

Oranienburg, 13.02.2025

Stellungnahme zu den Anträgen A/0024/2025, A/0026/2025, ÄA/0008/2025, ÄA/0011/2025 sowie den Mitteilungsvorlagen 0163/2024 und 0166/2025

Der Klimabeirat empfiehlt die Annahme der (Änderungs-)Anträge A/0024/2025, A/0026/2025, ÄA/0008/2025 und ÄA/0011/2025 sowie die Kenntnisnahme der Mitteilungsvorlagen 0163/2024 und 0166/2025.

Begründung:

Alle Anträge sind geeignet, auf die im Beschluss 360/15/2021 angestrebte Verlagerung von Anteilen des innerstädtischen Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu Verkehrsträgern des Umweltverbunds hin zu wirken. Zusätzlich entsprechen viele der Anträge auch der Beschlusslage aus anderen Beschlüssen oder wirken in Synergie bzw. paralleler Richtung (z.B. Umsetzung der Stadtbuslinie, Tempo 30-Abschnitte in Synergie mit Lärmaktionsplan usw.).

Insbesondere zum Tempo 30 innerorts zitieren wir aus dem Positionspapier „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“, der sich Oranienburg vor mehreren Jahren angeschlossen hat (Hervorhebungen durch den Klimabeirat):

„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**¹ – 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.“

1 Im Übrigen beträgt der Verkehrslärm, auch im Infraschallbereich, für Anwohnende ein Vielfaches des Lärmniveaus, das Windkraftanlagen im Mindestabstand vom Wohngebiet überhaupt zu erzeugen imstande sind (vgl. https://pudi.lubw.de/detailseite/-/publication/84558-Bericht_%C3%Bcber_Ergebnisse_des_Messprojekts_2013-2015.pdf; „Die Pegel der tieffrequenten Geräusche bei den betrachteten Situationen des Straßenverkehrs liegen signifikant höher als in der Umgebung von Windenergieanlagen“)