



**BU Nr. 231/2021**

**Antrag der GOL-Fraktion zum Beitritt der Städte-Initiative Tempo 30**

<b>Gremium</b>	<b>am</b>	
Gemeinderat	16.12.2021	öffentlich

**Beschlussvorschlag:**

**Zur Abstimmung kommt der folgende Antrag der GOL-Antrag:**

**Die Stadt Weinstadt tritt der Städte-Initiative Tempo 30 mehrerer deutscher Städte bei.**

**Die Verwaltung gibt hierzu folgende Beschlussempfehlung ab:**

Ablehnung des Antrags.

**Haushaltswirtschaftliche Auswirkungen:**

Kosten: 0 Euro  
Ansatz Haushaltsplan laufendes Jahr: 0 Euro  
Haushaltsplan Seite:  
Produkt:  
Maßnahme (nur investiver Bereich):  
Produktsachkonto:  
Überplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen: Nein  
Außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen: Nein  
Deckungsvorschlag: (wenn über-, außerplanmäßig)

**Bezug zum Kursbuch Weinstadt 2030:**

keiner

**Verfasser:**

01.12.2021, Ordnungsamt, Herr Schmid

**Mitzeichnung:**

Fachbereich	Person	Datum	Ergebnis
	Scharmann,		Zustimmung
Oberbürgermeister	Michael,	07.12.2021	
	Oberbürgermeister		
Stadtplanungsamt	Schlegel, Reinhard	02.12.2021	Zustimmung

### **Sachverhalt:**

Mit Schreiben vom 20.10.2021 hat die GOL-Fraktion im Gemeinderat Weinstadt, vertreten durch deren Vorsitzenden Herrn Dr. Siglinger den Antrag gestellt, dass die Stadt Weinstadt der „**Städte-Initiative Tempo 30**“ beitreten wolle.

Der Antrag basiert auf der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, der sich verschiedene Städte angeschlossen haben und die seitens des Deutschen Städtetags begleitet wird.

Ziel der Initiative ist es, den Städten bzw. den dortigen Straßenverkehrsbehörden, einen neuen verkehrsrechtlichen Rahmen zu geben, der es ihnen erlaubt, Tempo 30 dort anzuordnen, wo sie es – unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belangen - für angemessen und sinnvoll erachten. Dies soll auch ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit umfassen.

Die Stadt Weinstadt hat bereits heute in vielen Straßenräumen, die es nach Straßenverkehrsrecht erlauben, Tempo 30 angeordnet. Die Entscheidung hierüber ist stets von vielen Faktoren abhängig. Die Grundlage für die erforderlichen rechtlichen Anordnungen sind u.a. die Erschließungsfunktion der Straße. Zu beachten ist darüber hinaus auch stets, welche Auswirkungen solche Regelungen auf den ÖPNV haben.

Am Beispiel der Linie 206, die den Ortsteil Schnait mit dem Bahnhof Endersbach verbindet, hätte eine Temporeduzierung unmittelbare Auswirkungen auf die Anschlussqualität von Bus und S-Bahn. Diese Linie ist bereits jetzt in der Busumlaufzeit annähernd voll ausgelastet. Hierbei müsste im Wege einer Einzelfallentscheidung dies in Absprache mit Landratsamt und VWS genau untersucht und abgewogen werden.

Nicht außeracht gelassen werden darf in diesem Zusammenhang auch die Belange der Rettungsdienste und der Feuerwehr bei ihren Einsatzfahrten. Bei Geschwindigkeitsreduzierungen im Hauptverkehrsstraßennetz verlängern sich auch die sogenannten Hilfsfristen, Interventionszeiten und Eintreffzeiten. Bei einer Überschreitung der reduzierten Geschwindigkeiten steht regelmäßig der Fahrer in Haftung bei eintretenden Schadensfällen bis hin zur Entziehung des Führerscheins. Daraus schließt sich auch generell eine Neuberechnung der Hilfsfristen, Interventionszeiten und Eintreffzeiten durch einen Gutachter zum Feuerwehrbedarfsplan an, mit sich daraus ergebenden zum Teil weitreichenden finanziellen Auswirkungen.

Eine generelle Tempobegrenzung auf Tempo 30 innerorts kann aus Sicht der Verwaltung nicht unterstützt werden. Es gibt komplexe Wegebeziehungen innerhalb der Stadt, die stets einzelfallbezogene Betrachtungen und daraus ergehende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen erfordern. **Die generelle Tempobegrenzung auf Tempo 30 ist ein Bestandteil des Aufgabenkatalogs der Städte-Initiative Tempo 30.**

Die Festlegung von Geschwindigkeiten kann nicht außerhalb verkehrsrechtlicher Anordnungsbefugnisse verlagert werden, sondern muss weiterhin Verwaltungsaufgabe sein, die durch gesetzliche Regelungen eine gebundene Verwaltungsaufgabe ist. Es besteht ansonsten die Gefahr, dass verkehrliche Anordnungen im Einzelfall in den politischen Raum verlagert werden, was nicht im Interesse der Sicherheit des Verkehrs ist und bei Haftungsfragen und der Verantwortlichkeit zu Schwierigkeiten führt.

Aus Sicht der Verwaltung kann die Initiative dazu beitragen, lokale Rahmenbedingungen noch stärker in Entscheidungsprozesse einfließen zu lassen. Allerdings darf die rein fachliche und rechtliche Beurteilung bzw. Anordnung hierdurch nicht ausgehebelt werden. Entscheidungsträger hat weiterhin die Straßenverkehrsbehörde zu sein, da hier die Verantwortung für die weiterhin erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen liegt. Es

wird letztlich stets eine Einzelfallbetrachtung sein, welche Straßenräume sich für Temporeduzierungen eignen; auch vor dem Hintergrund der oben dargestellten beispielhaften Auswirkungen auf Rettungsdienste und Feuerwehr sowie auf den ÖPNV, der ebenfalls attraktiv bleiben bzw. weiter attraktiviert werden soll.

Seitens der Verwaltung wird derzeit keine Notwendigkeit gesehen, sich der „Städte-Initiative Tempo 30“ anzuschließen.