

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 13.05.2022
AZ.: IV/61.1 Groll_VEP

WP 20-25 SV 61/080

Antragsvorlage

**Antrag der SPD-Fraktion vom
11.05.2022:
Beitritt zur Städte-Initiative "Lebenwerte
Städte durch angemessene
Geschwindigkeit"**

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Allianz			
Ratsmitglied Erbe			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

Organisatorische Auswirkungen

ja

ja

nein

nein

noch nicht zu übersehen

noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Hilden

22.06.2022

Entscheidung

Anlage 1: SPD Hilden_Rat_Antrag

Anlage 2: Positionspapier-Staedteinitiative-Tempo-30

Anlage 3: Übersichtsplan Städte_04-2022

Antragstext:

Der Rat der Stadt Hilden möge wie folgt beschließen:

Die Stadt Hilden schließt sich der Städte-Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ an und unterstützt die im Positionspapier formulierten Ziele:

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.

Erläuterungen zum Antrag:

Die neue Bundesregierung hat eine Überarbeitung der Straßenverkehrsgesetze und der Straßenverkehrsordnung in Aussicht gestellt.

Die Straßenverkehrsordnung in ihrer jetzigen Fassung erweist sich vielfach als Hindernis, um durch geeignete Maßnahmen der örtlichen Straßenverkehrsbehörden die einseitige Privilegierung des Autos zu Gunsten des Umweltverbundes abzubauen.

Der Regelungszweck des Straßenverkehrsrechts sollte daher dahingehend erweitert werden, dass er neben der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden auch Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Lärmschutzes, des Gesundheitsschutzes und stadtplanerische Belange umfasst. Das betrifft insbesondere die Generalklausel des § 45 StVO. Dies würde z.B. bedeuten, dass keine besondere Gefahr mehr nachgewiesen werden müsste, um verkehrsbeschränkende Maßnahmen vorzunehmen.

Die Städte-Initiative fordert: „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.“

Es geht an dieser Stelle vorrangig um die Schaffung eines größeren Handlungs- und Entscheidungsspielraum für Kommunen, entsprechende Regelungen selbstständig zu treffen.

Die Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern zeigen, dass ein großer Wunsch nach diesem Entscheidungsspielraum bezüglich verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Hilden besteht.

Aus diesem Grund sollte sich die Stadt Hilden der Initiative anschließen.

Auf das beigegefügte Positionspapier wird verwiesen.

Stellungnahme der Verwaltung:

In dem dem Antrag beigefügten „Positionspapier“ (Anlage 2) werden zahlreiche Gründe aufgeführt, warum es sinnvoll ist, den Städten die Möglichkeit zu eröffnen, anstelle einer Regelgeschwindigkeit von 50km/h auch eine Regelgeschwindigkeit von 30km/h auf den Straßen innerhalb der Stadt anzuordnen und einzurichten bzw. einrichten zu lassen. Das soll auch auf (klassifizierten) Hauptverkehrsstraßen erfolgen können.

Im Kern geht es der Initiative zunächst jedoch darum, eine Reform des bundesweit geltenden Straßenverkehrsrechtes zu erreichen. Das bezieht sich auf das Straßenverkehrsgesetz, die Straßenverkehrsordnung und die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung.

Es sind diese Gesetzesgrundlagen, die den Rahmen für das tägliche Straßenverkehrsgeschehen in den Städten bilden. Also, so die richtige Argumentation der Initiatoren, muss dort zuerst ange setzt werden, wenn man den Kommunen ihre individuellen Möglichkeiten verschaffen möchte.

Die Initiative selbst bzw. die dahinterstehenden Städte sind überparteilich. Im Umfeld der Stadt Hilden sind derzeit nur die Stadt Düsseldorf und die Stadt Wuppertal dieser Initiative beigetreten. Eine Übersicht über die bisher der Initiative beigetretenen Städte zeigt Anlage 3.

Aus Sicht der Verwaltung bestehen keine Gründe, der Initiative nicht beizutreten. Wenn durch eine Änderung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich des Straßenverkehrsrechtes die einzelnen Kommunen mehr Spielraum für ihre eigenen Entscheidungen bekommen, kann auch die Stadt Hilden davon nur profitieren.

Gleichzeitig ist mit einem Beitritt zu der Initiative nicht schon ein Präjudiz geschaffen, dass auch in Hilden stadtweit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit eingeführt würde. Derartige Überlegungen können einerseits im Rahmen der Diskussionen im Laufe der Erstellung des Mobilitätskonzeptes erfolgen, sie sind andererseits auch nur dann sinnvoll, wenn die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen werden - und das muss auf Bundesebene geschehen.

gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Der Beitritt zu der Städteinitiative selbst hat keine klimarelevanten Aspekte.

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt einmal die rechtliche Möglichkeit entstehen, eine innerstädtische Regelgeschwindigkeit von 30km/h festzusetzen, könnten dadurch umwelttechnische Entlastungen für den städtischen Raum erwartet werden.



SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS
Fraktion im Rat der Stadt Hilden

An den Bürgermeister der Stadt Hilden
Dr. Claus Pommer

Am Rathaus 1
40721 Hilden

Die Ratsfraktion Hilden

Fon: +49 (0) 21 03 / 54 708
Fax: +49 (0) 21 03 / 52 047
Email: spd-hilden@t-online.de

11. Mai 2022

Antrag für die Sitzung des Rates der Stadt Hilden am 22. Juni 2022 **Beitritt zur Städte-Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“**

Der Rat der Stadt Hilden möge wie folgt beschließen:

Die Stadt Hilden schließt sich der Städte-Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ an und unterstützt die im Positionspapier formulierten Ziele:

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.

Begründung:

Die neue Bundesregierung hat eine Überarbeitung der Straßenverkehrsgesetze und der Straßenverkehrsordnung in Aussicht gestellt. Die Straßenverkehrsordnung in ihrer jetzigen Fassung erweist sich vielfach als Hindernis um durch geeignete Maßnahmen der örtlichen Straßenverkehrsbehörden, die einseitige Privilegierung des Autos zu Gunsten des Umweltverbundes abzubauen. Der Regelungszweck des Straßenverkehrsrechts sollte daher dahingehend erweitert werden, dass er neben der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden auch Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Lärmschutzes, des Gesundheitsschutzes und stadtplanerische Belange umfasst. Das betrifft insbesondere die Generalklausel des § 45 StVO. Dies würde z.B. bedeuten, dass keine besondere Gefahr mehr nachgewiesen werden müsste, um verkehrsbeschränkende Maßnahmen vorzunehmen.

Die Städte-Initiative fordert: „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.“

Es geht an dieser Stelle vorrangig um die Schaffung eines größeren Handlungs- und Entscheidungsspielraum für Kommunen, entsprechende Regelungen selbstständig zu treffen.

Die Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern zeigen, dass ein großer Wunsch nach diesem Entscheidungsspielraum bezüglich verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Hilden besteht. Aus diesem Grund sollte sich die Stadt Hilden der Initiative anschließen.

Auf das beigefügte Positionspapier wird verwiesen.

Für die SPD-Fraktion Hilden



Kevin Buchner
Fraktionsvorsitzender

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 CO₂-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:

Beitritt bis zum 31. Januar 2022 (in der Reihenfolge des Eingangs)

[Im Original: Erklärungen Oberbürgermeister/in, Bürgermeister/in, Beigeordnete oder Stadt-/Gemeinderatsbeschluss]

Stadt Darmstadt
(Stadtrat Michael Kolmer)

Stadt Marktoberdorf
(Erster Bürgermeister Dr. Wolfgang Hell, Beschluss)

Stadt Konstanz
(Bürgermeister Karl Langensteiner-Schönborn)

Stadt Friedrichshafen
(Bürgermeister Dieter Stauber)

Großstadt Pforzheim
(Bürgermeisterin Sybille Schüssler)

Stadt Tübingen
(Baubürgermeister Cord Soehlke)

Kreisstadt Lörrach
(Bürgermeisterin Monika Neuhöfer-Avdić)

Stadt Göppingen
(Baubürgermeisterin Eva Noller)

Stadt Mannheim
(Bürgermeister Ralf Eisenhauer)

Gemeinde Pullach i. Isartal
(Zweiter Bürgermeister Andreas Most)

Stadt Hildesheim
(Oberbürgermeister Dr. Ingo Meyer)

Neustadt am Rübenberge
(Bürgermeister Dominic Herbst)

Stadt Lüneburg

(Stadtrat Markus Moßmann)

Gemeinde Neufahrn bei Freising
(Erster Bürgermeister Franz
Heilmeier)

Markt Murnau am Staffelsee
(Erster Bürgermeister Rolf Beuting)

Stadt Dessau-Roßlau
(Beigeordnete Sabrina Nußbeck)

Großstadt Wolfsburg
(Stadtrat Andreas Bauer)

Großstadt Mönchengladbach
(Stadtdirektor und technischer
Beigeordnete Dr. Gregor Bonin)

Gemeinde Salzatal
(Bürgermeisterin Ina Zimmermann)

Verbandsgemeinde Goldene Aue
Gemeinde Berga (Kyffhäuser)
Bürgermeisterin Katrin Treppschuh
Gemeinde Brücken-Hackpüffel
(Stellv. Bürgermeister Christoph
Vogler)

Gemeinde Edersleben
(Bürgermeisterin Claudia Renner)

Stadt Kelbra
(Bürgermeister Lothar Bornkessel)

Gemeinde Wallhausen
(Bürgermeister Udo Härtig)

Stadt Eggenfelden
(Erster Bürgermeister Martin Biber)

Stadt Koblenz
(Beigeordneter Bert Flöck, Beschluss)

Stadt Wuppertal
(Technischer Beigeordneter Frank
Meyer)

Stadt Vöhringen
(Bürgermeister Michael Neher)

Stadt Laatzen
(Stadtrat Axel Grüning)

Große Kreisstadt Eislingen/Fils
(Beschluss)

Kreisstadt Miesbach
(Erster Bürgermeister
Dr. Gerhard Braunmiller)

Stadt Dettelbach
(Beschluss)

Stadt Bonn
(Stadtbaurat Helmut Wiesner)

Stadt Kempen
(Technischer Beigeordneter Torsten
Schröder)

Stadt Karlsruhe
(Oberbürgermeister Frank Mentrup)

Großstadt Erlangen
(Oberbürgermeister Dr. Florian Janik)

Stadt Bamberg
(Oberbürgermeister Andreas Starke,
Beschluss)

Kreisstadt Bad Schwalbach
(Bürgermeister Markus Oberndörfer,
Beschluss)

Stadt Wolfratshausen
(Erster Bürgermeister Klaus
Heilinglechner)

Stadt Lindenberg i. Allgäu
(Beschluss)

Großstadt Braunschweig
(Oberbürgermeister Ulrich Markurth)
(Beschluss)

Stadt Coswig (Anhalt)
(Bürgermeister Axel Clauß)

Stadt Wörth am Rhein
(Beigeordneter Dr. Thomas Krämer)

Stadt Ronnenberg
(Beschluss)

Stadt Coburg
(Oberbürgermeister Dominik
Sauerteig)

Stadt Oldenburg
(Oberbürgermeister Jürgen
Krogmann)

Große Kreisstadt Kitzingen
(Beschluss)

Stadt Marburg
(Oberbürgermeister Dr. Thomas
Spieß, Beschluss)

Stadt Biberach an der Riß
(Baubürgermeister Christian
Kuhlmann)

Markt Altdorf
(Beschluss)

Stadt Friedberg (Hessen)
(Erste Stadträtin Marion Götz,
Beschluss)

Markt Mering
(Erster Bürgermeister Florian A.
Mayer)

Stadt Hof
(Beschluss)

Stadt Halle (Saale)
(Bürgermeister Egbert Geier)

Stadt Idstein
(Beschluss)

Stadt Krefeld
(Beigeordneter Marcus Beyer,
Beschluss)

Stadt Senden (Bayern)
(Erste Bürgermeisterin
Claudia Schäfer-Rudolf) (Beschluss)

Stadt Saarbrücken
(Oberbürgermeister Uwe Conradt)

Stadt Maintal
(Bürgermeisterin Monika Böttcher)
(Beschluss)

Stadt Viernheim
(Bürgermeister Matthias Baaß)

Stadt Köln
(Beigeordneter Ascan Egerer)

Stadt Düsseldorf
(Beigeordneter Jochen Kral)
(Beschluss)

Stadt Gudensberg
(Bürgermeister Frank Börner)
(Beschluss)

Stadt Meerbusch
(Beigeordneter Michael
Assenmacher) (Beschluss)

Stadt Oranienburg
(Beschluss)

Stadt Rottenburg (am Neckar)
(Oberbürgermeister Stephan Neher)

Stadt Puchheim
(Beschluss)

Markt Cadolzburg
(Beschluss)

Stadt Frankfurt am Main
(Beigeordneter Stefan Majer)

Stadt Pfungstadt
(Beschluss)

Stadt Neustadt an der Weinstraße
(Beigeordneter Bernhard Adams)
(Beschluss)

Stadt Bochum
(Stadtbaurat Dr. Markus Bradtke)

Stadt Schopfheim
(Bürgermeister Dirk Harscher)

Stadt Worms
(Beigeordneter Timo Horst)
(Beschluss)

Stadt Göttingen
(Stadtbaurätin Claudia Baumgartner)

Stadt Würzburg
(Beschluss)

Stand: 31.01.2022

Diese 134 Städte wollen Tempo 30

Städte und Gemeinden, die sich bis 14.04.2022 der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben

- 7 Initiativstädte
- 93 beigetreten bis 15.03.2022
- 34 neu bis 14.04.2022



Über 17 Millionen Menschen leben in diesen Städten.