

Bereich 32 - Ordnung und Verkehr

Datum:
30.01.2023

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

Information zur Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	14.02.2023	Ausschuss für Mobilität

Sachverhalt:

Mehrfach wurde bereits im Ausschuss für Mobilität über die rechtlichen Gegebenheiten zur Einrichtung von Tempo 30 berichtet.

Auch wenn die Möglichkeiten, Tempo 30 anzuordnen, in den letzten Jahren ausgeweitet wurden, stößt man in der kommunalen Praxis immer noch schnell auf den sehr engen rechtlichen Rahmen.

I. Städteinitiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“

Aus diesem Grunde wurde im Juli 2021 die Städteinitiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“ von den Städten Leipzig, Aachen, Freiburg im Breisgau, Augsburg, Hannover, Münster und Ulm gegründet.

Die Hansestadt Lüneburg ist dieser Initiative bereits im Jahr 2021 beigetreten; in unmittelbarer Nähe der Hansestadt zuletzt die Stadt Bleckede und die Samtgemeinde Salzhausen.

Die Initiative erfreut sich steten Zulaufes. Bis dato haben sich ihr mehr als 440 Städte, Gemeinden und Landkreise angeschlossen.

II. Ziele der Initiative

Die Hauptforderung der Initiative an den Bund ist die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen, damit die Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts mit größtmöglichem Spielraum anordnen können – „zielgerichtet, flexibel und ortsbezogen“. Derzeit legt § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) fest, dass Tempo 30-Streckengebote nur bei

konkreten Gefährdungen bzw. vor sensiblen Einrichtungen wie beispielsweise Kitas und Schulen angeordnet werden kann.

Inhaltlich bekennt sich die Initiative zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in Städten und Gemeinden zu erhöhen.

Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen wird als integrierter Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume verstanden.

III. Meilensteine

- Bereits am 17.01.2020 wurde eine Resolution des Deutschen Bundestags beschlossen, dass Kommunen ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
- Durchführung eines vom Bund geförderten begleitenden Modellvorhabens, 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.
- Die Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK) hat bereits am 16.04.2021 zum Tagesordnungspunkt „Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“ den Bund einstimmig aufgefordert, die in einer Ad-Hoc-Arbeitsgemeinschaft 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.
- Auch im aktuellen Koalitionsvertrag der niedersächsischen Landesregierung wurde vereinbart, dass sich die Landesregierung gegenüber dem Bund für ein Straßenverkehrsrecht einsetzen wird, das um die Ziele Gesundheit, Klima- und Umweltschutz sowie städtebauliche Entwicklung erweitert wird und die Kommunen mehr Möglichkeiten erhalten, Tempo 30 zu realisieren und den öffentlichen Raum neu aufzuteilen.
- Am 26.01.2023 hat der Deutsche Städtetag eine Resolution mit der gleichen Intention verabschiedet und den Bund aufgefordert, die vom Bundestag beschlossenen Empfehlungen umzusetzen und das Verkehrsrecht entsprechend anzupassen.

IV. Fazit

Die Städteinitiative hat dafür gesorgt, dass die Forderung nach mehr Gestaltungsspielraum für Kommunen in Sachen Geschwindigkeitsanordnungen bundesweit immer mehr Sichtbarkeit und Gehör findet. Sie zeigt aber auch auf, dass die kommunalen Straßenverkehrsbehörden in ihrem Handlungsspielraum durch den übergeordneten Rechtsrahmen eingeschränkt sind und es daher dringend einer Anpassung dieses Rahmens durch den Bund als Gesetz- und Verordnungsgeber bedarf.

Eine Anpassung der angemahnten erforderlichen Änderungen in der StVO bleibt abzuwarten. Die Hansestadt Lüneburg wird diesen Prozess weiterhin aktiv begleiten und im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 75 Euro
 - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen: keine
- c) an Folgekosten: keine
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
 - Ja
 - Nein
 - Teilhaushalt / Kostenstelle:
 - Produkt / Kostenträger:
 - Haushaltsjahr:
- e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:
