

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ERKLÄRUNG

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

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

6. Juli 2021 [im Original mit Unterschriften der Beigeordneten]

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 unterstützt von folgenden Städten und Gemeinden:

(Beitritte in der Reihenfolge des Eingangs, von links nach rechts)

Stadt Marktoberdorf	Stadt Konstanz	Stadt Friedrichshafen
Großstadt Pforzheim	Stadt Tübingen	Stadt Göppingen
Stadt Remseck am Neckar	Stadt Mannheim	Gemeinde Pullach i. Isartal
Stadt Hildesheim	Neustadt am Rübenberge	Stadt Lüneburg
Gemeinde Neufahrn bei Freising	Markt Murnau am Staffelsee	Stadt Dessau-Roßlau
Großstadt Wolfsburg	Großstadt Mönchengladbach	Gemeinde Salztal
Verbandsgemeinde Goldene Aue Gemeinde Berga (Kyffhäuser) Gemeinde Brücken-Hackpüffel Gemeinde Edersleben Stadt Kelbra Gemeinde Wallhausen	Stadt Eggenfelden	Stadt Koblenz
Stadt Wuppertal	Stadt Vöhringen	Stadt Laatzen
Große Kreisstadt Eislingen/Fils	Kreisstadt Miesbach	Stadt Dettelbach
Stadt Bonn	Stadt Kempen	Stadt Karlsruhe
Großstadt Erlangen	Stadt Bamberg	Kreisstadt Bad Schwalbach
Stadt Wolfratshausen	Stadt Lindenberg i. Allgäu	Großstadt Braunschweig
Stadt Coswig (Anhalt)	Stadt Wörth am Rhein	Stadt Ronnenberg
Stadt Coburg	Stadt Oldenburg	Große Kreisstadt Kitzingen
Stadt Marburg	Stadt Biberach an der Riß	Markt Altdorf
Stadt Friedberg (Hessen)	Stadt Altdorf bei Nürnberg	Markt Mering

Stadt Hof	Stadt Halle	Stadt Idstein
Stadt Krefeld	Stadt Senden (Bayern)	Stadt Saarbrücken
Stadt Maintal	Stadt Viernheim	Stadt Köln
Stadt Düsseldorf	Stadt Gudensberg	Stadt Meerbusch
Stadt Oranienburg	Stadt Rottenburg (am Neckar)	Stadt Puchheim
Markt Cadolzburg	Stadt Frankfurt am Main	Stadt Neustadt an der Weinstraße
Stadt Bochum	Stadt Schopfheim	Stadt Worms
Stadt Göttingen	Stadt Würzburg	Stadt Simbach a. Inn
Stadt Minden	Markt Regenstein	Stadt Müllheim
Stadt Springe	Lutherstadt Wittenberg	Kreisstadt Lörrach
Gemeinde Eutingen im Gäu	Stadt Wassenberg	Stadt Nidderau
Stadt Heidelberg	Stadt Meldorf	Gemeinde Büttelborn
Stadt Schwäbisch Gmünd	Stadt Bad Wurzach	Stadt Gladbeck
Stadt Moers	Stadt Salzkotten	Gemeinde Seeshaupt
Gemeinde Elz	Freie Hansestadt Bremen	Stadt Bad Honnef
Gemeinde Marienheide	Stadt Ludwigsburg	Stadt Ludwigshafen
Marktgemeinde Schneeberg	Gemeinde Kusterdingen	Stadt Aschaffenburg
Stadt Freising	Stadt Lüdinghausen	Stadt Stuttgart
Stadt Eberbach	Stadt Lohr am Main	Stadt Kiel
Stadt Friedrichsdorf	Stadt Leonberg	Gemeinde Empfingen
Stadt Usingen	Stadt Neu-Anspach	Stadt Bietigheim-Bissingen
Stadt Kaarst	Stadt Landau in der Pfalz	Stadt Meckenheim
Stadt Ilshofen	Stadt Hennef	Stadt Bönningheim

Stadt Osnabrück	Stadt Weilheim i.OB	Stadt Schwäbisch Hall
Gemeinde Kreuzau	Berlin	Stadt Rösrath
Stadt Horb am Neckar	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	Stadt Düren
Gemeine Langerwehe	Stadt Alsfeld	Stadt Fürth
Universitätsstadt Gießen	Gemeinde Vettweiß	Stadt Wiesloch
Stadt Siegen	Stadt Herzberg (Elster)	Gemeinde Petersaurach
Stadt Neuwied	Stadt Moosburg a.d. Isar	Stadt Olching
Gemeinde Echzell	Stadt Kandern	Stadt Schongau
Gemeinde Uffing a. Staffelsee	Landeshauptstadt Mainz	Stadt Wasserburg a. Inn
Gemeinde Oberhausen (VG Huglfing)	Stadt Flensburg	Gemeinde Iffezheim
Stadt Rheinbach	Stadt Rüsselsheim am Main	Gemeinde Gröbenzell
Stadt Rosbach v. d. Höhe	Stadt Eppelheim	Kreisstadt Unna
Stadt Falkensee	Stadt Karben	Gemeinde Schondorf am Ammersee
Stadt Solingen	Stadt Trier	Stadt Sachsenheim
Gemeinde Engelskirchen	Stadt Linden	Stadt Esslingen am Neckar
Gemeinde Kissing	Stadt Hemmingen	Stadt Memmingen
Stadt Lippstadt	Stadt Tett nang	Stadt Kerpen
Gemeinde Roggentin	Stadt Jever	Stadt Telgte
Stadt Schwentinal	Stadt Bad Vilbel	Stadt Hanau
Markt Roßtal	Gemeinde Durach	Gemeinde Wöllstadt
Gemeinde Forstern	Stadt Bad Nauheim	Gemeinde Riegsee

Stadt Lollar	Gemeinde Marzling	Stadt Nidda
Stadt Ibbenbüren	Markt Großlangheim	Markt Holzkirchen
Stadt Wertheim	Stadt Overath	Gemeinde Merzenich
Gemeinde Biebergemünd	Große Kreisstadt Leutkirch im Allgäu	Markt Wartenberg
Stadt Ahaus	Gemeinde Poppendorf	Stadt Elsdorf
Gemeinde Haag a. d. Amper	Stadt Ahrensburg	Stadt Königswinter
Stadt Witten	Gemeinde Alfter	Gemeinde Limeshain
Stadt Bergisch Gladbach	Gem. Klein Gladebrügge	

Stand: 2. Juli 2022