Zielvorschlag an den Stadtrat des Bürgerbündnisses „Stadt für alle“ von 2012 [„Leitbild für eine neue Verkehrsgestaltung in St. Ingbert“](#):
 1. **Mehr Lebensqualität in der Stadt:**
Wir wollen unsere Stadt durch optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung attraktiver machen.
 2. **Mehr Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer:**
Wir erachten Fahrradfahren und Zufußgehen als integrale Bestandteile des Gesamtverkehrssystems, gleichberechtigt neben den anderen Verkehrsträgern.
 3. **Mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus & Umwelt:**
Wir wollen die Voraussetzungen für eine höhere Attraktivität aller Wirtschaftsbereiche unserer Stadt schaffen, die einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Wirtschaft und Umwelt leisten und diese im besonderen Kontext ihrer Rolle im Biosphärenreservat Bliesgau.
 4. **Mehr Bewegungsqualität auf kurzen Wegen:**
Wir wollen insbesondere für Radfahren, aber auch zu Fuß gehen und die „neuen“ Verkehrsteilnehmer wie Inliner, Kickboarder, Skater u. ä. attraktive, sichere und barrierefreie Bewegungs- und Aufenthaltsräume schaffen.
 5. **Mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität:**
Wir wollen die Lust an der individuellen Bewegung in Alltag und Freizeit steigern – für die Gesundheit und das Wohlbefinden unserer Bürger, insbesondere unserer Kinder und Senioren.
 6. **Mehr System im Radverkehr:**
Radverkehr muss als ein komplexes Gesamtsystem verstanden werden: Infrastruktur, Service und Kommunikation bilden dabei die tragenden Säulen.
 7. **Vision 0 - Mehr Verkehrssicherheit für Alle!**
Unsere Arbeit soll vor allem mehr Sicherheit für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer – gerade auch für unsere Kinder und Senioren – schaffen. Die Vision ist „Null Verkehrstote“, Minimierung der Verkehrsoffer.
 8. **Ein klares Ziel bis 2020 für die Anteile der Verkehrsträger:**
Wir wollen den Anteil des sanften Verkehrs (Fahrradverkehr von heute unter 2%) in unserer Stadt auf durchschnittlich 25 % und den Modal-Split-Anteil des nichtmotorisierten Individualverkehrs – im Sinne der angestrebten Nahmobilität – auf über 60 % steigern.

- Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität St. Ingbert | Band II (Radverkehrskonzept), insbesondere auf das Handlungsfeld D2- Einrichtung weiterer temporeduzierender Maßnahmen im Stadtgebiet

Außerdem verweisen wir in diesem Zusammenhang auch auf

- den Forderungskatalog des Saarländischen Städte- und Gemeindetages für die Legislaturperiode 2022-2027, Punkt 9 - Verkehrswende gemeinsam stemmen: „Der SSGT fordert den neuen Landtag und die neue Landesregierung auf, die Etablierung der nachhaltigen Mobilität sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum gemeinsam mit den Kommunen voranzutreiben“
- die Entschließung „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“ des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020, in der u.a. gefordert wird, „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“
- den vom Bundeskabinett am 21.04.2021 beschlossenen Nationalen Radverkehrsplan (NRVP), in dem das Kabinett u.a. feststellt, dass es bedeutsam ist, „in Mischverkehren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren“.
- sowie auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz des Bundes vom 24. März 2021, denn niedrigere innerörtliche Höchstgeschwindigkeiten sind ein zentrales Element einer Stadtverkehrspolitik, die die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken und damit auch die klimaschädlichen Auswirkungen des Autoverkehrs verringern will.

Finanzierung:

Der Beitritt zu der genannten Initiative ist kostenlos.

Mit freundlichen Grüßen



Anne Hadamitzky & Isabell Schaan
Fraktionsvorsitzende Die Linke im Stadtrat St. Ingbert