Stact Filedti-Windenbrück

Geschäftsbereich III

8. März 2022

Bürgerantrag

Stadt Rheda-Wiedenbrück

Geschäftsbereich III

2 5, März 2022

Der Rat der Stadt Rheda-Wiedenbrück beschließt den Beitritt zur Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten — eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr" und der darin enthaltenen Erklärung:

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister:inen 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.

Diese Erklärung wurde am 6. Juli 2021 vom Deutschen Städtetag auf den Weg gebracht und von Bürgermeister:innen und Stadtbaurät:innen von mittlerweile mehr als 60 Städten unterzeichnet.

Als Begründung Auszüge aus dem Positionspapier der Initiative:

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.

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, z.B.:

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.

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".

In Rheda-Wiedenbrück scheiterten wiederholt Anträge zur Einführung von Tempo-30-Zonen an der aktuell gültigen StVO. Eine zügige Änderung im Sinne der Initiative würde es unserer Stadt erlauben, Rad- und Fußverkehr flüssiger und sicherer zu machen

Mit freundlichen Grüßen

## Diese 100 Städte wollen Tempo 30

Städte und Gemeinden, die sich bis 15.03.2022 der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben

Meldorf insgesamt: 100 davon 7 Initiat;vstådte Lüneburg O'-tenharo Neustadt am Rübenberge Wolfsburg Oranienburg Representation Repres Mincian Springe Hildesheim Coswig Münster 📵 Dessau-RcGlau Cutherstadt Wittenberg Göttlagen Salzatal Moers Gladback Bochum Krefeld Verbandsrjemeinde Gudensberg Goldene / Ce Halle (Sazin) Wuppertal Consider Confidence of Pu Mönchen-Düsseldorf Köln gladbach Statik ara (fi/b Cemeir le 17 h u in (COU) Cobura Koblenz lds.lain Nidderau Maintal Bad Schwa!bach Hof Frankfurt am Main Bürcelborn Darmstadt Detrelbach Bamberg Würzburg Erlangen Worms Kitzingen Viercheim Altdorf bei Nurnberg Mannheim heim Heidelberg Neusstadt an der Weinstraße Saarbrücken Cadolzburg (Markt) World am Rhein Regenstauf Remseck am Neckar Pforzheim Göppinnen Eislingen/Fils Schwäbisch Gmünd atingen im Gäu Tübingen Simbach Tübingan Ulm Rattenburg am Neckar Senden Võhringen urg im Breisgau Neufahrn Eggenfelden bei Freising Mering ... Freiburg im Breisgau Puchheim Biberach 💮 (Markt) Pullach im Isartal an der Riß Bad Wur. Friedrichshafen Roofinger Bad Wurzach Wolfsratshausen Mlesbach Müllheim Schoofingers Marktoberdorf Murnau am Staffelsee Undenberg im Allgäu

Constant