

|                                            |                                                                      |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| <b>Beschlussvorlage</b><br>Gemeinde Bobitz | Vorlage-Nr: VO/GV09/2021-1474<br>Status: öffentlich<br>Aktenzeichen: |
| Federführend:<br>Bauamt                    | Datum: 27.07.2021<br>Einreicher: Bürgermeisterin                     |
| <b>Städteinitiative Tempo 30</b>           |                                                                      |
| Beratungsfolge:                            |                                                                      |
| Beratung Ö / N                             | Datum Gremium                                                        |
| Ö                                          | 10.08.2021 Gemeindevertretung Bobitz                                 |

### **Beschlussvorschlag:**

Die Gemeinde Bobitz begrüßt die Initiative, innerorts grundsätzlich Tempo 30 als gemeindeverträgliche Geschwindigkeit einzuführen und wird sich an der Initiative beteiligen.

### **Sachverhalt:**

In den einzelnen Ortsteilen der Gemeinde Bobitz gab und gibt es immer wieder Schwierigkeiten Verkehrsregulierungen, insbesondere Temporeduzierungen auf 30 km/h überhaupt oder aber in angemessener Zeit durchzusetzen. Dies liegt daran, dass die abschließende Beurteilung der Erforderlichkeit gemäß der Straßenverkehrsordnung nicht durch die Kommune selbst erfolgen kann und darf. Verschiedene Städte in Deutschland wollen sowohl aus Gründen der Klimafreundlichkeit als auch natürlich der Verkehrssicherheit künftig großflächig das Tempo drosseln und haben ein Modellprojekt gestartet.

Soweit ersichtlich, ist aus dörflichen Bereichen in Deutschland derzeit noch kein entsprechendes Signal gesetzt worden. In der Vergangenheit wurde in der Gemeinde Bobitz bereits an zahlreichen einzelnen Straßenbereichen in einzelnen Ortsteilen ein Antrag zur Temporegulierung gestellt. Der Städte und Gemeindetag begrüßt und unterstützt ein derartiges Vorhaben.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

keine

### **Anlage/n:**

- 1 – Pressemitteilung Deutscher Städtetag für Modellversuche zu Tempo 30
- 2 – Deutscher Städtetag – Neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr
- 3 – Städteinitiative Tempo 30 – Kurzpapier - 2021

|                                                |  |
|------------------------------------------------|--|
| <b>Abstimmungsergebnis:</b>                    |  |
| Gesetzliche Anzahl der Mitglieder des Gremiums |  |
| Davon besetzte Mandate                         |  |
| Davon anwesend                                 |  |
| Davon Ja- Stimmen                              |  |
| Davon Nein- Stimmen                            |  |
| Davon Stimmenthaltungen                        |  |

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Davon Befangenheit nach § 24 KV M-V |  |
|-------------------------------------|--|

Start > Presse > Pressemeldungen

"Städteinitiative Tempo 30" · 06.07.2021

## **Deutscher Städtetag für Modellversuche zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit außerhalb von Hauptstraßen**

Burkhard Jung, Präsident des Deutschen Städtetages, zum  
Thema Tempo 30

Verkehrswende und Mobilität

Luftreinhaltung

Nachhaltige Stadt

Der Deutsche Städtetag plädiert für Modellversuche, um Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit außerhalb von Hauptstraßen auszuprobieren. Der Präsident des Deutschen Städtetages und Leipziger Oberbürgermeister, Burkhard Jung, erklärt anlässlich der heutigen Präsentation der "Städteinitiative Tempo 30":

"Wir wollen den Verkehr in den Städten effizienter, klimaschonender und sicherer machen. Dafür brauchen wir aber vor Ort mehr Entscheidungsspielräume. Die Kommunen können am besten entscheiden, welche Geschwindigkeiten in welchen Straßen angemessen sind.

**Einige Städte wollen Tempo 30 als  
Regelgeschwindigkeit ausprobieren, außerhalb  
der Hauptstraßen. Auf Einfallstraßen und  
Verkehrsadern bleibt es also bei Tempo 50. Solche  
Versuche unterstützt der Deutsche Städtetag.**



Wir wollen in unseren Städten nicht flächendeckend Tempo 30 einführen. Und wir wollen keine pauschalen Regelungen für alle Städte. Aber wir wollen, dass Städte selbst entscheiden und neue Modelle von Geschwindigkeiten erproben können.

Damit solche Modellversuche unter Realbedingungen starten können, muss die

Straßenverkehrsordnung geändert werden. Diese Forderung ist auch in Entschlüssen des Deutschen Bundestages aufgegriffen worden. In der neuen Legislaturperiode muss das rasch auf den Weg gebracht werden. Denn erst dann kann es losgehen mit mehr Entscheidungsspielraum in den Städten und Modellversuchen vor Ort.

Die Vorschläge der ‚Städteinitiative Tempo 30 für mehr Lebensqualität in Städten und Gemeinden‘ bieten eine gute Grundlage, die in Modellversuchen erprobt werden sollte."

**Zum Hintergrund:**

"Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr": Diese Städteinitiative stellt sich am 6. Juli vor. Organisiert von der Agora Verkehrswende mit Beteiligung des Deutschen Städtetages.

Nähere Informationen zum Thema finden Sie in einem Kurzpapier zum Start der Städteinitiative.

Start > Themen

Neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr · 08.07.2021

## "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"

Kurzpapier zum Start der Städteinitiative zum downloaden

Verkehrswende und Mobilität

Luftreinhaltung

Nachhaltige Stadt

Kommunen haben ein großes Interesse daran, angemessene Geschwindigkeiten selbst festzulegen. Dies zeigt die **neue Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr"**. Organisiert von der Agora Verkehrswende mit Beteiligung des Deutschen Städtetages wurde die Initiative am 6. Juli bei einer Online-Veranstaltung gestartet.

Die Initiative 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.

Der Deutsche Städtetag hält die Vorschläge für eine gute Grundlage, die in Modellversuchen erprobt werden sollte. Der kommunale Spitzenverband plädiert dafür, **Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit außerhalb von Hauptstraßen** auszuprobieren.

Zum Statement von Burkhard Jung, Präsident des Deutschen Städtetages zum Thema Tempo 30 anlässlich der Gründung der Städteinitiative

Unten finden das **Kurzpapier der neuen Städteinitiative** zum downloaden.

**Zum Thema**

OB-Barometer 2021

Programm "Engagierte Stadt"

## Klimaschutz und Mobilität sind für Städte immer wichtiger

19.05.2021, Artikel

Trotz Pandemie bleiben Klimaschutz und  
Mobilität die wichtigsten Themen für die  
Oberbürgermeisterinnen und  
Oberbürgermeister der

## Netzwerk wächst auf 100 Städte in Deutschland an

06.05.2021, Artikel

29 neue Städte im bundesweites Netzwerk  
"Engagierte Stadt"

Verkehrswende

## Monitoring Verkehrswende

22.03.2021, Artikel

Vor drei Jahren hat sich der Hauptausschuss  
des Deutschen Städtetages intensiv mit  
Fragen der Verkehrs- und Mobilitätswende in  
d...

✓ Weitere Artikel

# 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 Gefahrsituationen anzuordnen“*.
- Die **Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK)** hat am 16.04.2021 zum Tagesordnungspunkt **„Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“** den Bund einstimmig aufgefordert, die in einer Ad-Hoc-AG der VMK erarbeiteten Vorschläge *„im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens, insbesondere von StVO, der VwV-StVO und Straßenverkehrsgesetz, in Abstimmung mit den Ländern ggf. zu berücksichtigen“*. Zu diesen Vorschlägen gehört u. a. eine Ergänzung des § 39 StVO (*„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist auch auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zu rechnen“*) und ein Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.

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

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

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

## ERKLÄRUNG

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

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

6. Juli 2021

### Erstunterzeichnende

|                       |                                                |
|-----------------------|------------------------------------------------|
| Prof. Dr. Martin Haag | Stadt Freiburg im Breisgau, Bürgermeister      |
| Thomas Dienberg       | Stadt Leipzig, Bürgermeister und Beigeordneter |
| Frauke Burgdorff      | Stadt Aachen, Stadtbaurätin und Beigeordnete   |
| Gerd Merkle           | Stadt Augsburg, Baureferent                    |
| Thomas Vielhaber      | Landeshauptstadt Hannover, Stadtbaurat         |
| Robin Denstorff       | Stadt Münster, Stadtbaurat und Beigeordneter   |
| Tim von Winning       | Stadt Ulm, Bürgermeister                       |