



## ÖFFENTLICHER VORSCHLAG ZUR TAGESORDNUNG

**Absender:**

SPD-Fraktion in der BV Mitte

**Betreff:**

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

**Beratungsfolge:**

16.03.2022      Bezirksvertretung Hagen-Mitte

**Beschlussvorschlag:**

Siehe Anlage

**Begründung**

Siehe Anlage

**Inklusion von Menschen mit Behinderung**

Belange von Menschen mit Behinderung

*(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)*

☒ sind nicht betroffen

**Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung**

*(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)*

☒ keine Auswirkungen (o)

An den  
Vorsitzenden der  
Bezirksvertretung Hagen-Mitte  
Herrn Ralf Quardt  
im Hause

Hagen, 23. Februar 2022

### Beitritt zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“

Sehr geehrter Herr Quardt,

wir bitten um Aufnahme des og. Tagesordnungspunktes für die Sitzung der Bezirksvertretung Hagen-Mitte am 16. März 2022, gem. § 6 Abs. 1 GeschO.

#### Antrag:

Die Bezirksvertretung Mitte fordert den Rat auf zu beschließen, dass die Stadt Hagen der Städteinitiative „**Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr**“ beitrifft. Damit erklären die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten:

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 Neuordnung 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.

**Begründung:**

Städte wie Hagen haben ein großes Interesse daran, angemessene Geschwindigkeiten auf ihren Straßen selbst festzulegen. Die Straßenverkehrsordnung und weitere noch bestehende Gesetzgebungen stehen diesem wichtigen Selbstbestimmungsrecht der Kommunen entgegen. Bürgerinitiativen, die beispielsweise Tempo-30 auf der Eugen-Richter- und der Buschey Straße, der Rembergstraße und der Altenhagener Straße einforderten, liefen bislang trotz kommunalpolitischer Unterstützung ins Leere.

Daher hält der Antragsteller es für wichtig, die seit Juli 2021 aktive kommunale Initiative unter Beteiligung des Deutschen Städtetages zu unterstützen. Bundesweit sind bereits zahlreiche große und kleine Städte beigetreten. In NRW gehören Mönchengladbach und Wuppertal ebenso dazu wie Krefeld, Köln und Düsseldorf. Der Deutsche Städtetag hält die Vorschläge für eine gute Grundlage, die in Modellversuchen erprobt werden sollte.

Die Initiative bekennt sich zur Mobilitätswende und fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten.

Freundliche Grüße



Jörg Meier  
SPD-Fraktion



## ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Betreff: Drucksachennummer: 0237/2022  
Vorschlag der SPD-Fraktion  
hier: Beitritt zur Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit"

Beratungsfolge:  
12.05.2022 Rat der Stadt Hagen



Die SPD-Fraktion stellte in der BV Mitte am 16.03.2022 den Antrag, der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten, einer neuen kommunalen Initiative für stadtverträglicheren Verkehr“ beizutreten.

Die BV Mitte fasste dazu folgenden Beschluss:

„Die Bezirksvertretung Mitte überweist den Tagesordnungspunkt zur Beratung an den Rat der Stadt Hagen und empfiehlt diesem, der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten, einer neuen kommunalen Initiative für stadtverträglicheren Verkehr“, beizutreten.

Damit erklärt der Rat der Stadt:

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.“

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. Die Diskussion zu diesem Thema ist nicht neu, schon seit Jahren fordern u. a. Verkehrswissenschaftler eine dahingehende Änderung der Straßenverkehrsordnung.

Ziel einer solchen StVO-Novelle ist es nicht, flächendeckend und ausnahmslos Tempo 30 einzuführen. Sie soll vielmehr den Städten und Gemeinden mehr Gestaltungsspielraum bei der Festlegung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten geben. Nach derzeitiger Rechtslage kann Tempo 30 nur abschnittsweise angeordnet werden, „wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht“. Dies hat zur Folge, dass die Straßenverkehrsbehörden nicht ohne Nachweis einer solchen „Gefahrenlage“ entscheiden



können, wo Tempo 30 angeordnet werden soll. Es entsteht ein Flickenteppich, bei dem die angeordneten Geschwindigkeiten aus verkehrsplanerischen Gesichtspunkten nicht immer Sinn ergeben.

Eine Änderung der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften bricht dieses Dilemma auf und ermöglicht den Städten, einheitlicher und angepasster zu planen. So kann dann ein Netz von leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen definiert werden, auf dem weiterhin Tempo 50 gelten soll. Dort jedoch, wo unter Einbeziehung aller relevanten Aspekte (z. B. überwiegende Funktion der Straße, Interessen der unterschiedlichen Nutzergruppen, Lärm-/Schadstoffemissionen, Aufenthaltsqualität etc.) eine Anordnung von Tempo 30 sinnvoll wäre, kann diese dann auch umgesetzt werden.

Dadurch wird die Wahl der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu einer wirkungsvollen und kostengünstigen Verkehrslenkungsmaßnahme: Große Teile des Verkehrs werden auf den schnellen „Hauptverkehrsachsen“ gebündelt, während Wohnquartiere von Durchgangsverkehren entlastet werden können.

Dort, wo Tempo 30 angeordnet wird, ergeben sich weitere Vorteile, wie beispielsweise eine gesteigerte Aufenthalts- und Lebensqualität, bessere Verträglichkeit zwischen Rad- und Pkw-Verkehr sowie verringerte Lärm- und Schadstoffemissionen.

Aus Sicht der Hagener Straßenbahn wird eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 als kritisch gesehen, da sich hierdurch Reisezeiten verlängern und bei Beibehaltung des Fahrplanangebots sich sowohl Fahrzeug- als auch Personalbedarf erhöhen können. Eine generelle und ausnahmslose Einführung von Tempo 30 ist jedoch, wie bereits erläutert, nicht das Ziel dieser Initiative. In jedem Fall würden also sowohl Bedenken von Verkehrsunternehmen, als auch die anderer Nutzergruppen in die Entscheidung über mögliche Tempo 30 Anordnungen sorgfältig miteinbezogen. Weder für Autofahrende, noch für Bus- oder Radfahrende soll Tempo 30 eine neue „Last“ darstellen: Es soll nur dort in Betracht gezogen werden, wo es für alle Nutzergruppen sinnvoll, nachvollziehbar und zumutbar ist.

Voraussetzung dafür ist jedoch, dass der Gesetzgeber die Straßenverkehrsordnung dahingehend ändert, dass innerhalb geschlossener Ortschaften Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit gilt.

**Die Verwaltung empfiehlt daher dem Rat der Stadt Hagen, sich der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ anzuschließen** und so ein wichtiges Zeichen für die Verkehrswende zu setzen.

gez. Erik O. Schulz  
Oberbürgermeister

gez. Henning Keune  
Technischer Beigeordneter