

2025/0438/100

öffentlich

Antrag

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Bündnis 90/Die Grünen



Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Erweiterung von Tempo 30 Zonen im Stadtgebiet Homburg

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Stadtrat (Entscheidung)	04.06.2025	Ö

Anlage/n

- 1 Antrag Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (öffentlich)

Fraktionsvorsitzende | Prof. Dr. Marc Piazolo
Stv. Fraktionsvorsitzender | Katrin Lauer
Stv. Fraktionsvorsitzender | Prof. Dr. Frank Kirchhoff

An den
Oberbürgermeister der Stadt Homburg
Herrn Michael Forster
Rathaus am Forum 5
66424 Homburg

Datum | 26. Mai 2025

Antrag auf Erweiterung von Tempo 30 Zonen im Stadtgebiet Homburg

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, lieber Michael Forster,

im Namen der Fraktion Die Grünen bitten wir Sie den Antrag zur erweiterten Einführung von Tempo 30 Zonen im Stadtgebiet Homburg auf die Tagesordnung der Stadtratssitzung am 4. Juni 2025 zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen



Marc Piazolo

Katrin Lauer

Antrag

Erweiterung der Tempo 30 Zonen im Stadtgebiet Homburg

Der Stadtrat beschließt die Erweiterung von Tempo 30 Zonen im Stadtgebiet Homburg. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Stadtgebiet ist grundsätzlich zu prüfen.

Ziel ist es die noch vorhandenen Tempo 50 Straßenzüge im Stadtgebiet – vornehmlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen – zu verringern. Der aktuelle Antrag nimmt Bezug auf unseren Antrag im Stadtrat (02/2022) sowie den jüngsten Anträgen in den Ortsräten Beeden (Jägershausstraße, CDU 11/2024) und Jägersburg (Saarpfalzstraße, Schloßstraße, SPD 11/2024) bezüglich konkreter Straßenzüge bzw. Straßenabschnitte.

Mit der Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in 2024 passte der Gesetzgeber die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) an.¹ Damit erhalten die Kommunen zusätzliche Handlungsspielräume für verkehrliche Maßnahmen wie Tempo 30 Bereiche, Einrichtung von Radfahrstreifen, Fußgängerüberwegen und Anwohnerparken.

Insbesondere der Lückenschluss zwischen Tempo 30 Bereichen – wie z.B. auf der Unteren und Oberen Allee oder der Kirrberger Straße – ist nun möglich. Die Erweiterung von Tempo 30 Bereichen ist u.a. für die Pirminiusstraße sinnvoll.

Auf der Grundlage der neuen gesetzlichen Spielräume bitten wir die Stadtverwaltung zeitnah zu prüfen, auf welchen Straßen bzw. Straßenabschnitten sich von der derzeit gültigen Regelgeschwindigkeit (50 km/h) begründet nicht abweichen lässt. Alle anderen Straßen bzw. -abschnitte im Stadtgebiet sind entsprechend auf Tempo 30 umzustellen.

In Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungseinheiten der Stadt Homburg (Straßenverkehrsstelle, Ordnungsamt, Stadtplanung, Klimaschutzmanagerin) werden dem Rat die Ausnahmen zur Diskussion gestellt. Bei Änderungen (z.B. für Ortsdurchfahrten) die übergeordnete Behörden, wie den Saarpfalz-Kreis bzw. den Landesbetrieb für Straßenbau, betreffen, sind diese entsprechend einzubinden.

Begründung

Für die nachhaltige Zukunftsfähigkeit Homburgs ist die stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität eine Grundvoraussetzung. Mit dem Klimapaket für Homburg hat der Stadtrat im Herbst 2019 einen Rahmen gesteckt, den es sukzessive auszufüllen gilt. Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes (2021) stellt einen solchen Baustein dar, ebenso wie die Entscheidungen zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive (EU 2021) für den städtischen Fuhrpark (BBH) und dem Stadtbus (ÖPNV). Die Einführung einer möglichst flächendeckenden Tempo-30-Zone im Stadtgebiet ist eine kleine Stellschraube auf dem langen Weg zur

¹ Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrs-Ordnung (Bundesanzeiger 3. April 2025; veröffentlicht in: BAnz AT 09.04.2025 B2).

kommunalen Klimaneutralität. Damit unterstützt der Stadtrat die implizite Beauftragung für mehr Klimaschutz durch das Bundesverfassungsgericht (veröffentlichte Urteil vom 29.04.2021).

Durch angemessene Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr kann nach Ansicht von Umwelt- und Verkehrsverbänden sowie des Deutschen Städtetages die Lebensqualität für Anwohner:innen deutlich verbessert werden.² Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen hat für die dort lebenden Menschen eine Vielzahl an positiven Auswirkungen:

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit** für die weniger geschützten Verkehrsteilnehmerinnen wie Radfahrende, Zufußgehende, Schulkinder und mobilitätseingeschränkte Menschen. Insbesondere die Zuwegungen zu den Schulen müssen sicherer sein, damit Kinder und Jugendliche ihre Wege sicher und selbstaktiv (zu Fuß oder mit dem Fahrrad) zurücklegen können. Das einfachere Queren von Straßen verringert zudem die zerschneidende Wirkung einer schneller befahrenen Straße (u.a. in Beeden, Einöd, Schwarzenbach, Schwarzenacker, Jägersburg, Bruchhof-Sandorf, Kirrberg). Eine niedrigere Geschwindigkeit dient der Gefahrenabwehr, indem die Unfallgefahr sinkt. Sie stellt somit eine sinnvolle Präventivmaßnahme dar.
Beispielsweise reduzieren sich bei Tempo 30 die „Anhaltewege“ (Reaktions- plus Bremsweg) von Fahrzeugen gegenüber Tempo 50 deutlich. Kommt es trotzdem zu Kollisionen verringern sich sowohl Aufprallgeschwindigkeiten als auch die Unfallschwere signifikant. Zudem erweitert sich das Sichtfeld der Fahrzeuglenkenden bei geringeren Geschwindigkeiten und Gefahren werden früher erkannt.
Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes hatte das Bundeskabinett im April 2021 u.a. festgestellt, 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.³
- **Weniger Lärm, bessere Luft** – durch die Verkehrsberuhigung werden die Straßen leiser und die Schadstoffbelastung sinkt aufgrund des konstanteren Verkehrsflusses. Oft lassen sich gültigen Lärmpegelrichtwerte – für den Tag- wie für den Nachtbereich – problemlos durch die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 erreichen (z.B. für die Pirminiusstraße). Weitere positive Effekte einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 sind die wahrnehmbaren Reduktionen von Feinstäuben in der Atemluft wie auch Abgas-Schadstoffe infolge des geringeren Kraftstoffverbrauchs.

² U.a. Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – Eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr, Deutscher Städtetag, Positionspapier (6. Juli 2021 und Pressemitteilung 20. Juni 2024) – über 70 unterstützende Städte zum 8.12.2021 (inkl. Saarbrücken) | Tempo 30, Soforthilfepapier, Verkehrsclub Deutschland (11/2021).

³ Deutscher Städtetag (06.07.2021) S. 3; vgl. Antrag Tempo 30 in der Pirminiusstraße, Stadtratsfraktion vom 30.09.2020.

- **Höhere Substanzerhaltung der Straßen** - der Erhaltungsaufwand des Straßenbelags bei geminderter Fahrgeschwindigkeit wird deutlich gemindert; dies gilt insbesondere für den LKW-Verkehr. Substanzverschleißende Bremsvorgänge kommen nur noch selten vor, und die für den Straßenbelag schädlichen Schubbeanspruchungen reduzieren sich erheblich. Mit Blick auf die prekäre Haushaltsituation der Stadt und des Landes sind substanzerhaltende Maßnahmen in der Aufrechterhaltung der Verkehrsinfrastruktur sinnvoll. Gleichzeitig sind die Kosten der Einführung möglichst flächendeckender Tempo 30 Zonen überschaubar und stellen damit eine nachhaltige Investition für unsere Stadt dar.
- **Regelungen im Straßenverkehr vereinfachen** ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen. Mit der generellen Regelung auf Tempo 30 und der Beweisumkehr für abweichende Geschwindigkeiten innerorts ließe sich z.B. der Schilderwald reduzieren. Gleichzeitig fänden sich alle Verkehrsteilnehmenden einfacher im Straßenverkehr zurecht.

Insgesamt wird die Leistungsfähigkeit für den Verkehr durch Tempo 30 nicht eingeschränkt, während sich die Lebens- und Aufenthaltsqualität für Bürgerinnen und Bürger spürbar erhöht. Der Deutsche Städtetag hierzu: „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.“



Marc Piazzolo

Katrin Lauer