

FAQ

zu den Online-Petitionen „Den Kommunen die Freiheit zur Anordnung angepasster Geschwindigkeiten geben“ und „Angemessene Finanzierung der Klimaneutralität für Kommunen“

Warum wurde für die Petitionen der „Aufhänger“ Klimaschutz gewählt? Greift das nicht zu kurz?

Es ist klar, dass z.B. Tempo 30 viel für die Verkehrssicherheit und zunächst wenig für das Klima bringt. Aber geringere Geschwindigkeiten im motorisierten Verkehr ermöglichen langfristig mehr Radverkehr. Auch die Unterfinanzierung der Kommunen betrifft natürlich bei weitem nicht nur Investitionen in den Klimaschutz, sondern alle kommunalen Aufgaben. Klimaschutz ist aber eine der zentralen Zukunftsaufgaben mit hohen Investitionskosten, die alle Kommunen betrifft. Außerdem ist die Klimaschutzbewegung im Moment eine der stärksten Bewegungen, so dass hier ein breites Mittragen der Petitionen erwartet werden kann.

Das Thema Mobilitätswende und Klimaneutralität ist sozusagen die Klammer, die beide Probleme verbindet, die durch die Petitionen adressiert werden.

Beide Petitionen betonen, dass es auch um andere Aspekte geht: Zum Beispiel Verkehrssicherheit und Lärmschutz beim Thema angepasste Geschwindigkeiten sowie die angemessene Finanzierung aller kommunalen Aufgaben bei der zweiten Petition.

Bei der Öffentlichkeitsarbeit kann jede Kommune und jede Initiative selbstverständlich eigene Schwerpunkte in den Mittelpunkt stellen.

Online-Petition – Bringt das überhaupt etwas?

Es ist nicht zu erwarten, dass eine Unterschriften-Sammlung alleine zu den nötigen Veränderungen führt. Sie ist nur ein Baustein. Die Online-Petitionen können aber folgende positive Effekte haben:

- Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger, so dass sie zum einen die Themen selbst wahrnehmen und durchdenken und sich zum anderen mit ihrer Kommune identifizieren.
- Anlass für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit durch die Kommunen, durch Vereine, Initiativen und Gruppen, die die Petitionen unterstützen und damit eine medial größere Reichweite der Themen.
- Druck auf die Entscheidungsträger durch die wachsende Zahl an Unterschriften und die größere mediale Aufmerksamkeit.

Wer soll den Aufwand für so etwas stemmen? Kommunen und Vereine haben eigene Arbeit und Mangel an Arbeitskräften.

Auch wenn ich als Einzelperson die Petitionen auf den Weg gebracht habe und mir keine Organisation im Hintergrund zur Verfügung steht, versuche ich, durch möglichst breite Materialien den interessierten Kommunen und Unterstützern die Arbeit so zu erleichtern, dass eine Unterstützung der Petitionen wenig Aufwand erfordert. Unterstützungsmaterialien sind bisher:

1. die fertigen, bereits online geschalteten Petitionen
2. Kurzlinks und QR-Codes, so dass eine Verbreitung erleichtert ist
3. Muster-Pressemitteilungen als Grundlage sowohl für Kommunen als auch Initiativen/Vereine
4. eine Facebook-Seite, auf die verwiesen werden kann
5. diese FAQ

Wenn Ihnen Materialien fehlen, melden Sie sich bitte.

Der Aufwand, für eine Kommune, eine Initiative oder einen Verein, besteht darin, die Links und QR-Codes weiterzuleiten (über ihre Mailverteiler und andere Kanäle), sowie ggfs. Pressearbeit zu machen und dafür die Muster-Presseerklärung anzupassen.

Warum laufen die Petitionen ausgerechnet bis zum 25.9.2023?

Vom 16. Bis zum 22.9.2023 findet die europäische Woche der Mobilität statt. Hier planen einige Kommunen des Aktionsbündnisses „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“ Aktivitäten zum Thema, z.B. Verkehrsversuche zu Tempo 30. Der Schwung dieser Aktivitäten soll für die Petitionen mitgenommen werden. Außerdem ist im September 2023 „Halbzeit“ der Legislaturperiode, so dass die Zeit zum Handeln drängt.

Bedeutet „angepasste Geschwindigkeiten“, dass überall Tempo 30 gelten soll?

Ausdrücklich nein. Allerdings sollte, so rät zum Beispiel das Umweltbundesamt, z.B. im Zusammenhang mit dem Lärmschutz und der Verkehrssicherheit, Tempo 30 als Regelhöchstgeschwindigkeit innerorts einzuführen, von der dann Ausnahmen angeordnet werden können. Das kann z.B. auch Tempo 40 oder 50 sein, andererseits in fahrradbetonten Straßen auch Tempo 25 (Höchstgeschwindigkeit der Motorunterstützung von Pedelecs).

Die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“ setzt sich für mehr Autonomie der Städte und Gemeinden bei der Ausweisung von Tempobegrenzungen ein - eine Festlegung auf ausschließlich oder überall Tempo 30 (oder 40, 20) gibt es nicht¹.

Was spricht für eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h?

Das **Umweltbundesamt** hat die Wirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h auf Verkehr sowie auf Lärm und Luftschadstoffe auf der Grundlage von Simulationen in drei Beispielstädten erforschen lassen². Insbesondere bei der Reduzierung des Lärms und der Verkehrssicherheit gibt es starke positive Effekte. Lokale Luftschadstoffe können leicht abnehmen. Der Ausstoß an Treibhausgasen wird nicht reduziert³. Dafür ist eine Verlagerung im Modal Split nötig.



Im Positionspapier⁵ des Aktionsbündnisses „Lebenswerte Städte und Gemeinden durch angepasste Geschwindigkeiten“ heißt es:

Der **Deutsche Bundestag** hat am 17.01.2020 in seiner mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen angenommenen EntschlieÙung „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im

¹ vgl. <https://www.lebenswerte-staedte.de/faq-static.html>

² <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

³ vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/uba-empfiehl-tempo-30-als-inneroertliche>, 10.2.2023

⁴ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>, S. 15

⁵ vgl. https://www.lebenswerte-staedte.de/images/pdf/Positionspapier_Staedteinitiative_Tempo30_050721_oU.pdf, S. 2f

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“.

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.

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.

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.

Die **Deutsche Umwelthilfe** bezeichnet Tempo 30 als die „wichtigste Sofortmaßnahme in deutschen Städten für Verkehrssicherheit, Klimaschutz und Saubere Luft“⁶. Sie beruft sich dabei auf einen von der **Weltgesundheitsorganisation WHO** im Oktober 2021 veröffentlichten Plan für mehr Verkehrssicherheit⁷. Außerdem verweist die Umweltorganisation auf positive Erfahrungen nach einem Jahr Tempo 30 in **Brüssel**⁸. Hier reduzierte sich die Zahl der Verkehrstoten und der Lärm erheblich.

Die Auswirkungen von Tempo 30 werden vom Umweltbundesamt auch in einem kleinen Film zusammengefasst: <https://youtu.be/T7qcdYim-T8>

Führt Tempo 30 zu verstopften Straßen?

Auch das hat das Umweltbundesamt untersucht. „Die Sättigungsverkehrsstärke beträgt somit bei 50 km/h und bei 30 km/h grundsätzlich 2.000 Kfz je Stunde und Fahrstreifen (Abbildung 1). Sie kann durch verschiedene Einflüsse sinken, die jedoch nicht durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit beeinflusst werden.“⁹ Im Prinzip passieren also gleich viele Fahrzeuge zum Beispiel eine ampelregulierte Kreuzung. Bei den Räumgeschwindigkeiten (= Zeit, die benötigt wird, damit die Kreuzung wieder frei ist), kommt es zu Verzögerungen von lediglich 1 – 2 Sekunden.

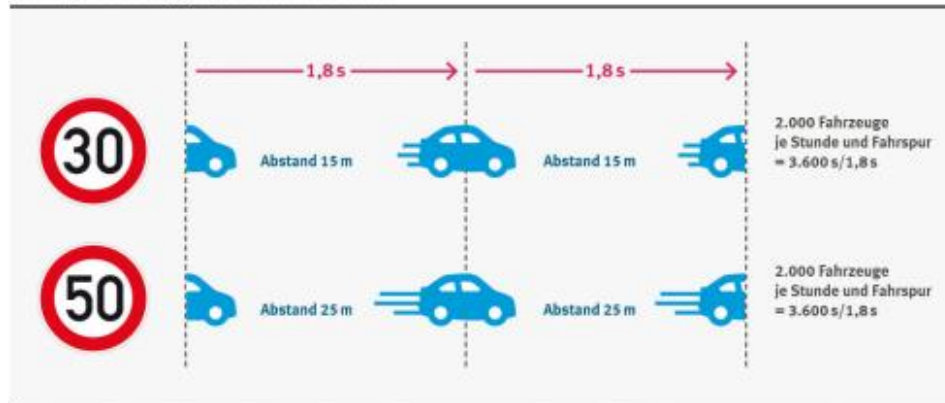
⁶ <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/tempo-30-wichtigste-sofortmassnahme-in-deutschen-staedten-fuer-verkehrssicherheit-klimaschutz-und-saub/>, 10.2.2023

⁷ <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>, https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true, 10.2.2023

⁸ <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/positive-bilanz-nach-einem-jahr-tempo-30-in-bruessel-deutsche-umwelthilfe-fordert-im-neuen-jahr-sofo/>, 10.2.2023

⁹ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>, S. 4f

Prinzip der Sättigungsverkehrsstärke



Quelle: LK Argus, eigene Darstellung.

„Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt.“¹⁰

In einem Jahr Tempo 30 in Brüssel verringerte sich zwar die Durchschnittsgeschwindigkeit, die Reisezeiten blieben durch den flüssigeren Verkehr aber gleich¹¹.

Wie steht es um die finanziellen Möglichkeiten der Kommunen, zum Beispiel das Ziel der Klimaneutralität zu realisieren?

Auskunft zu dieser Frage gibt zum Beispiel der **Deutsche Städtetag**. Im Bericht zu den Stadtfinanzen heißt es:

„Die Phase zwischen den finanziellen Begleiterscheinungen der Corona-Krise und des Ukraine-Krieges war für die Kommunalhaushalte zu kurz, um festen Stand zu gewinnen. Die Kommunalhaushalte werden durch Defizite, real sinkende Investitionen und einen Vermögensverzehr gekennzeichnet sein. Der Ukraine-Krieg und seine Folgen für die Wirtschaftsleistung werden diesen Befund noch weiter verstärken. Dabei haben Investitionen in Klimaschutz und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs für die Kommunen hohe Priorität. Hierfür werden sie Unterstützung von Bund und Ländern benötigen.“¹²

„Für die kommenden Jahre ist kaum mit einer Trendwende zu rechnen. Bereits jetzt ist daher absehbar, dass **die Kommunen keinerlei eigenen finanziellen Spielraum haben, um die Ziele der Bundesregierung zum Beispiel beim ÖPNV oder der Umsetzung engagierter Klimaschutzziele zu unterstützen**. Selbst wenn der Ukraine-Krieg nicht noch zu deutlicheren Einbrüchen der Wirtschaftsleistung führt, werden die Kommunalhaushalte durch Haushaltsdefizite und real sinkende Investitionen sowie einen Vermögensverzehr gekennzeichnet sein.“¹³

„Klimaschutz und Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern erfordern umfangreiche und aufwändige Investitionen, auch seitens der Kommunen. Der Handlungsdruck ist angesichts der Lage auf den Energiemärkten nochmals gestiegen. Die Städte bekräftigen ihre Forderung

¹⁰ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>, S. 5

¹¹ <https://mobilite-mobiliteit-brussels.prezly.com/bruxelles-ville-30-un-an-apres>, 10.2.2023

¹² <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Beitraege-zur-Stadtpolitik/2022/beitraege-zur-stadtpolitik-119-stadtfinanzen-2022.pdf.pdf>, S. 19

¹³ <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Beitraege-zur-Stadtpolitik/2022/beitraege-zur-stadtpolitik-119-stadtfinanzen-2022.pdf.pdf>, S. 20

nach der Bereitstellung von Bundes- und Landesmitteln zur Schaffung kommunaler Klimaschutzbudgets.“¹⁴

Der Deutsche Städtetag hat dazu eine Broschüre „Kommunalen Klimaschutz klug fördern“ und ein ausführliches Konzeptpapier vorgelegt¹⁵. Die Kommunen benötigen zum Erreichen der Klimaneutralität feste und überjährige, also langfristig verfügbare Budgets.

„Kommunen benötigen ein festes Budget für Klimaschutzmaßnahmen, das ihnen über einen Zeitraum von 10 oder mehr Jahren verlässlich zur Verfügung steht. Planungssicherheit soll dabei nicht nur langfristig gelten, sondern auch für die Verwendung der Mittel: Aus ihrem Budget muss eine Stadt alle Projekte anteilig finanzieren dürfen, die nachgewiesenermaßen klimawirksam sind.“¹⁶

¹⁴ <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Beitraege-zur-Stadtpolitik/2022/beitraege-zur-stadtpolitik-119-stadtfinanzen-2022.pdf.pdf>, S. 17

¹⁵ <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2022/kommunalen-klimaschutz-klug-foerdern-modellskizze.pdf>, 10.2.2023

¹⁶ <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2022/kurzbroschuere-kommunalen-klimaschutz-klug-foerdern-2022.pdf>, S. 3