



## Sitzungsvorlage - öffentlich -

### Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden" - Angemessene Geschwindigkeiten

Hauptamt  
Aktenzeichen:

Vorlage Nr. SV/182/2023

#### Beratungsfolge:

| Gremium     | Datum      | Status           | Beratung     |
|-------------|------------|------------------|--------------|
| Klimarat    |            | nicht öffentlich | Vorberatung  |
| Gemeinderat | 13.02.2023 | öffentlich       | Entscheidung |

**Letzter Gemeinderatsbeschluss zu diesem Tagesordnungspunkt:**

-

**Externe Sitzungsteilnehmer / Referenten:**

-

**Beteiligte Institutionen / Einrichtungen / Körperschaften:**

-

**Befangenheit:** -

**Veröffentlichung:** Nein

**Haushaltsstelle:** -

**Haushaltssituation:** -

**Beschlussvorschlag:** -

**Anlagen:**

Positionspapier der Initiative

## Sachverhalt:

In der letzten Sitzung des Klimarats wurde die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angemessene Geschwindigkeiten“ angesprochen. In der Klimaratssitzung wurde vereinbart, dass die Initiative dem Gemeinderat im Rahmen einer Sitzungsvorlage nähergebracht werden soll und anschließend über eine mögliche Beteiligung der Gemeinde an der Initiative beraten werden soll.

Die Initiative setzt sich grundsätzlich gegenüber dem Bund dafür ein, dass Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten innerorts angeordnet werden.

Auf der Homepage der Initiative werden alle Forderungen und Ideen aufgeführt (<https://www.le-benswerte-staedte.de>).

Derzeit haben rd. 4% der Städte und Gemeinden bundesweit die Initiative unterzeichnet.

Die Initiative fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Höchstgeschwindigkeiten innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten. Derzeit legt der § 45 der Straßenverkehrsordnung - ein Bundesgesetz - fest, dass Tempo 30 nur bei konkreten Gefährdungen bzw. vor sozialen Einrichtungen wie beispielsweise Kitas und Schulen angeordnet werden kann.

Zentrales Anliegen ist insbesondere aber die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 in den Hauptverkehrsstraßen.

Die Erklärung der Initiativstädte (aus dem Positionspapier, siehe **Anhang**):

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 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.

Nachdem das Thema einer möglichen Temporeduzierung auf der Ortsdurchfahrt bereits im Dezember 2020 vom Gemeinderat beraten wurde und eine Beibehaltung von Tempo 40 (Kernortbereich auf Grundlage des Kurorterlasses) bzw. Tempo 50 in Kombination mit der Anordnung eines beidseitigen Halteverbots und dem Anbringen von Geschwindigkeitsdisplays beschlossen wurde, hat sich die verkehrsrechtliche Situation gut eingespielt.

Die Geschwindigkeitsüberschreitungen ortseinwärts aus Richtung Radolfzell liegen beispielsweise weit unter 5%. Ein erneutes Aufgreifen dieser Thematik erscheint daher fraglich, insbesondere da erst vor rd. 2 Jahren ausführlich darüber beraten und Beschluss gefasst wurde.

Grundsätzlich hat der o.g. § 45 der Straßenverkehrsordnung darin seinen Sinn, dass Hauptverkehrsstraßen auch tatsächlich für den Hauptverkehr gedacht sind und damit ihren Zweck als Straße erfüllen (als Transport- und Verkehrsweg, der überwiegend dem Personentransport, dem Gütertransport zur Ortsveränderung dient).

Aus verkehrsrechtlicher Sicht besteht aus Sicht der Verwaltung daher kein Änderungsbedarf.

Die Initiative möchte aber insbesondere die Aspekte der Mobilitätswende, CO2 Reduktion oder auch die Steigerung der Lebensqualität durch weniger Lärm gewichten. Dies stellt eine andere Betrachtungsweise als die reine verkehrstechnische Sicht dar.

Bei der Diskussion muss aber immer bedacht werden, dass es lediglich um ein Beitreten zu besagter Initiative geht. Ob diese grundsätzlich erfolgreich ist kann heute nicht bewertet werden. Falls ja, wird immer die Straßenbehörde für die Umsetzung vor Ort zuständig sein – in unserem Fall das Landratsamt Konstanz. Durch ein positives Votum des Antrages ergibt sich somit noch keinerlei Automatismus für eine Temporeduzierung in der Ortsdurchfahrt.