

01
Bundesstadt
Bonn

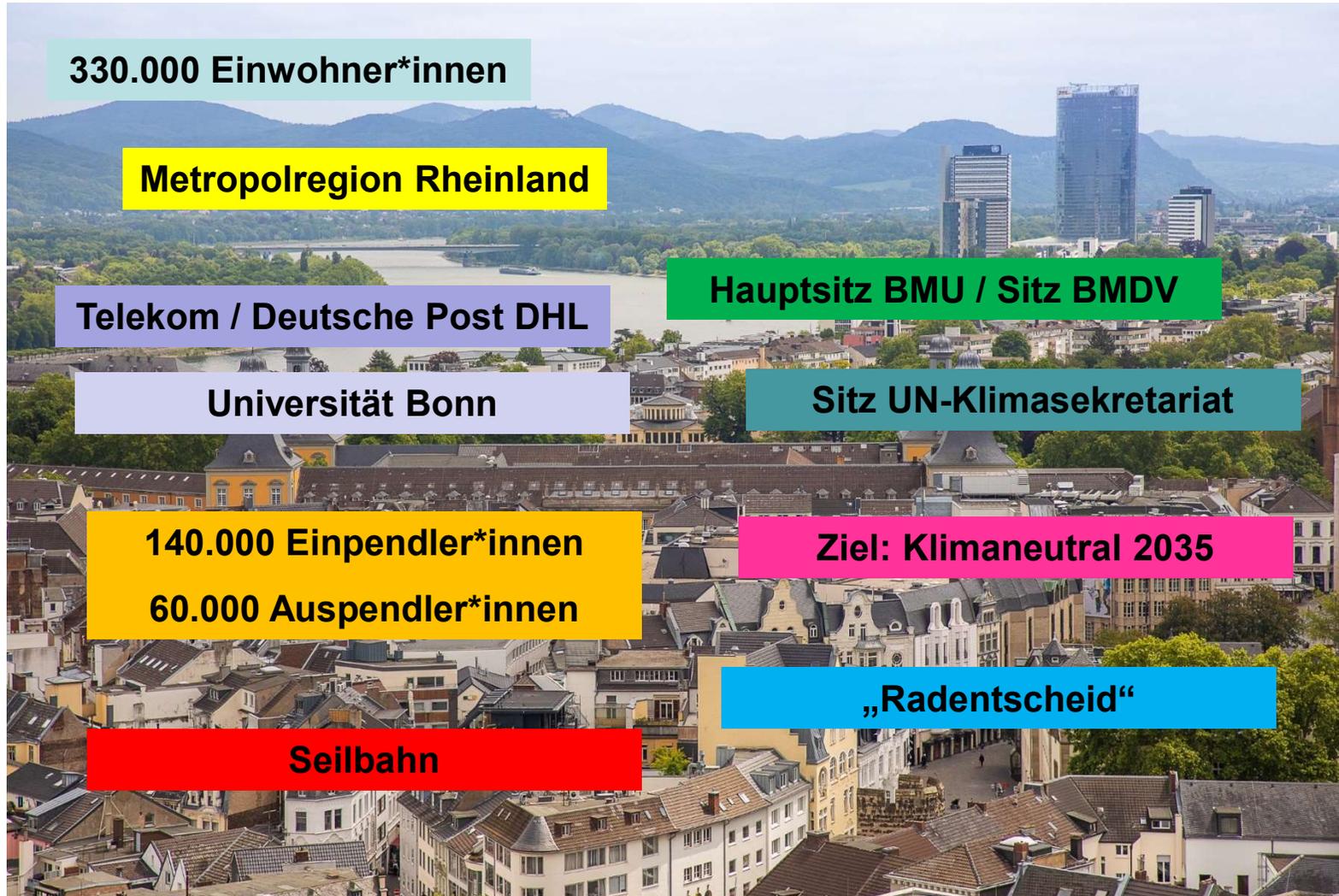


STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.

01

Bundesstadt

Bonn



330.000 Einwohner*innen

Metropolregion Rheinland

Telekom / Deutsche Post DHL

Hauptsitz BMU / Sitz BMDV

Universität Bonn

Sitz UN-Klimasekretariat

140.000 Einpendler*innen
60.000 Auspendler*innen

Ziel: Klimaneutral 2035

„Radentscheid“

Seilbahn

**STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.**

02

Geschwindigkeits- Beschränkungen

Tempo 30 innerorts

- Ausgangslage – rechtlich nur zwei Möglichkeiten:
 - Tempo 30 – Zone: Wohngebiete, keine Vorfahrt, keine Radverkehrsanlagen
 - Tempo 30 streckenbezogen: Hohe Hürden § 45 StVO (Gefahrenabwehr)
- Ratsbeschluss: Tempo 30 aus Lärmschutzgründen
- Ratsbeschluss: Modellprojekt Tempo 30
 - BMVI: Versuch Tempo 30 innerörtliche Regelgeschwindigkeit nicht zulässig
 - Vorgehen: Testweise Ausweisung streckenbezogen Tempo 30
- **Großes Interesse an mehr Tempo 30, wo es Sinn macht**
- **Anforderungen Straßenverkehrsrecht senken, mehr Spielraum für Kommunen, außerhalb Gefahrenabwehr**

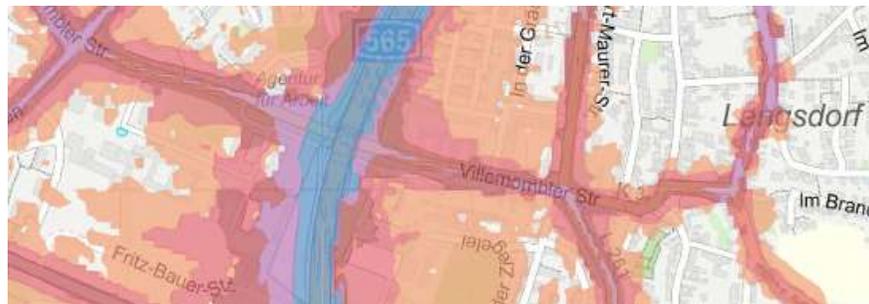


02

Geschwindigkeits- Beschränkungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen Lärm

- Ausgangslage: Lärmbelastung Straßenverkehr hoch
- Politische Beschlüsse: mehr Beschränkungen, auch auf BAB
- Straßenverkehrsbehörde
 - Straßen im Stadtgebiet (außer Autobahnen): Stadt Bonn
 - Bundesautobahnen: Autobahn GmbH
- Behörden handeln strikt in Kaskade StVO, VwV StVO, Lärmschutz-Richtlinien-StV
- Lärmschutz-Richtlinien-StV: Auslösewerte hoch
- Aufwändige Berechnung nach RLS-90 oder RLS-19
- **Absenkung Werte Lärmschutz-RichtlinienStV**
- **Weitere Anordnungsgrundlagen, nicht nur RLS**
- **Flexibilisierung für Straßenverkehrsbehörden, Gesamtlärmbetrachtung**



03

Parkraum-Reglungen

Parkraum-Reglungen

- Ausgangslage: Hoher Parkdruck, Fremdarker*innen
 - Gesamtstädtische Parkraumstrategie:
 - Bewohnerparken
 - Parkgebühren, Bewohner frei
 - Umsetzung quartiersbezogen, jedes Quartier ist anders
 - VwV StVO:
 - Hoher Begründungsaufwand für Parkraumregelungen, v.a. Bewohnerparken
 - Detaillierte Regelungen zur Ausgestaltung (Anteil Bewohner, Anteil freie Parkplätze)
- **Weniger Begründungs-/Gutachteraufwand**
- **Mehr Freiheit für Kommunen bei Ausgestaltung Parkregelungen**



04

Fazit

Fazit

- Große Aufgeschlossenheit in Kommunen für Maßnahmen der Mobilitätswende.
- Mobilitätswende vor Ort braucht Unterstützung, finanziell aber auch rechtlich.
- Mehr Freiheit und Gestaltungsmöglichkeiten für Kommunen bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen sinnvoll.

