

Bekanntmachung

Es findet eine Öffentlichen/Nichtöffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschusses am Donnerstag, 09.03.2023 um 18:00 Uhr, im Rathaus, Großer Sitzungssaal, 1. OG statt.

Tagesordnung

Eröffnung der Sitzung

Begrüßung

Genehmigung der Tagesordnung

Öffentlicher Teil

Eröffnung der Sitzung

1 Genehmigung der Niederschriften

1.1 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 17.11.2022

1.2 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 28.10.2022

2 Beitritt zum Bündnis "Kommunen für biologische Vielfalt"

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

4 Kommunales Hochwasser- und Starkregenvorsorgekonzept

5 Trinkwasserbrunnen für St. Ingbert

6 Mitteilungen und Anfragen

6.1 Umlegungsverfahren "Auf der Heide": Sachstand

Nichtöffentlicher Teil

7 CISPA Innovation Campus: Entwicklungsvertrag mit der gwSaar mbH

8 Städtebauliche Gesamtentwicklung "Im Stegbruch"

9 Lärmsanierung Deutsche Bahn - Gestaltung Lärmschutzwände

10 Freiflächensolaranlage St. Ingbert -Grundsatzbeschluss

11 Wohnflächenentwicklung "Kirschgrund" - Beauftragung von Unterstützungsleistungen

12 Interessensbekundungsverfahren zur Entwicklung des ehemaligen WVD-Geländes

13 Bauleitplanung Nahversorgung Mühlwald

14 Entwicklungsoptionen im Bereich Mühlwaldstadion

15 Energetisches Quartierskonzept Pfarrgasse - Vergabe

16 Erlass einer Satzung über ein Besonderes Vorkaufsrecht in St. Ingbert - Rohrbach

17 Ankauf einer Straßenfläche in St. Ingbert-Mitte

18 Ankauf von Straßenflächen in St. Ingbert - Rohrbach

19 Bebauungsplan Nr. 1103.02 "Zwischen Ensheimer Gelösch und Steinkopfweg" in St. Ingbert-Mitte - Satzungsbeschluss

20 Bebauungsplan Nr. Ro 38.02 „Gewerbegebiet Heckel-Villa“ - Satzungsbeschluss

21 Frühzeitige Beteiligung zum Bebauungsplans Nr. Ro 12.07 „Kindergarten im Stegbruch“

22 Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. Ro 29.01 "Wohnanlage ehemalige TG-Halle" in Rohrbach - Aufstellungsbeschluss, Offenlage und Entwurfsannahme

- 23 Verzicht Vorkaufsrecht in St. Ingbert
- 24 Einräumung einer Grunddienstbarkeit in St. Ingbert-Mitte
- 25 Abschluss eines Erbbaurechtsvertrages in St. Ingbert - Rohrbach
- 26 Aufhebung des Beschlusses 2022/0156 BV vom 12. April 2022
- 27 Mitteilungen und Anfragen
- 27.1 Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. RO 12.06 "Wohnquartier Am Stegbruch"
- 27.2 Sonderprogramm "Lärmschutz für Härtefälle an bestehenden Schienenwegen"
- 27.3 Sondersitzung Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschuss am 21.03.2023

Prof. Dr. Ulli Meyer
Oberbürgermeister

2023/0622 BVBeschlussvorlage
öffentlich

Beitritt zum Bündnis" Kommunen für biologische Vielfalt"

<i>Organisationseinheit:</i> Stadtgrün und Friedhofswesen (64)		<i>Datum</i> 07.02.2023	
<i>Beratungsfolge</i>			
Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschuss	Entscheidung	09.03.2023	Ö

Beschlussvorschlag

Der Stadtrat beschließt, die Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“ zu unterzeichnen und dem Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ e.V. beizutreten.

Sachverhalt

Im Februar 2012 haben sich 60 Gemeinden, Städte und Landkreise zum Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ zusammengeschlossen. Mittlerweile sind 347 Kommunen dem Verein beigetreten. Das Bündnis stärkt die Bedeutung von Natur im unmittelbaren Lebensumfeld des Menschen und rückt den Schutz von Biodiversität in den Kommunen in den Blickpunkt.

Alle Mitglieder unterzeichnen die Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“. Die Deklaration soll Landkreise, Städte und Gemeinden bundesweit dazu motivieren, Maßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt in den Bereichen Grün- und Freiflächen im Siedlungsbereich, Arten und Biotopschutz, Nachhaltige Nutzung sowie Bewusstseinsbildung und Kooperation zu realisieren.

Das Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ e.V. hat es sich zum Ziel gesetzt, den interkommunalen Austausch zu stärken, die inhaltliche Arbeit in den Kommunen zu unterstützen und kommunale Interessen und Bedürfnisse in politische Prozesse hinein zu vermitteln. Praxiserfolge von engagierten Kommunen wird es über Broschüren und Pressearbeit bundesweit sichtbar machen. Auch konkrete Unterstützungsleistungen wie beispielsweise die Organisation von Workshops zur Weiterbildung kommunaler Verwaltungsmitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen auf der Agenda.

Eine Mitgliedschaft der Stadt St. Ingbert verspricht somit zusätzliche Impulse und wertvolle Unterstützungsleistungen für die Naturschutzarbeit vor Ort. Voraussetzung für die Mitgliedschaft im Bündnis ist die Unterzeichnung der oben genannten Deklaration sowie die Zahlung eines jährlichen Mitgliedbeitrags in Höhe von 165 €.

Der Nachhaltigkeitsbeauftragte Claus Guenther wird im Ausschuss zum Thema Deklaration "Biologische Vielfalt in Kommunen" persönlich referieren.

Finanzielle Auswirkungen

Für den fälligen Jahresbeitrag in Höhe von 165 € stehen entsprechende Haushaltsmittel bei der Buchungsstelle 5.6.10.01/529900 bereit.

Anlage/n

1	Kommunen für biologische Vielfalt e.V.
2	Deklaration

Unterzeichnung der Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“ und Beitritt zum Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ e.V.

Historie des Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ e.V.

Im Februar 2012 haben sich 60 Gemeinden, Städte und Landkreise zum Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ zusammengeschlossen. Mittlerweile sind 347 Kommunen dem Verein beigetreten. Das Bündnis stärkt die Bedeutung von Natur im unmittelbaren Lebensumfeld des Menschen und rückt den Schutz von Biodiversität in den Kommunen in den Blickpunkt.

Alle Mitglieder unterzeichnen die Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“. Die Deklaration soll Landkreise, Städte und Gemeinden bundesweit dazu motivieren, Maßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt in den Bereichen Grün- und Freiflächen im Siedlungsbereich, Arten und Biotopschutz, Nachhaltige Nutzung sowie Bewusstseinsbildung und Kooperation zu realisieren.

Das Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ e.V. hat es sich zum Ziel gesetzt, den interkommunalen Austausch zu stärken, die inhaltliche Arbeit in den Kommunen zu unterstützen und kommunale Interessen und Bedürfnisse in politische Prozesse hinein zu vermitteln. Praxiserfolge von engagierten Kommunen wird es über Broschüren und Pressearbeit bundesweit sichtbar machen. Auch konkrete Unterstützungsleistungen wie beispielsweise die Organisation von Workshops zur Weiterbildung kommunaler Verwaltungsmitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen auf der Agenda.

Eine Mitgliedschaft der Stadt St. Ingbert verspricht somit zusätzliche Impulse und wertvolle Unterstützungsleistungen für die Naturschutzarbeit vor Ort. Voraussetzung für die Mitgliedschaft im Bündnis ist die Unterzeichnung der oben genannten Deklaration sowie die Zahlung eines jährlichen Mitgliedbeitrags in Höhe von 165 €.

Gründe für einen Beitritt der Stadt St. Ingbert

Mit der Umsetzung konkreter Maßnahmen vor Ort kommt den Kommunen beim Schutz der biologischen Vielfalt eine herausragende Rolle zu, welche sich zunehmend auch in der politischen und öffentlichen Wahrnehmung niederschlägt. Die „Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt“ der Bundesregierung aus dem Jahr 2007 spiegelt dies national ebenso wider, wie international der „Aktionsplan Städte, lokale Behörden und Biodiversität“, der 2010 auf der 10. Vertragsstaatenkonferenz der Convention on Biological Diversity (CBD) verabschiedet wurde. Dieser Bedeutungszuwachs ist mit gesteigerter Wertschätzung aber auch zunehmendem Handlungsdruck für die Kommunen verbunden. Neue Aufgaben sowie ein verschärftes Augenmerk auf die Umsetzung bereits existierender Pflichten sind die Konsequenz; innovative Wege bei der Aufgabenplanung, mehr Effizienz bei der Umsetzung sowie eine auf die Akzeptanz betroffener Personengruppen abzielende Kommunikation gefordert.

Das Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ e.V. unterstützt die Kommunen bei den genannten Herausforderungen. Vorbildliche und innovative Maßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt wurden bereits in vielen Kommunen umgesetzt. Das Bündnis arbeitet diese Maßnahmen und die dabei gemachten Erfahrungen auf und macht sie den Kommunen zugänglich. Im Rahmen unterschiedlicher Veröffentlichungen werden Best-Practice-Beispiele und wichtige Förderhinweise für die Kommunen

präsentiert, durch Workshops Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter geschult und durch die gemeinsame inhaltliche Arbeit können wertvolle Kontakte zu anderen Kommunen geknüpft werden. Als eingetragener Verein kann das Bündnis zudem Fördermittel beantragen und Projekte im Sinne der Kommunen durchführen. Außerdem wird das Bündnis als Sprachrohr der Kommunen deren Interessen und Probleme in Bezug auf den Schutz der lokalen Biodiversität stärker in öffentliche und politische Diskussionen hinein vermitteln. Das Bündnis wird seine wachsende politische Schlagkraft dafür einsetzen, Bund und Länder dazu aufzufordern, entsprechende Rahmenbedingungen für den kommunalen Naturschutz zu schaffen und die Kommunen auch in finanzieller Hinsicht zu unterstützen.

Auf Anregung des Nachhaltigkeitsbeauftragten Claus Günther und dessen Absprache mit Oberbürgermeister Ulli Meyer wird vorgeschlagen, die Biosphärenstadt St. Ingbert dem Bündnis "Kommunen für biologische Vielfalt" beitrifft und die Deklaration "Biologische Vielfalt in Kommunen" unterzeichnet.

Angesichts der enormen Herausforderungen zum Schutz der biologischen Vielfalt, welche auch von der Stadt St. Ingbert zu bewältigen sind, ist die Stadtverwaltung auf Grundlage der Leistungsbeschreibung des Bündnisses „Kommunen für biologische Vielfalt“ e.V. zu dem Schluss gekommen, dass ein Bündnisbeitritt einen erheblichen Mehrwert für St. Ingbert bedeuten würde. Die Biosphärenstadt St. Ingbert ist dann vorerst die einzige Stadt im Saarland, die zum Bündnis "Kommunen für biologische Vielfalt" e.V. gehört.

Der jährliche Mitgliedsbeitrag in Höhe von 165 Euro erfolgt über das Nachhaltigkeitsprodukt "Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Mobilität".

Biodiversitätsprojekte in der Stadt St. Ingbert

Folgende Projekte der Stadt St. Ingbert zum Erhalt der biologischen Vielfalt wurden in den vergangenen Jahren mit Kooperationspartnern durchgeführt:

2017

- Jahr der Bienen mit vielen Aktionen und Veranstaltungen
- Ernennung einer Bienenkönigin mit Repräsentationspflichten für das Bienenjahr
- Schaffung der Blühfläche Albert-Weisgerber-Allee
- Internationaler Tag der biologischen Vielfalt: Schaffung von zwei Blühflächen in der Gustav-Clauss-Anlage, mit filmischer Begleitung durch den Saarländischen Rundfunk
- Wildbienenhilfe für Albert-Weisgerber-Allee, gebaut von Kindern des Ferienprogramms "Ferien ohne Koffer" des Deutschen Kinderschutzbundes St. Ingbert
- Entstehung des Rathaus-Naturgarten, mit Unterstützung durch proWIN (Teilnahme am proWIN-Charity Wettbewerb)
- St. Ingberter Firmen unterstützen die Anlage von Blühflächen (Erwerb von Waben)
- Vorträge mit unterschiedlichen Referenten (Dr. Eva Distler – Öffentliches Grün...)
- erster Gartenwettbewerb St. Ingbert
- Verteilung von Blühsamentütchen mit Regio-Saatgut von Rieger-Hofmann
- Bienenaktion anlässlich Erntedank mit EDEKA Hoffmann & Konrad (Waben mit "Ohne Bienen keine Äpfel" usw.)

2018

- Obstbaumpflanzung Auf der Spick mit den 4. Klassen der Albert-Weisgerber Schule
- Gartenwettbewerb St. Ingbert
- Internationaler Tag der biologischen Vielfalt: Pflanzung einer Esskastanie Elstersteinpark
- Fertigung von Schildern für die Blühwiesen in der Gustav-Clauss-Anlage
- Aufforderung von Unternehmen ihr Firmengelände zum Blühen zu bringen
- Blühwiese Stadtwerke
- Gartenwettbewerb St. Ingbert
- Spendeneinsatz von 10 Jahre Biosphärenmarkt für den Bau von drei Wildbienenhilfen
- Internationaler Tag der biologischen Vielfalt: Schilder für das Nassbiotop der Gustav-Clauss-Anlage

2020

- Pflanzaktion Frühblüher am Rathaus
- Gartenwettbewerb St. Ingbert
- Internationaler Tag der biologischen Vielfalt: Anlage der Blühwiesenprojekt an der Kirche St. Hildegard im Rahmen des Projektes Siedlungsnaturschutz des Umweltministeriums

2021

- Gartenwettbewerb St. Ingbert – ausgeweitet mit Internetpräsenz in Form von Videos
- Internationaler Tag der biologischen Vielfalt: Pflanzen von Wildobstbäumen im Schmelzer-Wald in Kooperation mit Saarforst (Förster Michael Weber)

2022

- 1. St. Ingberter Pflanzentauschbörse im Foyer der Stadtbücherei St. Ingbert
- Gartenausstellung NABU Ausstellung "Gönn dir Garten" und Ausstellung mit Bannern von prämierten Gartenbesitzern
- Gartenwettbewerb St. Ingbert
- Grüne Seite in der St. Ingberter Rundschau
- Internationaler Tag der biologischen Vielfalt: Pflanzaktion von Wildrosensträuchern auf der Pfuhlwiese
- Verteilung von Blühsamentütchen (bestellt bei Haseler Mühle) mit heimischem Saatgut in Zusammenarbeit mit den Biosphärenstadtwerken St. Ingbert und dem Garten- und Landschaftsbaubetrieb Wagner & Günther

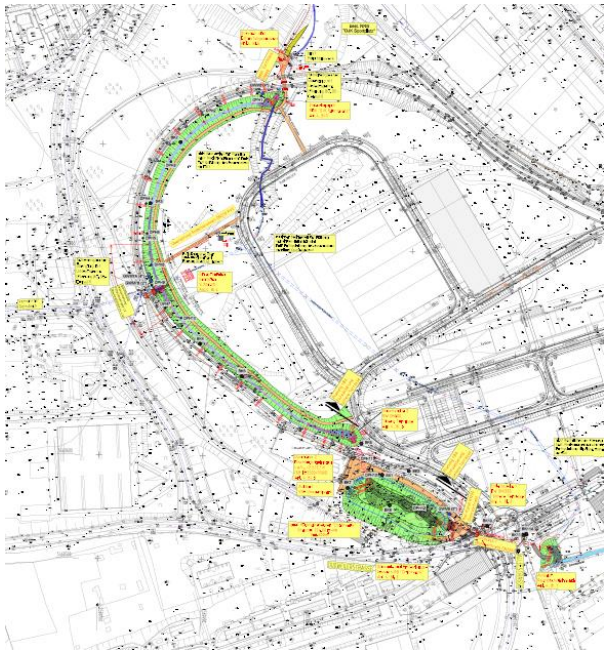
Projekte NABU Ortsgruppe St. Ingbert mit Stadt St. Ingbert

TITEL	ORT	KOOPERATIONSPARTNER
Amphibien und Reptilien - Amphibienzaun am Glashütter Weiher - Eidechsenhang	Glashütter Weiher Hang oberhalb des Rischbach Richtung Gehnbachstraße	Stadt baut den Zaun auf und ab. Die NABU-Aktiven sammeln über Wochen 2x täglich ab. Stadt
Beweidungsprojekt	NSG Rohrbachtal	Landwirt, Naturlandstiftung, Stadt IGB, NABU
Gebäudebrüter - Mauersegler - Turmfalken	- Sparkasse Rohrbach - Wiesentalschule - Diverse Kirchtürme - Fidelishaus	Wiesentalschule: Stadt St. Ingbert
Hirschkäferburg	Im Wald hinter dem Waldfriedhof	Saarforst
Fideliswiese Mithilfe und Beratung		Bürgerinitiative Fideliswiese
Waldwiese	Schwammwiese am Schwammwiesbach	∅
Streuobstwiese	Auf der Spick	Stadt
Wildbienen	Gustav-Claus-Anlage Auf der Spick	Stadt ∅

Renaturierungsmaßnahmen in St. Ingbert

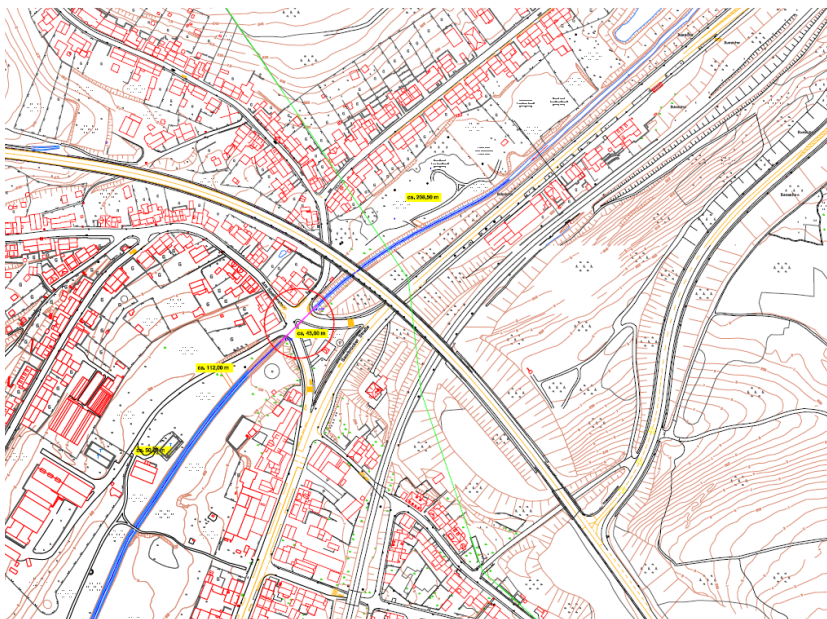
1. Drahtwerk Nord-Areal

- Offenlegung des Rischbach und des Gehnbach auf ca. 700 m
- Umsetzung ca. 2005



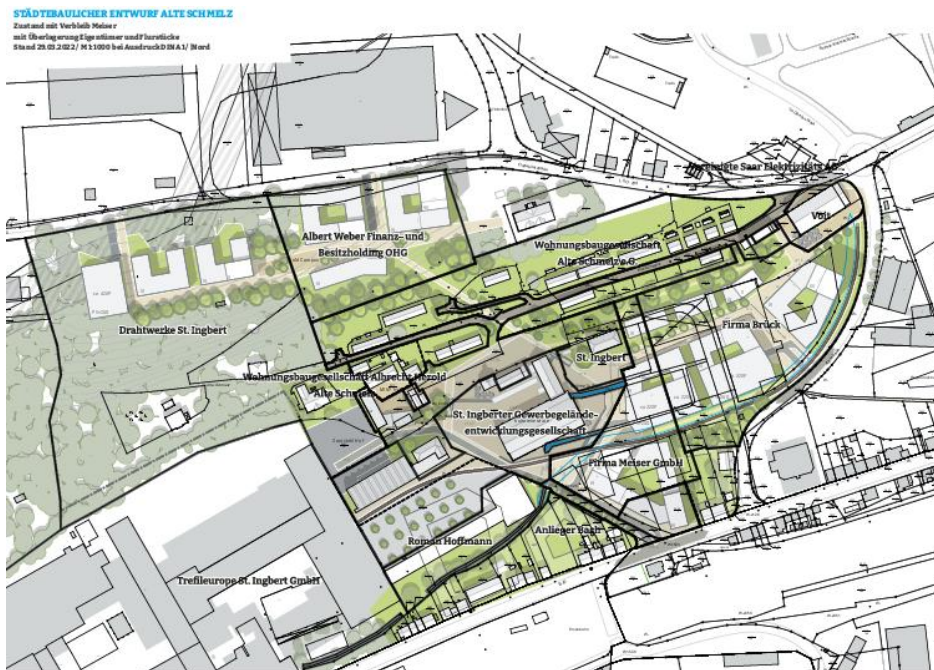
2. Renaturierung des Rohrbachs im Bereich Talae in Rentrisch

- Entfernung der Betonplatten auf ca. 770 m

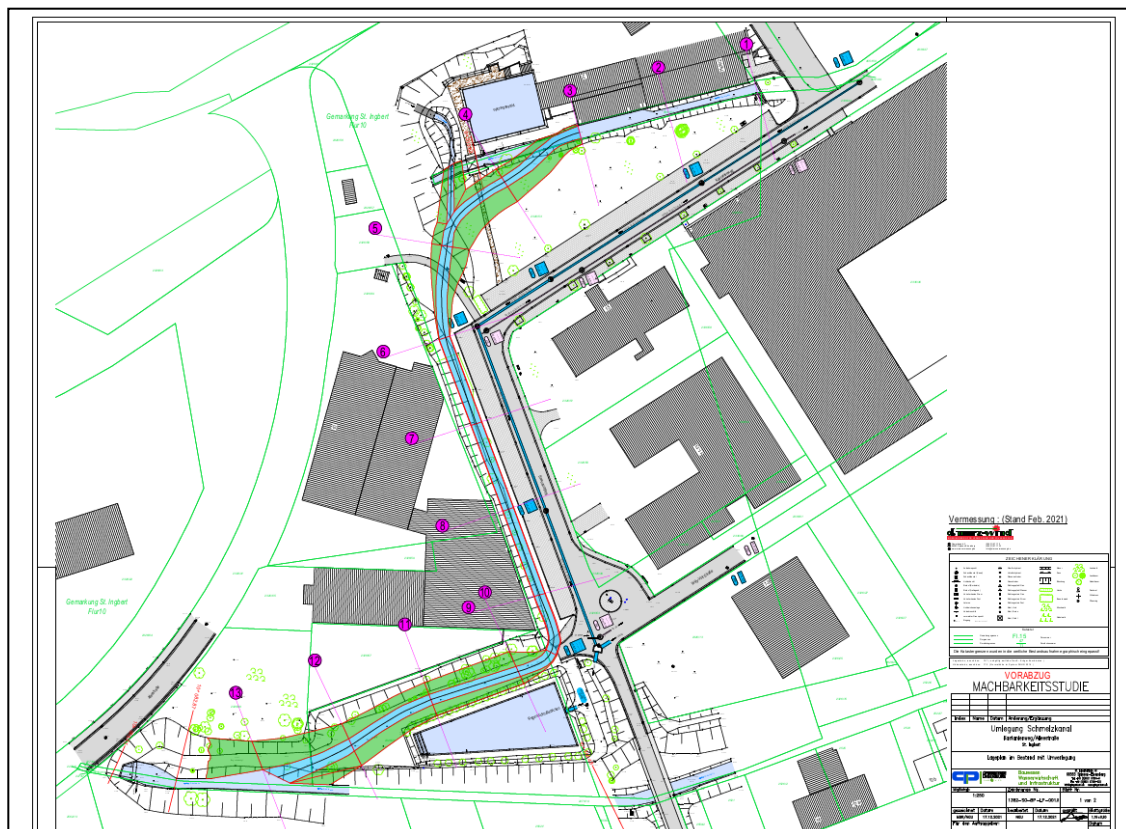


3. geplante Renaturierung im Bereich Alte Schmelz

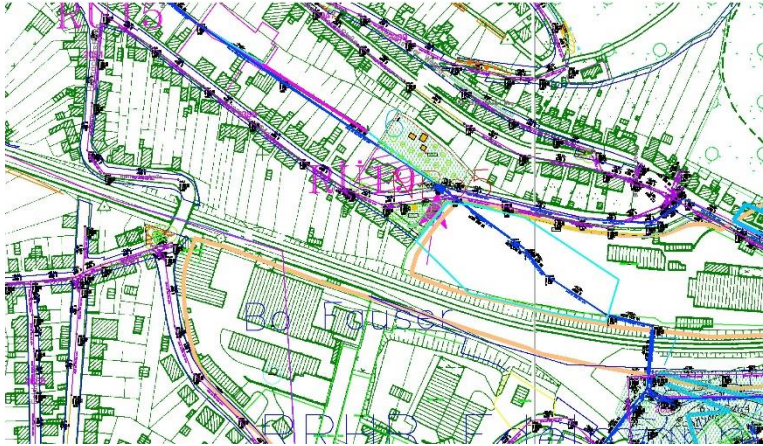
- Teilstück Allee Straße bis Zufahrt Alte Schmelz



Teilstück Pumpenhaus bis Allee Straße



4. geplante Renaturierung des Wollbachs Hasseler Pfad bis Bahndamm (Herzer-Sehn-Gelände)



5. Offenlegung des Rohrbach im Bereich Gustav-Clauss-Anlage vor Mühlwaldstadion
 - umgesetzte Maßnahme in den 90 er Jahren zwischen ehem. Tischtennishalle und Mühlwaldstadion
6. Projekt Offenlegung des Gehnbaches am Schlackenberg Richtung Neuweiler (umgesetzt)
7. Offenlegung im Bereich REWE-Markt (ehem. Zufahrt Mr. Tech) (umgesetzt)
8. Projekt Entfernung der Betonhalbschalen am Rischbach zwischen Hundedressurplatz und Bebauung zur Rothell (umgesetzt)

Weitere Planungen:

Projekt Offenlegung des Rohrbach im Bereich Festplatz Rohrbach (Planung)

Projekt Offenlegung des Schmelzkanals im Bereich des Baubetriebshofes

Projekt Offenlegung im Bereich ehem. Hallenbad

Fördermöglichkeiten

Fördermöglichkeiten bestehen über die Aktion Wasserzeichen,

Förderprogramme für Entsiegelungsmaßnahmen, Dachbegrünung, sowie Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung.



Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“

Veröffentlicht am Internationalen Tag der Biodiversität am 22. Mai 2010

Die biologische Vielfalt ist bedroht

Die biologische Vielfalt, d.h. die Vielfalt innerhalb der Arten, zwischen den Arten und die Vielfalt der Ökosysteme, bildet die existenzielle Grundlage für menschliches Leben und für die Möglichkeiten wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Entfaltung.

Die biologische Vielfalt ist bedroht. Weltweit werden fast zwei Drittel aller Ökosysteme und zahlreiche Tier- und Pflanzenarten als gefährdet eingestuft. Dazu kommt ein großer Verlust an genetischer Vielfalt mit unabsehbaren Auswirkungen auf künftige Generationen (z.B. Ernährung und Gesundheit). Auch in Deutschland sind über 70 Prozent der Lebensräume bedroht.

Die internationalen und nationalen Bemühungen, den weltweiten Verlust der biologischen Vielfalt bis zum Jahr 2010 zu verlangsamen bzw. zu stoppen, waren bisher nicht ausreichend. Daher bedarf es verstärkter Anstrengungen aller Akteure auf allen Ebenen für den Erhalt der biologischen Vielfalt.

Städten und Gemeinden kommt dabei eine wichtige Bedeutung als Akteure zu, da sie die politische Ebene repräsentieren, die den Menschen am nächsten steht. Sie spielen angesichts ihrer umfassenden Aufgaben in Planung, Verwaltung und Politik und der damit verbundenen Entscheidung über den Umgang mit Natur und Landschaft vor Ort eine wichtige Rolle beim Erhalt der biologischen Vielfalt und haben die Möglichkeit, das öffentliche Bewusstsein zur Bedeutung der biologischen Vielfalt zu stärken. Darüber hinaus führen Aktivitäten auf kommunaler Ebene zu konkreten Ergebnissen, die anderen Akteuren als Vorbild dienen und wichtige Impulse an höhere politische Ebenen senden können.



Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“

Veröffentlicht am Internationalen Tag der Biodiversität am 22. Mai 2010

Kommunen für biologische Vielfalt

Der Einsatz für den Erhalt der biologischen Vielfalt ist für Städte und Gemeinden eine aktuelle Herausforderung und hat für die unterzeichnenden Kommunen eine hohe Bedeutung bei Entscheidungsprozessen.

Anlässlich des Internationalen Jahres der biologischen Vielfalt nehmen die unterzeichnenden Kommunen diese Herausforderung an und sehen die Notwendigkeit, die biologische Vielfalt vor Ort gezielt zu stärken. Aspekte der biologischen Vielfalt werden als eine Grundlage nachhaltiger Stadt- und Gemeindeentwicklung berücksichtigt. Die Anforderungen, die die Erhaltung der biologischen Vielfalt vor Ort stellt, werden bewusst in die Entscheidungen auf kommunaler Ebene einbezogen.

Die Ziele zum Erhalt der biologischen Vielfalt auf kommunaler Ebene können die Städte und Gemeinden gerade angesichts ihrer finanziellen Situation nur mit Unterstützung der Bundes- und Landesebene erreichen und setzen deshalb auf ein kooperatives Vorgehen. Die unterzeichnenden Kommunen wirken darauf hin, dass finanzielle Rahmenbedingungen und fachliche Grundlagen (z.B. Indikatorensets) geschaffen werden, um biologische Vielfalt gezielt erhalten zu können.

Die Kommunen setzen sich dafür ein, im Rahmen ihrer Möglichkeiten Maßnahmen im Sinne der Erhaltung und Stärkung der biologischen Vielfalt in folgenden Bereichen zu ergreifen und erwarten ein entsprechendes Handeln von Bund und Ländern:



Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“

Veröffentlicht am Internationalen Tag der Biodiversität am 22. Mai 2010

I. Grün- und Freiflächen im Siedlungsbereich

- Entwicklung intelligenter städtebaulicher Konzepte, die kompakte Bauweisen, d.h. eine angemessene Siedlungsdichte und eine wohnumfeldnahe Durchgrünung, integrieren,
- Festlegungen zur Begrenzung des Siedlungsflächenwachstums; Boden- und Freiraumschutz durch kommunales und interkommunales Flächenmanagement. Reaktivierung von Brachflächen unter Berücksichtigung ihrer naturschutzfachlichen Bedeutung zur Begrenzung des Siedlungswachstums auf „der grünen Wiese“,
- Erhalt von naturnahen Flächen im Siedlungsbereich und Nutzung bestehender Potenziale zur Schaffung von naturnahen Flächen und Naturerlebnisräumen innerhalb des Siedlungsraumes auch im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel,
- Naturnahe Pflege öffentlicher Grünflächen u.a. mit weitgehendem Verzicht auf Pestizide und Düngung und Reduktion der Schnittfrequenz (Ökologisches Grünflächenmanagement),
- Ausschließliche Verwendung von heimischen und gebietsspezifischen Arten auf naturnahen Flächen und Naturerlebnisräumen im Siedlungsbereich,
- Verbindung von Hochwasserschutz, Naturschutz und Erholungsfunktion, z.B. durch Maßnahmen der Wasserrückhaltung (Retentionsflächenausweisung).

II. Arten- und Biotopschutz

- Mitarbeit beim Ausbau von Biotopverbundsystemen und Schutzgebietsnetzen,
- Konkrete Beiträge zum Artenschutz und zur Erhaltung der genetischen Vielfalt der Arten in einem kommunalen Artenschutzprogramm,



Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“

Veröffentlicht am Internationalen Tag der Biodiversität am 22. Mai 2010

- Schutz ökologisch sensibler Gebiete vor dem Einfluss gentechnisch veränderter Kulturpflanzen und schädlicher Stoffeinträge,
- Verbesserung bestehender Gewässermorphologie, z.B. durch Renaturierung von Fließgewässern und Wiederherstellung der Durchgängigkeit.

III. Nachhaltige Nutzung

- Förderung umweltverträglicher Formen der Land- und besonders der kommunalen Forstwirtschaft (naturnahe Waldbewirtschaftung von Kommunalwald),
- Entwicklung von Konzepten zur nachhaltigen Nutzung nachwachsender Rohstoffe (z.B. Energieholz) auf regionaler Ebene, die in Einklang mit den Anforderungen des Naturschutzes stehen,
- Schutz von Gewässern vor schädlichen stofflichen Einträgen, z.B. durch Einrichtung ausreichender Gewässerrandstreifen,
- Entwicklung intelligenter ÖPNV-Konzepte und damit Vermeidung der Ausweitung von Verkehrsflächen, die die Zerschneidung siedlungsinterner und siedlungsnaher Naturräume zur Folge hat.

IV. Bewusstseinsbildung und Kooperation

- Beiträge zur Bewusstseinsbildung über die Zusammenhänge zwischen der Erhaltung der biologischen Vielfalt im urbanen Raum und einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung und Kulturlandschaftspflege auch im ländlichen Raum,
- Förderung naturnaher Tourismuskonzepte,
- Unterstützung von kommunalen Nachhaltigkeitsprozessen bzw. Beteiligung der Bürgerschaft an Maßnahmen zum Natur- und Klimaschutz,



Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“

Veröffentlicht am Internationalen Tag der Biodiversität am 22. Mai 2010

- Verstärkung der Bildungsarbeit und des Informationsangebotes zur biologischen Vielfalt vor Ort, z.B. durch Waldkindergärten, Schulgärten und Naturlehrpfade in städtischen Grünanlagen,
- Verstärkte Ausrichtung der Kommunen auf die interkommunale Zusammenarbeit zum Schutz und zur nachhaltigen Nutzung biologischer Vielfalt in der Region,
- Überregionale und europäische Zusammenarbeit von Partnerregionen, mit der Zielsetzung der Stärkung der biologischen Vielfalt.



Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“

Veröffentlicht am Internationalen Tag der Biodiversität am 22. Mai 2010

Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt e.V.“

Die unterzeichnenden Städte und Gemeinden beabsichtigen, sich im Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt e.V.“ zusammenzuschließen. Gemeinsam werden Wege gesucht, die biologische Vielfalt zu erhalten. In diesem Bündnis können Erfahrungen und Strategien zum Thema biologische Vielfalt ausgetauscht und gemeinsame Wege in der Öffentlichkeitsarbeit gefunden und begangen werden.

Das Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt e.V.“ eröffnet den unterzeichnenden Städten und Gemeinden die Chance, durch Erfahrungsaustausch und Kooperation entscheidende Schritte in Richtung der Erhaltung der biologischen Vielfalt zu gehen.

Unterzeichnet durch eine bevollmächtigte Vertreterin oder einen bevollmächtigten Vertreter der Kommune

Name der Kommune

Funktion der Unterzeichnenden/des Unterzeichners

Ort, Datum, Unterschrift

Unterstützt von:



Seite 6 von 6

2023/0648 ANAntragsvorlage
öffentlich

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
Herrn 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)

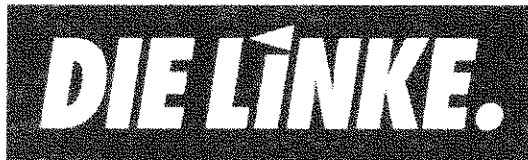
Stadt Schopfheim (Bürgermeister Dirk Harscher)

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 gesamstädtischen 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 Verkehrstopfer.
 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

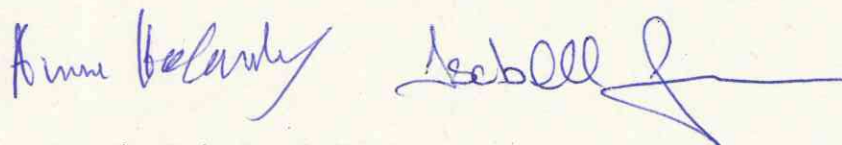
Außerdem verweisen wir in diesem Zusammenhang auch auf

- 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

2023/0652 ANAntragsvorlage
öffentlich

Kommunales Hochwasser- und Starkregenvorsorgekonzept

<i>Organisationseinheit:</i> Abfall-Bewirtschaftungs-Betrieb-St. Ingbert (ABBS)	<i>Datum</i> 23.02.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>			
Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschuss	Kenntnisnahme	09.03.2023	Ö

Beschlussvorschlag

Sachverhalt

Die Starkregenereignisse aus den Jahren 2018 und 2021 stellen sicher einen aktuellen Höhepunkt klimatisch bedingter, Wetterereignisse mit größeren Auswirkungen für St. Ingbert dar.

Da es in der Vergangenheit jedoch immer wieder ähnliche Ereignisse gab, arbeitet die Verwaltung bereits seit Jahren daran durch Verbesserungen an den städtischen Infrastrukturen entsprechend auf solche Phänomene vorbereitet zu sein und dadurch Gefahren zu verringern. Der Fokus der Verwaltung war es deshalb nicht als erstes eine Starkregenkarte zu erstellen, sondern zuerst Maßnahmen zu planen und durchzuführen, um in den am stärksten betroffenen Gebieten Verbesserungen zu erlangen.

In der Sitzung vom 23.06.2022 wurde ausführlich dargestellt an welchen Projekten zur Verbesserung des kommunalen Hochwasser- und Starkregenkonzepthes in der den verschiedenen Fachabteilungen der Stadtverwaltung gearbeitet wird.

Weiterhin wurde in Abstimmung mit dem Umweltministerium und dem LUA in einem Pilotprojekt mit Förderung durch das Umweltministerium ein Frühwarnsystem für Hochwasserereignisse beauftragt, das die Messung von Regenereignissen in St. Ingbert mittels zusätzlicher Regenmessstation und Wasserstandsmeldungen an den neuralgischen Gewässerdurchlässen zum Ziel hat, um bessere Warnmeldungen über App am Handy und am PC zu ermöglichen. Diese Messsystem ist im Testbetrieb wird seitens der Stabstelle 07 fortentwickelt.

Auf Grundlage von drei Projekten des Umweltministeriums wurde zum Aufbau eines Risikomanagement ein Förderleitfaden für die saarländischen Kommunen erarbeitet. In den Arbeitsgruppen dieser Projekte konnten Vertreter der Stadt St. Ingbert teilnehmen, um das weitere Vorgehen seitens der Stadt vorzubereiten.

Für die Erstellung Starkregengefährdungskarte wurden seit Anfang 2021 bereits verschiedene Aufträge vergeben. Seit dem Jahr 2021 wird die komplette Kanalisation mit digitalen Vermessungsgeräten neu aufgenommen um Passpunkt für die Simulation der Starkregenkarte (Projektkosten ca. 380.000 Euro) zu bekommen.

Zusätzlich wurde in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Vermessung und Geoinformation, LVGL eine neue Überfliegung des Stadtgebietes beauftragt die im April 2023 durchgeführt wird. Dabei werden hochauflösende Orthophotos DOP5 erstellt, die

wichtige Details zu Fließwegen erkennbar machen. Diese Daten werden die digitalen Grundlagen für die Starkregenkarte darstellen.

Die neuen Grundlagendaten ermöglichen eine digitale Karte auf einem sinnvollen technischem Stand, welche sich auch immer wieder einfach fortschreiben lässt.

Die Ausschreibung der ingenieurtechnischen Bearbeitung ist zur Zeit in der Veröffentlichung im nächsten BWA am 19. April wird dazu ein entsprechender Vergabevorschlag vorgelegt.

Ein wesentlicher Akteur, und von besonderer Bedeutung bei der Aufstellung der Vorsorgekonzepte, sind die Bürgerinnen und Bürger, die von Hochwasser und Starkregen betroffen waren oder sein können. Die Bürgerforen werden im 3. Quartal 2023 als stadtteilbezogene Workshops durchgeführt.

Die Erstellung des Starkregenkatasters ist im interkommunalen Kontext in Bearbeitung.

Finanzielle Auswirkungen

Mittel stehen Stabstelle 07 bei 5.5.20.03 zur Verfügung.

Anlage/n

1	Antrag_Kommunales Hochwasser-Starkregenvorsorgekonzept
---	--

SPD St. Ingbert
Stadtratsfraktion

SPD Stadtratsfraktion, Am Markt 12, 66386 St. Ingbert

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

Maximilian Raber
Vorsitzender
Fon: 0171 7444139
maximilianraber@gmail.com

St. Ingbert, 23.02.2023

Kommunales Hochwasser- und Starkregenvorsorgekonzept

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die SPD-Stadtratsfraktion beantragt, in die Tagesordnung des Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschusses am 09.03.2023 den folgenden Punkt aufzunehmen:

Kommunales Hochwasser- und Starkregenvorsorgekonzept

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt dazu folgenden Antrag:

Die Stadtverwaltung berichtet im Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschuss zum aktuellen Stand des Kommunalen Hochwasser- und Starkregenvorsorgekonzepts sowie über das weitere Vorgehen.

Am 23.03.2022 sowie am 23.06.2022 berichtete die Stadtverwaltung im Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschuss über den Sachstand zum Hochwasser- und Starkregenrisikomanagement. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Ausschreibung dieser integrierten Planung in Kürze durchgeführt werde. Im Jahr 2022 würden die entsprechenden Bürgerbeteiligungen und die Vorstellung der verschiedenen Kartenwerke noch realisiert.

Im Jahr 2022 hatten über 42 der 52 saarländischen Kommunen Hochwasser- und Starkregenvorsorgekonzepte erarbeitet. Dabei wurden u.a. umfangreiche Bürgerversammlungen und Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt, Online-Befragungen vorgenommen und nicht zuletzt Starkregen- und Hochwassergefahrenkarten für alle Orts- und Stadtteile veröffentlicht.

Stadtratsfraktion
Am Markt 12
66386 St. Ingbert

Fon: 0171 7444139
www.spd-st-ingbert.de

Kreissparkasse Saarpfalz
IBAN: DE90 5945 0010 1030 1011 64
BIC: SALADE51HOM

SPD St. Ingbert
Stadtratsfraktion

Ferner werden umfangreiche Informationen zum Eigenschutz und zu Versicherungsfragen von den beteiligten Kommunen angeboten. Sogar ob das eigene Haus aufgrund seiner Lage durch Starkregen gefährdet ist, können Hausverwaltungen, Hauseigentümerinnen und -eigentümer mit einem objektbezogenen Online-Service oder einer Checkliste überprüfen.

Mit freundlichen Grüßen

Maximilian Raber
Vorsitzender der SPD Stadtratsfraktion

Stadtratsfraktion
Am Markt 12
66386 St. Ingbert

Fon: 0171 7444139
www.spd-st-ingbert.de

Kreissparkasse Saarpfalz
IBAN: DE90 5945 0010 1030 1011 64
BIC: SALADE51HOM

2023/0658 ANAntragsvorlage
öffentlich

Trinkwasserbrunnen für St. Ingbert

<i>Organisationseinheit:</i> Abfall-Bewirtschaftungs-Betrieb-St. Ingbert (ABBS)	<i>Datum</i> 23.02.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>			
Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschuss	Kenntnisnahme	09.03.2023	Ö

Beschlussvorschlag

Sachverhalt

Für die Abgabe von Trinkwasser gelten hohe Anforderungen nach den wasserrechtlichen Vorschriften und nach der Trinkwasserverordnung im Hinblick auf Hygiene und Qualität. Eine Aufstellung an freien Plätzen sieht die Verwaltung wegen möglicher Verunreinigungen und Vandalismus als schwierig an.

Aus diesem Grunde hat die Verwaltung im Rathaus am Zugang zum Bürgerservicecenter einen Trinkwasserspender aufgestellt, der entsprechend genutzt werden darf, damit die erforderliche Kontrolle der Trinkwasserabgabe gewährleistet werden kann.

Derzeit wird geprüft, ob unter diesen Voraussetzungen im Büchereigebäude ein weiterer Trinkwasserspender aufgestellt werden kann.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

1	Trinkwasserbrunnen_ABBS_LINKE
---	-------------------------------

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, 22.02.2023

Trinkwasserbrunnen für St. Ingbert

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren der Stadtverwaltung,

wir bitten um Behandlung des folgenden Antrags der Fraktion Die Linke im kommenden SBUDA am 09.03.2023.

Schon im Oktober 2019 beantragten wir, dass die Stadt St. Ingbert sich bemühen sollte, an geeigneten Stellen innerhalb des Stadtgebietes kostenloses Trinkwasser zur Verfügung zu stellen, z.B. in Form von sogenannten Refill-Stationen. Der Antrag wurde dann leider nicht weiterverfolgt.

Nun hat aber die Bundesregierung am 10. August 2022 beschlossen, dass die Kommunen zukünftig dazu verpflichtet sind, dass Trinkwasser aus dem Leitungsnetz an möglichst vielen öffentlichen Orten frei verfügbar sein muss. Geeignete Orte sind z.B. Parks, Fußgängerzonen, Spielplätze und Einkaufspassagen.

Ziel ist es, dass möglichst allen Bürgerinnen und Bürgern der Zugang zu Trinkwasser gewährt wird. Vor allem in den Sommermonaten, welche vermutlich in der Zukunft immer heißer und trockener werden, wird dies als Teil der Lösung gesehen.

Quelle: BMUV (Ministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz)

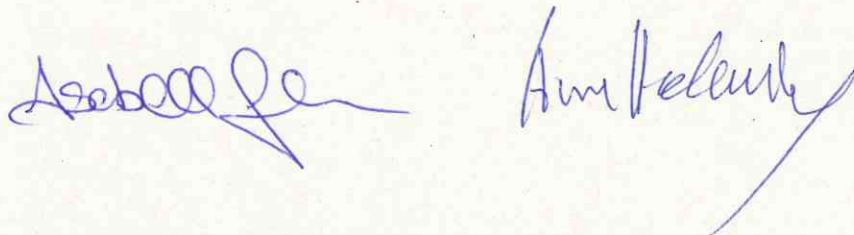
Die Fraktion Die Linke beantragt daher folgendes:

- 1.) Die Verwaltung möchte bitte überprüfen, wo in der Stadt und auch den Ortsteilen geeignete Stellen für solche Trinkwasserbrunnen wären.
- 2.) Die Verwaltung möchte bitte in Erfahrung bringen, ob, und falls ja, in welcher Höhe ggf. Fördergelder von Bund oder Land zur Verfügung gestellt werden. Wenn es solche Gelder gibt, sollten diese zeitnah beantragt werden.

3.) Die Verwaltung möchte bitte in Erfahrung bringen, welche Firmen solche Trinkbrunnen herstellen und mit welchen Kosten wir als Stadt rechnen müssen.

Da diese Trinkbrunnen in naher Zukunft zur Pflicht werden, sollten wir uns, auch gerade weil wir Biosphärenstadt sind, zeitnah mit diesem Thema beschäftigen. Wir könnten hier für das Saarland die Vorreiterrolle übernehmen.

Mit freundlichen Grüßen



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

2023/0665 INFOInformation
öffentlich

Umlegungsverfahren "Auf der Heide": Sachstand

<i>Organisationseinheit:</i> Stadtentwicklung (61)	<i>Datum</i> 24.02.2023
---	----------------------------

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

Sachverhalt

Zu dem Umlegungsverfahren "Auf der Heide" wird zum aktuellen Sachstand berichtet.

Wie zuletzt in der Sitzung des Stadtentwicklungs-, Biosphären-, Umwelt- und Demographieausschuss vom 28.09.2022 berichtet, lagen zur Einspruchsfrist 10 Anträge auf gerichtliche Entscheidung vor. Zwei der Anträge, wovon einer der Anträge von mehreren Eigentümern gemeinsam gestellt wurde, werden juristisch vertreten.

Wie angekündigt wurden mit den Eigentümern Gespräche geführt. Insgesamt haben acht Eigentümer das Angebot wahrgenommen, die Gespräche wurden im November 2022 geführt.

Im Nachgang zu den Gesprächen wurden zwei Anträge auf gerichtliche Entscheidung zurückgezogen.

Nachdem im Januar noch ein Termin mit der Bürgerinitiative stattgefunden hat, bei dem die Online-Petition an Herrn Oberbürgermeister Prof. Dr. Meyer übergeben wurde, tagte am 24.01.2023 der Umlegungsausschuss und wurde über den aktuellen Sachstand informiert. Bezüglich der weiteren Vorgehensweise wurde festgehalten, dass die Anträge nun an das Landgericht weitergeleitet werden. Die Weiterleitung an das Landgericht ist zwischenzeitlich erfolgt.

Die Verwaltung wird nach Entscheidung durch das Landgericht den Ausschuss erneut informieren.

Im Gespräch mit der Bürgerinitiative wurde sich über die Zahlen (Flächenansätze, Zahl der Eigentümer, usw.) ausgetauscht und ist zu unterschiedlichen Sichtweisen bzw. Einschätzungen gekommen.

In der Sitzung wird Herr Degel, Vorsitzender des Umlegungsausschusses, zum Sachstand der Umlegung Auf der Heide und bei Bedarf generell zu dem Ablauf eines Umlegungsverfahrens informieren.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n