

Auszug aus der Niederschrift zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität vom 14.06.2022

Öffentlicher Teil

TOP . Vorschlag der SPD-Fraktion hier: Beitritt zur Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit"

0237/2022

Vorberatung

ungeändert beschlossen

Herr König teilt mit, dass der Antrag ursprünglich für die BV Mitte gestellt worden sei, die sich dem Vorschlag bei einer Enthaltung einstimmig angeschlossen habe. Die BV Mitte hoffe, dass durch eine Umsetzung die Verkehrsflüsse, insbesondere in den Problemzonen des Innenstadtbereiches, besser geregelt werden können. Es bedeute nicht, dass im gesamten Stadtgebiet Tempo 30 vorgeschrieben werden soll, aber die Kommunalpolitik erhalte die Möglichkeit, dies an prägnanten Stellen so zu regeln, bevor jemand zu Schaden gekommen sei. Als Beispiel führt er einen Bereich der Eppenhauser Straße an, an dem ein Kindergarten und ein Übergang zur Schule liegen würden. Die Verkehrsbehörde lehne dort bislang Tempo 30 ab, da es sich um eine Bundesstraße handle und keine besondere Gefahrensituation vorliegen würde.

Seine Fraktion halte die von der Initiative angedachte Regelung für sinnvoll. Diese ermögliche auch ein entspannteres Fahren für Radfahrer.

Herr Voigt kann dem Vorgetragenen nicht folgen. Seine Fraktion werde der Vorlage nicht zustimmen, da es Probleme sowohl beim motorisierten Individualverkehr als auch beim ÖPNV gebe, bei dem dies Fahrplanänderungen bei den Bussen erforderlich mache. Man eröffne so eventuell auch der Verwaltung die Möglichkeit, ganze Stadtbereiche auf Tempo 30 zu drosseln, wie es in Hagen-Nord teilweise schon gegeben sei. Die grundsätzliche Idee sei aber nicht falsch.

Herr Schmidt teilt mit, dass seine Fraktion den Vorschlag auch ablehnen werde.

Man fürchte beispielsweise bei Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit negative Auswirkungen auf den Handel. Die SIHK möchte, dass die Innenstadt für Kunden und Arbeitnehmer weiterhin gut und bequem erreichbar sei.

Es gebe andere Ansätze, um einen Teil des Verkehrs aus der Innenstadt herauszunehmen; beispielsweise Park & Ride. Hagen befinde sich im Wettbewerb mit anderen Städten. Wenn die Möglichkeiten, die Innenstadt mit dem Auto zu erreichen, erschwert würden, könnte das dazu führen, dass Kunden Hagen fernbleiben und die Nachbarstädte anfahren würden.

Es bedürfe eines Gesamtkonzeptes, um allen Interessengruppen gerecht werden zu können. Einzelmaßnahmen seien kontraproduktiv.

Herr Sporbeck hält die vorgeschlagene Maßnahme für ein solches Gesamtkonzept, zu dem Ausnahmen definiert werden könnten. Dies sei das, was man brauche, da es zurzeit eine wilde Abfolge an Geschwindigkeitsbeschränkungen gebe.

In Basel, das etwas größer als Hagen sei, würden im Innenstadtbereich viele Straßenbahnen fahren. Es gebe dort Tempo 30, moderaten Autoverkehr und nur wenig Ampeln. Das System würde funktionieren.

Seine Fraktion werde den Vorschlag der SPD-Fraktion unterstützen, da man so die Möglichkeit hätte, das Verkehrswesen sorgsam in eine überschaubare und vernünftige Zukunft zu entwickeln.

Herr Arlt äußert die Verständnisfrage, ob gerade eine Grundsatzdiskussion zu Tempo 30 oder Tempo 50 in bebauten Innenstadtbereichen geführt werde. Er zitiert aus dem Antrag der Initiative „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.“ und betont den „integrierten Bestandteil“.

An anderer Stelle heiße es „Es soll möglich sein, dass die Städte, die jetzt nicht das Recht nach § 45 StVO besitzen, 30 km/h anzuordnen, zukünftig anordnen dürfen, sobald sie es für notwendig erachten“.

Weiterhin möchte er auf praktische Bedarfe hinweisen. Im Bezirk Eilpe/Dahl gäbe es auf der Bundesstraße Bereiche, für die auch die Straßenverkehrsbehörde Tempo 30 für erwägenswert halte, dieses aber aus rechtlichen Gründen nicht anordnen dürfe.

Herr Homm *[Wortbeitrag aufgrund nicht eingeschalteten Sprechermikrofons in der Aufzeichnung nicht verständlich]*

Herr Reh würde aus den Anträgen der Initiative und der SPD auch nur gerne die Möglichkeit für die Stadt Hagen haben, flexibel das Tempo regulieren zu können. In Dahl oder der Rembergstraße würde die Stadtverwaltung gerne Tempo 30 anordnen, dürfe es aber nicht.

Herr Schmidt zitiert bezogen auf die Ausführungen von Herrn Arlt aus der Vorlage: „Die Verwaltung nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ des Deutschen Städtetags setzt sich für eine Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften ein.“ Dies sei in seinen Augen unmissverständlich und hätte Folgen auch für den Busverkehr. Bei einer gewünschten dichten Taktung müssten mehr Busse eingesetzt werden, was zu Kostensteigerungen führen würde.

Man sollte bei dieser Thematik nicht „aus der Hüfte schießen“, sondern eventuell einen Gutachter einbinden.

Herr Voigt vertritt die Meinung, dass der Antrag zwar dazu führen könne, dass der eine oder andere auf den ÖPNV umsteige, im Grunde aber Stückwerk sei. Man habe „das große Ganze“ nicht im Blick.

In Dortmund sei man mutiger und habe beispielsweise im Innenstadtring Parkplätze entfernt und dafür 3 Meter breite, baulich getrennte Radwege angelegt. Vielleicht sollte man auch in Hagen mehr Mut beweisen.

Herr König wehrt sich gegen die Einlassung von Herrn Schmidt, dass der Antrag „aus der Hüfte geschossen“ sei. Die BV Mitte habe dazu intensiv beraten. Im Bereich der BV Mitte sei der Leidensdruck möglicherweise höher als in anderen Stadtteilen. Es sei in-

zwischen auch kein Antrag der SPD-Fraktion mehr, sondern ein einstimmiger Beschluss der BV Mitte, mit dem der Rat aufgefordert werde, einen entsprechenden Beschluss zu fassen.

Herr Schmidt habe nur den Satz zitiert, der zu den eigenen Ansichten passe. Es gebe aber auch noch den sich anschließenden Satz „Ziel einer solchen StVO-Novelle ist es nicht, flächendeckend und ausnahmslos Tempo 30 einzuführen.“

Innerhalb des Innenstadtringes gebe es bereits überall Tempo 30.

In Bezug auf den erwähnten Wettbewerb mit anderen Städten erläutert er, dass auch dort mit entsprechenden Maßnahmen zu rechnen sei.

Die vorgeschlagene Antrag sei kein Stückwerk, sondern ein Baustein, um im Rahmen eines Gesamtwerkes entsprechende Maßnahmen auch umsetzen zu können.

Er bittet dringend darum, den Antrag nicht als generellen Angriff auf die Autofahrer zu verstehen.

Herr Arlt dankt für die klarstellende Zitierung des 2. Satzes. In die politische Diskussion wolle er sich nicht einmischen, aber es sei ihm wichtig, dass über das Richtige diskutiert werde. Dies sei nicht die Grundgeschwindigkeit in Innenstädten, sondern der formulierte Antrag. Er verstehe das Beantragte als zusätzliches Instrument, das den Städten bislang nicht zur Verfügung stehe.

Wenn konzeptionell vorgegangen werden soll, müsse man auch Optionen haben.

Eine kommunale Konzeption ergebe erst dann Sinn, wenn der Gesetzgeber die StVO entsprechend öffne.

Herr Schmidt vertritt die Auffassung, dass es einen Grund habe, dass die Kommune nicht einfach Tempo 30 an Bundesstraßen anordnen könne. Der Verkehr solle hier zügig durchlaufen. Es gebe jedoch bei besonderen Gefahrenlagen Ausnahmemöglichkeiten. Auf der Hohenlimburger Straße sei beispielsweise einmal wegen des schlechten Straßenbelages eine Temporeduzierung angeordnet worden. Er unterstütze, dass bei Gefahrenlagen eine Temporeduzierung möglich sei, aber dann müsse die Gefahrenlage auch durch die Verkehrsbehörde festgestellt werden.

Herr König erwähnt, dass die Rembergstraße und die Eppenhauser Straße weiterhin Bundesstraßen seien, aber keine „bevorzugte Funktion“ mehr hätten, da es den unteren Autobahnabschnitt der A46 gebe.

Im geschilderten Beispiel aus Hohenlimburg habe eine Gefahrenstelle für das Auto vorgelegen. Er sehe auch Gründe, an Gefahrenstellen für Fußgänger und Radfahrer das Tempo reduzieren zu können.

Herr Ludwig berichtet von der Strecke in Dahl, in der die Stadtverwaltung erst Tempo 30 anordnen kann, wenn die Stelle in der Kurve nach einem Unfall als Gefahrenpunkt festgestellt werde.

Als Ausschuss könne man mit dem Beitritt zur Initiative ein Signal für lebenswerte Städte setzen.

Beschluss:

Der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität (UKM) empfiehlt dem Rat der Stadt Hagen, der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Ge-

schwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr“ **beizutreten**.

Damit erklärt der Rat:

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.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltung
CDU		4	
SPD	3		
Bündnis 90/ Die Grünen	3		
AfD		1	
Hagen Aktiv	1		
Bürger für Hohenlimburg / Die PARTEI		1	
FDP			1
Die Linke	1		
HAK	1		

☒ Mit Mehrheit beschlossen

Dafür: 9
Dagegen: 6
Enthaltungen: 1

