



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
66	StR Arnulf Rybicki	09.08.2022
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Kieseier	22944	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	07.09.2022	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	13.09.2022	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	22.09.2022	Empfehlung
Rat der Stadt	22.09.2022	Beschluss

### **Tagesordnungspunkt**

Unterstützung der Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten - eine kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr"

### **Beschlussvorschlag**

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt, sich den Forderungen der Pilotstädte anzuschließen und den Beitritt der Stadt Dortmund zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ zu erklären.

### **Personelle Auswirkungen**

Keine

### **Finanzielle Auswirkungen**

Keine

### **Klimarelevanz**

Durch den Beitritt der Stadt Dortmund zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ ergeben sich keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Klimarelevanz. Perspektivisch führt eine Änderung der Straßenverkehrsordnung zum Thema „Tempo 30 in Städten“ zu einer verstärkten Prüfung und Anordnung von Tempo-30 Bereichen und kann so zu Verringerung der Lärm- und Abgasemissionen beitragen.

Thomas Westphal  
Oberbürgermeister

Arnulf Rybicki  
Stadtrat

Ludger Wilde  
Stadtrat

### **Begründung**

Aufgrund der angestrebten sowie zwingend erforderlichen Verkehrswende und des Ziels, Städte lebenswerter und sicherer zu gestalten, ist die bereits häufig geführte Tempo-30-Diskussion erneut in vollem Gang.

Kernproblem der Thematik ist, dass nach den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) die innerörtliche Regelgeschwindigkeit auf Tempo 50 festgelegt ist und das Abweichen hiervon nur in ganz bestimmten Ausnahmefällen möglich ist. Die innerstädtische Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 gilt seit 1957 für Kraftfahrzeuge aller Art.

Nach einem langen Diskussionsprozess wurde in der 1980er-Jahren die rechtliche Grundlage zur Einrichtung und Ausweisung von Tempo-30-Zonen geschaffen. Seit der Einführung der Tempo-30-Zonen entwickelte sich die Diskussion, die Anordnung von Tempo 30 zu vereinfachen und diese in Innenstädten als Regelgeschwindigkeit festzulegen.

Allerdings konnte, bis auf einige wenige Änderungen und Vereinfachungen bei der Reduzierung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit, wie z.B. der Ausweisung von Tempo 30 vor besonders schutzwürdigen Einrichtungen, keine Änderung der bestehenden gesetzlichen Regelungen erreicht werden. Dies führt häufig zur unsinnigen Abfolge von Abschnitten innerhalb eines Straßenzuges mit ständig wechselnder Höchstgeschwindigkeit von 30 und 50 km/h.

Die Stadt Dortmund steht, wie viele andere Städte daher vor der Problematik, dass bei einer Reihe von Straßen, bei denen Tempo 30 sinnvoll und wünschenswert wäre und eine diesbezügliche Forderung seitens der Bevölkerung wie auch der Ortspolitik besteht, diese Wünsche abgelehnt werden müssen. Der Gesetzgeber hat aufgrund der Regelungen in der StVO nach wie vor die innerörtliche Regelgeschwindigkeit auf Tempo 50 normiert und eine Reduzierung an sehr strenge, gerichtlich überprüfbare Voraussetzungen geknüpft.

Zum besseren Verständnis wird ein Beispiel genannt:

Auf der Oesterstraße bestehen mehrere Tempo-30 Abschnitte, weil sich dort eine Gesamtschule und zwei Kindertagesstätten befinden. Im Rahmen der Regelfreiheit wäre es hier sinnvoll, einen durchgängigen Tempo-30 Abschnitt anordnen zu dürfen. Für die Beschilderung des durchgängigen Tempo-30 Abschnitts im Vorrangnetz fehlt aktuell allerdings noch die Ermächtigungsgrundlage.

Festzustellen ist auch, dass auch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 ein geeignetes Mittel ist, die Verkehrssicherheit, die Gesundheit, durch weniger Lärm und Luftschadstoffe, sowie das Klima zu verbessern. Auch führt ein ähnlicheres Geschwindigkeitsniveau der unterschiedlichen Verkehrsarten erfahrungsgemäß zu einer Verbesserung des Miteinanders, zu weniger Konflikten, sowie zu einer besseren gegenseitigen Rücksichtnahme.

Unfälle sind in der Regel nicht monokausal und haben zumeist mehrere verschiedene Ursachen. Aufgrund der langjährigen Ergebnisse der Unfallforschung steht jedenfalls fest, dass die Auswirkungen auf den Schweregrad der Unfälle auch im Zusammenhang mit den gefahrenen Geschwindigkeiten stehen.

Um der bereits seit Jahren bestehenden Forderung, auch des Deutschen Städtetages, Nachdruck zu verleihen, haben sich Stadtbaudezernenten /-referenten und Baubürgermeister von 7 Pilotstädten unterschiedlicher Größe und Struktur zu einer Initiative zusammengeschlossen. Dies sind im Einzelnen Aachen, Augsburg, Freiburg im Breisgau, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm. Inzwischen haben sich 165 Städte und Gemeinden der

---

kommunalen Initiative angeschlossen. Weitere Städte in Deutschland haben bereits ihre Mitwirkungsbereitschaft signalisiert.

Ziel der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ ist es, das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung so anzupassen, „dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen“.

Unter Begleitung des Deutschen Städtetags haben Vertreter\*innen der Initiativ-Kommunen im Rahmen von Arbeitstreffen gemeinsam seit letztem Jahr ein Forderungspapier (Anlage 1) erarbeitet, dass die im Oktober 2021 neugewählte Bundesregierung auffordert, die Straßenverkehrsordnung so anzupassen, dass den Kommunen im Rahmen einer Regelfreiheit selbst die Möglichkeit gegeben wird, Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anzuordnen. Ziel ist es, ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau im KFZ-Verkehr zu schaffen. Die Leistungsfähigkeit für den Verkehr wird dadurch nicht eingeschränkt, die Aufenthaltsqualität dagegen spürbar erhöht. Die Pilotstädte haben sich auch dafür ausgesprochen, die Einführung durch Modellvorhaben zu begleiten und wissenschaftlich zu evaluieren, um bspw. auch die Auswirkungen auf den straßengebundenen ÖPNV, den Radverkehr und auf Verdrängungseffekte zu untersuchen.

Das Präsidium des Deutschen Städtetages hat sich bereits einstimmig den Forderungen der 7 Pilotstädte angeschlossen.

### **Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit des Rates der Stadt Dortmund ergibt sich aus § 41 Abs. 1 lit. u GO NRW und § 4 Abs. 2 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 01.06.2017.