

Fraktionsvorsitzender | Prof. Dr. Marc Piazolo
Stv. Fraktionsvorsitzende | Katrin Lauer
Stv. Fraktionsvorsitzender | Prof. Dr. Frank Kirchhoff

An den
Bürgermeister der Stadt Homburg
Herrn Michael Forster
Rathaus am Forum 5
66424 Homburg

Datum 09.03.2023

A n t r a g

Beitritt der Kreis-und Universitätsstadt Homburg zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Michael Forster,

im Namen der Fraktion Die Grünen bitten wir Sie den Antrag zum Beitritt der Kreis-und Universitätsstadt Homburg zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ auf die Tagesordnung der Stadtratssitzung am 30. März 2023 zu setzen.

Der Stadtrat möge beschließen:

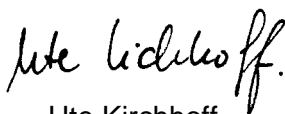
Der Rat der Stadt Homburg unterstützt die Forderung der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für städteverträglicheren Verkehr“, den Kommunen mehr Entscheidungskompetenzen zur Festlegung städteverträglicher Geschwindigkeiten im Verkehr zu gewähren.

Der Rat der Stadt Homburg beauftragt den Bürgermeister, die Städteinitiative im Namen der Stadt Homburg zu unterzeichnen.

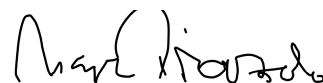
Freundliche Grüße



Katrin Lauer



Ute Kirchhoff



Marc Piazolo

Antrag:

Verkehrssicherheit erhöhen, Umweltschutz fördern:

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

Der Stadtrat Homburg möge beschließen:

Die Stadt Homburg tritt der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ bei.

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

Die Stadt Homburg 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 flächendeckendem 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 500 Städte und Gemeinden (Stand: 10.03.2023) 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.

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 Homburg zur Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" verursacht keine Folgekosten.

Aufgrund des geringen Aufwands könnte die Registrierung vom Klimamanager oder der Umweltbeauftragten übernommen werden.

Investitionskosten:

Der Beitritt der Stadt Homburg 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 Homburg zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“ verursacht keine weiteren Sach- oder Personalkosten.

Anlagen:

Kurzpapier der Städteinitiative – siehe:

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