

Betreff
Interfraktioneller Antrag; hier: Erklärung zum Beitritt zur Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"

<i>Fachbereich:</i> Fachbereich 2 - Finanzen und interner Service	<i>Datum</i> 17.03.2022
<i>Sachbearbeitung:</i> Dirk Mielke	
<i>Aktenzeichen:</i>	

<i>Beratungsfolge (Zuständigkeit)</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ratsversammlung der Stadt Plön (Entscheidung)	30.03.2022	Ö

Sachverhalt:

Auf den anliegenden interfraktionellen Antrag wird verwiesen.

Finanzielle Auswirkungen:

./.

Klimarelevanz & Begründung: Positiv Negativ keine

Beschlussvorschlag:

Auf den anliegenden interfraktionellen Antrag wird verwiesen.

I.A.
Mielke

Anlagen:

Interfraktioneller Antrag

An die
Bürgervorsteherin der Stadt Plön
Mechtilde Gräfin von Waldersee
per E-Mail

nachrichtlich:
Herrn Bürgermeister der Stadt Plön
Herrn Lars Winter
per E-Mail

Betreff: Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für städteverträglicheren Verkehr.

Beschlussvorschlag:

Die Ratsversammlung bittet den Bürgermeister, für die Stadt Plön der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beizutreten.

Begründung:

Sieben Mitgliedsstädte des Deutschen Städtetages haben die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ ins Leben gerufen. Mittlerweile sind bereits über 60 weitere Städte oder Gemeinden diesem Bündnis beigetreten.

Zur Begründung wurde u. a. ausgeführt: „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 ... 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 ...“

Daneben werden „erhebliche positive Auswirkungen“ betont, die eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h haben würde. Gleichzeitig wird ausdrücklich festgestellt, dass „Tempo 30“ eine Maßnahme für die Städte und Gemeinden und die Menschen, die dort wohnen, jedoch keine Maßnahme, die sich gegen den Autoverkehr richtet, sei.

Die Kommunen haben allerdings noch nicht die Möglichkeit zu entscheiden, wann und wo Geschwindigkeiten, unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange, flexibel und ortsbezogen angeordnet werden können.

In diesem Zusammenhang weisen die Gründerinnen und Gründer der Initiative darauf hin, dass der Deutsche Bundestag am 17.01.2020 in seiner mit der Mehrheit angenommenen Entschließung „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“ einen eindeutigen Auftrag an den Bund formuliert habe, den Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, von der innerörtlichen Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h nach eigenem Ermessen auch auf
ratsversammlung - initiative lebenswerte städte

Hauptverkehrsstraßen abzuweichen, wenn es den stadtpolitischen Zielen dient. Demnach werde in der Entschließung u. a. gefordert, „es Kommunen durch eine Veränderung der gesetzlichen Vorgaben zu erleichtern, innerorts die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h für ganze Straßen unabhängig von besonderen Gefahrensituationen anzuordnen“.

Ferner habe die Konferenz der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister der Länder (VMK) am 16.04.2021 den Bund einstimmig aufgefordert, die in einer Ad-Hoc-AG der VMK erarbeiteten Vorschläge „im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens, insbesondere von StVO, der VwV-StVO und Straßenverkehrsgesetz, in Abstimmung mit den Ländern ggf. zu berücksichtigen“. Zu diesen Vorschlägen gehöre u. a. eine Ergänzung des § 39 StVO („Innerhalb geschlossener Ortschaften ist auch auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zu rechnen“) und ein Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.

Außerdem habe das Bundeskabinett in seiner Sitzung am 23.04.2021 einen neuen Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) beschlossen, u. a. mit der Feststellung, dass es bedeutsam sei, „in Mischverkehren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren“. Damit liefere der Bund eine weitere Begründung, „Tempo 30“ auch im Hauptverkehrsstraßennetz anzuordnen.

Bei der Forderung, die Handlungsspielräume der Städte bei der Anordnung von „Tempo 30“ im Hauptverkehrsstraßennetz der Städte zu vergrößern, gehe es der Initiative nicht um eine undifferenzierte und pauschale Maßnahme. Die Änderung des Rechtsrahmens solle deshalb durch ein vom Bund gefördertes und zentral evaluiertes Modellvorhaben in mehreren Städten begleitet werden.

Das Modellvorhaben ermögliche, verschiedene Aspekte vertieft zu untersuchen, die genauerer Betrachtung bedürfen. Das helfe, bei der Anwendung des neuen Rechtsrahmens etwaige negative Begleiteffekte der Neuregelung minimieren zu können bzw. ggf. rechtlich nachzusteuern.

Das Modellvorhaben könne demnach u. a. folgende Themen umfassen:

- 1.) Der straßengebundene ÖPNV dürfe durch niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz nicht signifikant benachteiligt werden. Es solle untersucht werden, in welchem Umfang solche Nachteile auftreten (z. B. Reisezeit, Auswirkungen auf betriebliche Kosten) und mit welchen Maßnahmen sie kompensiert werden können.
- 2.) Auf vielen Hauptverkehrsstraßen könne aus Platzgründen nicht oder nur mit erheblichem zeitlichem Vorlauf eine ausreichend dimensionierte separate Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden. Die Anordnung von „Tempo 30“ könne hier (auch als Zwischenlösung) bei Mischverkehr bzw. nicht ausreichenden Infrastrukturangeboten (z. B. Schutzstreifen) die Sicherheit erhöhen. Dazu fehle es aber bislang an belastbaren Untersuchungen.

Das Präsidium des Deutschen Städtetages hat in seiner Sitzung am 30. Juni 2021 seinen Beschluss vom April 2016, den Städten mehr Handlungskompetenzen bei der Festlegung stadtverträglicher Geschwindigkeiten zuzubilligen, wiederholt. Dies könne aus Sicht des Gremiums einen maßgeblichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Die Vorschläge der „Städteinitiative Tempo 30“ böten eine gute Grundlage, die durch Regeländerung ermöglicht und in Modellversuchen erprobt werden sollte.

Bezogen auf Plön, ergeben sich zwei Punkte, die wir noch einmal herausstellen wollen:

- 1.) Abseits der beiden Bundesstraßen B 76, B 430 ist bereits mit ganz wenigen Ausnahmen flächendeckend „Tempo 30“ eingeführt. D. h. die Einschränkungen für den Verkehr sind überschaubar.
- 2.) Die Lärmbelastung entlang der beiden Bundesstraßen B 76, B 430 ist enorm. Tatsächlich liegt die Lärmbelastung entlang der B 76 zwischen dem Knoten mit der B 430 (Bullenwarder) und der „Fegetasche“ teilweise über den Grenzwerten der Bundesimmissionsschutzverordnung. Die Lärmbelastung ließe sich durch diese Maßnahme deutlich reduzieren. Die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens geplanten Lärmschutzwände werden noch Jahre auf sich warten lassen, werden durch die Vertunnelung das Stadtbild deutlich negativ beeinflussen und nicht für alle Betroffenen zu einer Verbesserung beim Lärmschutz führen. Insbesondere die stark betroffene östliche Rautenbergstraße, die nicht mehr Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist, würde von „Tempo 30“ stark profitieren

Mit diesem Antrag unterstützen wir das Bündnis, dass sich dafür einsetzt, die Entscheidung was eine „angemessene Geschwindigkeit“ ist, von der Bundesebene auf die kommunale Ebene zu verschieben. Verkehrsminister Volker Wissing lässt sich in Bezug auf den Handlungsspielraum der Kommunen mit den Worten zitieren: „Sie wissen am besten, was für ihre Bewohner gut ist.“.

Wenn es bei Zeiten in unseren Händen liegt zu entscheiden, was eine „angemessene Geschwindigkeit“ auf Plöner Straßen ist, gewinnen die Plönerinnen und Plöner, unsere Stadt und letztlich auch der Tourismus!

Ingo Buth
Dorit Dahmke
Kyra Grieser
Stefanie Meyer
Jörg Schröder
Yorck Wegener

Anlage: Positionspapier „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für städteverträglicheren Verkehr.“

LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN – EINE NEUE KOMMUNALE INITIATIVE FÜR STADTVERTRÄGLICHEREN VERKEHR

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** – 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.

Deshalb muss das Straßenverkehrsrecht zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerorts (30 km/h als Regel, andere Geschwindigkeiten je nach örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen als Ausnahme) neu regeln. Die Kommunen haben immer noch nicht die Möglichkeit zu entscheiden, wann und wo Geschwindigkeiten flexibel und ortsbezogen angeordnet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss endlich überall über die zuständigen Straßenverkehrsbehörden so angeordnet werden können, wie es unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen ist. Dies nutzt den Städten, erweitert ihre Gestaltungsfreiheit und öffnet ihre Entwicklung in Richtung mehr Lebendigkeit, Lebensqualität und Nachhaltigkeit.

Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten - auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.

Diese Forderung ist alles andere als radikal – sie ist anderswo in Europa längst umgesetzt und bewegt sich auch in Deutschland in einem Umfeld von aktuellen politischen Positionierungen, die die Dringlichkeit dieser Anpassung des Rechtsrahmens unterstreichen:

- Der **Deutsche Bundestag** hat am 17.01.2020 in seiner mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen angenommenen **Entschließung „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im 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“*.
- Die **Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK)** hat am 16.04.2021 zum Tagesordnungspunkt **„Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“** den Bund einstimmig aufgefordert, die in einer Ad-Hoc-AG der VMK erarbeiteten Vorschläge *„im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens, insbesondere von StVO, der VwV-StVO und Straßenverkehrsgesetz, in Abstimmung mit den Ländern ggf. zu berücksichtigen“*. Zu diesen Vorschlägen gehört u. a. eine Ergänzung des § 39 StVO (*„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist auch auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zu rechnen“*) und ein Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.

- 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.
- 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.

Bei der Forderung, die Handlungsspielräume der Städte bei der Anordnung von Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz der Städte zu vergrößern, geht es nicht um eine undifferenzierte und pauschale Maßnahme. Die Änderung des Rechtsrahmens soll deshalb durch ein vom Bund gefördertes und zentral evaluiertes **Modellvorhaben** in mehreren Städten begleitet werden. Das Modellvorhaben ermöglicht, verschiedene Aspekte vertieft zu untersuchen, die genauerer Betrachtung bedürfen. Das hilft, bei der Anwendung des neuen Rechtsrahmens etwaige negative Begleiteffekte der Neuregelung minimieren zu können bzw. ggf. rechtlich nachzusteuern. Das Modellvorhaben kann u. a. folgende Themen umfassen:

- Der **straßengebundene ÖPNV** darf durch niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz nicht signifikant benachteiligt werden. Es soll untersucht werden, in welchem Umfang solche Nachteile auftreten (z. B. Reisezeit, Auswirkungen auf betriebliche Kosten) und mit welchen Maßnahmen sie kompensiert werden können.
- 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. Dazu fehlt es aber bislang an belastbaren Untersuchungen.
- Tempo 30 im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz soll nicht zu **Verdrängungseffekten** mit einer erhöhten Belastung untergeordneter Straßen führen. Besondere Bedeutung hat deshalb ein störungsarmer Verkehrsfluss. Es können ggf. aber auch ergänzende regulierende Maßnahmen im Nebennetz sinnvoll sein (z. B. Höchstgeschwindigkeiten < 30 km/h, Umgestaltung von Quartiersstraßen nach dem Vorbild von „Superblocks“ und anderes).

ERKLÄRUNG

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister:innen und Stadtbaurät:innen der unterzeichnenden Städte erklären daher:

1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.
3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u. a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.

6. Juli 2021 [im Original mit Unterschriften der Beigeordneten]

Stadt Freiburg im Breisgau
Bürgermeister

Stadt Leipzig
Bürgermeister und Beigeordneter

Stadt Aachen
Stadtbaurätin und Beigeordnete

Stadt Augsburg
Baureferent

Landeshauptstadt Hannover
Stadtbaurat

Stadt Münster
Stadtbaurat und Beigeordneter

Stadt Ulm
Bürgermeister

Die Initiative wird unterstützt von folgenden Städten und Gemeinden:

Beitritt bis zum 8. Dezember 2021 (in der Reihenfolge des Eingangs)

[Im Original: Erklärungen Oberbürgermeister/in, Bürgermeister/in, Beigeordnete oder Stadt-/Gemeinderatsbeschluss]

Stadt Darmstadt
(Stadtrat Michael Kolmer)

Stadt Marktoberdorf
(Erster Bürgermeister Dr. Wolfgang Hell, Beschluss)

Stadt Konstanz
(Bürgermeister Karl Langensteiner-Schönborn)

Stadt Friedrichshafen
(Bürgermeister Dieter Stauber)

Großstadt Pforzheim
(Bürgermeisterin Sybille Schüssler)

Stadt Tübingen
(Baubürgermeister Cord Soehlke)

Kreisstadt Lörrach
(Bürgermeisterin Monika Neuhöfer-Avdić)

Stadt Göppingen
(Baubürgermeisterin Eva Noller)

Stadt Weinstadt
(Erster Bürgermeister Thomas Deißler)

Stadt Mannheim
(Bürgermeister Ralf Eisenhauer)

Gemeinde Pullach i. Isartal
(Zweiter Bürgermeister Andreas Most)

Stadt Hildesheim
(Oberbürgermeister Dr. Ingo Meyer)

Neustadt am Rübenberge
(Bürgermeister Dominic Herbst)

Stadt Lüneburg
(Stadtrat Markus Moßmann)

Gemeinde Neufahrn bei Freising
(Erster Bürgermeister Franz
Heilmeier)

Markt Murnau am Staffelsee
(Erster Bürgermeister Rolf Beuting)

Stadt Dessau-Roßlau
(Beigeordnete Sabrina Nußbeck)

Großstadt Wolfsburg
(Stadtrat Andreas Bauer)

Großstadt Mönchengladbach
(Stadtdirektor und technischer
Beigeordnete Dr. Gregor Bonin)

Gemeinde Salzatal
(Bürgermeisterin Ina Zimmermann)

Verbandsgemeinde Goldene Aue
Gemeinde Berga (Kyffhäuser)
Bürgermeisterin Katrin Treppschuh
Gemeinde Brücken-Hackpfüffel
(Stellv. Bürgermeister Christoph
Vogler)

Gemeinde Edersleben
(Bürgermeisterin Claudia Renner)

Stadt Kelbra
(Bürgermeister Lothar Bornkessel)

Gemeinde Wallhausen
(Bürgermeister Udo Härtig)

Stadt Eggenfelden
(Erster Bürgermeister Martin Biber)

Stadt Koblenz
(Beigeordneter Bert Flöck)

Stadt Wuppertal
(Technischer Beigeordneter Frank
Meyer)

Stadt Vöhringen
(Bürgermeister Michael Neher)

Stadt Laatzten
(Stadtrat Axel Grüning)

Große Kreisstadt Eisingen/Fils
(Beschluss)

Kreisstadt Miesbach
(Erster Bürgermeister
Dr. Gerhard Braunmiller)

Stadt Dettelbach
(Beschluss)

Stadt Bonn
(Stadtbaurat Helmut Wiesner)

Stadt Kempen
(Technischer Beigeordneter Torsten
Schröder)

Stadt Karlsruhe
(Oberbürgermeister Frank Mentrup)

Großstadt Erlangen
(Oberbürgermeister Dr. Florian Janik)

Stadt Bamberg
(Oberbürgermeister Andreas Starke,
Beschluss)

Kreisstadt Bad Schwalbach
(Bürgermeister Markus Oberndörfer,
Beschluss)

Stadt Wolfratshausen
(Erster Bürgermeister Klaus
Heilinglechner)

Stadt Lindenberg i. Allgäu
(Beschluss)

Großstadt Braunschweig
(Oberbürgermeister Ulrich Markurth)
(Beschluss)

Stadt Coswig (Anhalt)
(Bürgermeister Axel Clauß)

Stadt Wörth am Rhein
(Beigeordneter Dr. Thomas Krämer)

Stadt Ronnenberg
(Beschluss)

Stadt Coburg
(Oberbürgermeister Dominik
Sauerteig)

Stadt Oldenburg
(Oberbürgermeister Jürgen
Krogmann)

Große Kreisstadt Kitzingen
(Beschluss)

Stadt Marburg
(Oberbürgermeister Dr. Thomas
Spieß, Beschluss)

Stadt Biberach an der Riß
(Baubürgermeister Christian
Kuhlmann)

Markt Altdorf
(Beschluss)

Stadt Friedberg (Hessen)
(Erste Stadträtin Marion Götz,
Beschluss)

Markt Mering
(Erster Bürgermeister Florian A.
Mayer)

Stadt Hof
(Beschluss)

Stadt Halle (Saale)
(Bürgermeister Egbert Geier)

Stadt Idstein
(Beschluss)

Stadt Krefeld
(Beigeordneter Marcus Beyer,
Beschluss)

Stadt Senden (Bayern)
(Erste Bürgermeisterin
Claudia Schäfer-Rudolf) (Beschluss)

Stadt Saarbrücken
(Oberbürgermeister Uwe Conradt)

Stadt Maintal
(Bürgermeisterin Monika Böttcher)
(Beschluss)

Stadt Viernheim
(Bürgermeister Matthias Baaß)

Stadt Köln
(Beigeordneter Ascan Egerer)

Stadt Düsseldorf
(Beigeordneter Jochen Kral)
(Beschluss)

Stand: 08.12.2021