

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 24.06.2026
AZ.: IV/66.1

WP 25-30 SV 66/012

Antragsvorlage

Antrag der AfD vom 09.06.2026: Rücknahme der neuen Tempo-30- Beschränkungen auf Hildener Hauptverkehrsstraßen

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
AfD			
Grüne			
FDP			
Linke			
BA Piraten			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

Organisatorische Auswirkungen

ja
 ja

nein
 nein

noch nicht zu übersehen
 noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Hilden

08.07.2026

Kenntnisnahme

045-26 Antrag AfD Rücknahme Tempo-30-Beschränkungen

Antragstext:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt,

1. die neu angeordneten ganztägigen Tempo-30-Regelungen auf der Hochdahler Straße, der Gerresheimer Straße sowie auf weiteren betroffenen Hauptverkehrs- und Verbindungsstraßen im Stadtgebiet aufzuheben,
2. die entsprechende Beschilderung unverzüglich wieder zu entfernen und die vorherige Beschilderungslage wiederherzustellen.

Erläuterungen zum Antrag:

Die Stadt Hilden hat Ende Mai 2026 mitgeteilt, dass Anfang Juni weitere Tempo-30-Bereiche eingerichtet werden. Betroffen sind unter anderem die Hochdahler Straße, die Gerresheimer Straße sowie weitere wichtige Hauptverkehrs- und Verbindungsstraßen im Stadtgebiet.

Die AfD-Fraktion hält diese Ausweitung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen für verkehrspolitisch falsch. Hauptverkehrsstraßen haben die Aufgabe, den Verkehr zu bündeln, den Verkehrsfluss zu gewährleisten und Wohn- sowie Nebenstraßen zu entlasten. Werden diese Achsen künstlich verlangsamt, drohen Ausweichverkehre, längere Fahrzeiten und zusätzliche Belastungen für Bürger, Pendler, Gewerbetreibende, Handwerker, Lieferverkehr sowie ÖPNV.

Ein warnendes Beispiel bietet die Landeshauptstadt Düsseldorf. Dort wurden unter dem damaligen SPD-Oberbürgermeister Thomas Geisel sogenannte Umweltpuren eingerichtet, die auf zentralen Verkehrsachsen massiv in den Verkehrsfluss eingriffen und erhebliche Kritik auslösten. Nach einem politischen Mehrheitswechsel wurden diese Maßnahmen wieder zurückgenommen. Auch wenn die Situation in Hilden nicht eins zu eins vergleichbar ist, zeigt das Beispiel: Verkehrspolitische Eingriffe auf Hauptachsen sollten nicht gegen die Alltagserfahrung vieler Verkehrsteilnehmer durchgesetzt werden.

Besonders fragwürdig ist die Hildener Begründung mit dem Lärmschutz. Aus Sicht der AfD-Fraktion ist es nicht überzeugend, ganztägiges Tempo 30 auf wichtigen Hauptverkehrsstraßen pauschal mit „Lärmschutz“ zu rechtfertigen. Wer echten Lärmschutz will, muss insbesondere die Nachtstunden, konkrete Belastungsschwerpunkte und die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten betrachten.

Hinzu kommt, dass die Stadt selbst mitteilt, dass die Ampelschaltungen zunächst unverändert bleiben und erst im Jahr 2027 neu berechnet werden sollen. Damit wird die Geschwindigkeitsreduzierung eingeführt, bevor wichtige Voraussetzungen für einen weiterhin funktionierenden Verkehrsfluss überprüft und gegebenenfalls angepasst wurden.

Die AfD-Fraktion spricht sich für eine sachliche und ideologiefreie Verkehrspolitik aus. Tempo 30 ist vor Schulen, Kindergärten, Seniorenheimen und an besonderen Gefahrenstellen ausdrücklich sinnvoll und richtig. Gerade deshalb muss jedoch zwischen solchen konkreten Schutzbereichen einerseits und leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen andererseits unterschieden werden. Auf Hauptverkehrsstraßen darf Tempo 30 nicht zum Regelfall werden.

Marlon Buchholz
und Fraktion

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Antrag der AfD-Fraktion fordert die Rücknahme der Tempo-30-Anordnungen auf Hauptverkehrsstraßen (u. a. Hochdahler Straße und Gerresheimer Straße). Die Straßenverkehrsbehörde nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Rechtliche Bindung und Unzuständigkeit des Rates:

Die Prüfung und der Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen richten sich nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) und den hierzu ergangenen Verwaltungsvorschriften. In diesem Bereich handelt die Stadtverwaltung als Untere Straßenverkehrsbehörde rechtlich eigenständig. Es handelt sich um eine Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung im Rahmen der staatlichen Gefahrenabwehr.

Der Rat der Stadt Hilden besitzt in Angelegenheiten der ordnungsrechtlichen Gefahrenabwehr kein Mandat, um die Rücknahme rechtmäßiger verkehrsbehördlicher Anordnungen zu beschließen.

Anlass der Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde:

Der Rat der Stadt Hilden hat am 26.06.2024 den Lärmaktionsplan der Stufe 4 mehrheitlich beschlossen, der unter anderem die Maßnahme zur ganztägigen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 vorsieht.

Mit diesem Beschluss hat der Rat von seinem Initiativrecht Gebrauch gemacht und die Straßenverkehrsbehörde beauftragt, die Umsetzung der Maßnahme auf Basis der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zu prüfen.

Ermessensreduzierung (Gesundheitsschutz):

Der Antrag bewertet ganztägiges Tempo 30 pauschal als nicht überzeugend und fordert eine Beschränkung auf konkrete Schutzbereiche oder andere Gegebenheiten. Dies widerspricht der fachlichen Datenlage. Die Lärmbelastungen und die Ermittlung der Anzahl der von Lärmbelastungen betroffenen Personen wurden auf den von der Anordnung betroffenen Streckenabschnitte entsprechend den straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben im Jahr 2025 fachgutachterlich nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) berechnet. Die Ergebnisse belegen unbestreitbare Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A). Ab diesem Schwellenwert ist von einer konkreten Gesundheitsgefahr für die Wohnbevölkerung auszugehen. Da die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschritten ist, verdichtet sich das Einschreitensermessen der Straßenverkehrsbehörde massiv. Ein ordnungsbehördliches Einschreiten zur Gefahrenabwehr ist somit zwingend geboten.

Behauptung Ausweichverkehr:

Der Antrag prognostiziert Ausweichverkehre in Wohn- und Nebenstraßen. Die Erkenntnisse des Umweltbundesamtes belegen jedoch, dass bei Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen regelmäßig keine erheblichen Verkehrsverlagerungen in Wohngebiete festzustellen sind. Die Nebenstraßen in Hilden verfügen über eine wohngebietstypische Gestaltung, die sie als Ausweichroute unattraktiv machen, während das übergeordnete Netz mit den fahrdynamisch gestalteten Fahrbahnen der Hauptsammelstraßen sowie die vorhandenen Umgehungsstraßen weiterhin zur Bündelung zur Verfügung stehen.

Auch die ersten Beobachtungen der Straßenverkehrsbehörde nach Umsetzung der Anordnung zeigen auf, dass sich keine Verkehre des motorisierten Individualverkehrs in das Netz der Wohn- und Nebenstraßen verlagert haben.

Verkehrsfluss und Ampelschaltungen:

Der Antrag bemängelt Eingriffe in den Verkehrsfluss und verweist auf zunächst unveränderte Ampelschaltungen.

Die Ampelschaltungen bleiben zunächst unverändert, da die Abstimmung von Ampelanlagen nicht allein von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abhängt. Entscheidend ist vor allem, wie gleichmäßig der Verkehr fließt und wie stark eine Straße insgesamt belastet ist.

Störungen im Verkehrsablauf entstehen häufig durch dichtes Auffahren, starkes Beschleunigen und Bremsen oder Überholmanöver. Tempo 30 kann dazu beitragen, den Verkehr insgesamt ruhiger und gleichmäßiger fließen zu lassen.

Die Stadt geht derzeit davon aus, dass sich die niedrigere Geschwindigkeit und der gleichmäßigere Verkehrsfluss weitgehend ausgleichen. Das Erreichen der Grünphasen bleibt dadurch voraussichtlich nahezu unverändert.

Unabhängig davon plant die Stadt, im Jahr 2027 alle Ampelanlagen im Stadtgebiet neu zu berechnen und - wo erforderlich - anzupassen.

Fazit:

Die Anordnung von Verkehrsmaßnahmen wie streckenbezogenem Tempo 30 erfolgt durch die Untere Straßenverkehrsbehörde auf Grundlage der geltenden straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften. Es handelt sich dabei nicht um eine Entscheidung, die unmittelbar durch den Rat getroffen oder auch aufgehoben werden kann.

Mit dem im Juni 2024 beschlossenen Lärmaktionsplan hat der Rat die Verwaltung beauftragt, die vorgeschlagenen Maßnahmen fachlich und rechtlich zu prüfen. Mehr als diese Initiative kann und darf der Rat bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nicht ergreifen.

Die Aufgabe der Verwaltung war es, die verschiedenen Belange Lärmschutz, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, etc. sorgfältig gegeneinander abzuwägen und Entscheidungen im Interesse der Menschen zu treffen, die hier leben. Die Prüfung erfolgte auf Basis der gesetzlichen Vorgaben sowie der fachlichen Bewertung der konkreten örtlichen Situation.

Die Tempo-30-Anordnungen auf den betroffenen Hauptverkehrsstraßen sind rechtmäßig, geeignet und erforderlich. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h stellt hierbei das mildeste sachgerechte Mittel dar, um den gesetzlichen Vorgaben den Zielen des beschlossenen Lärmaktionsplans sowie des Gesundheitsschutzes wirksam zu begegnen. Eine Rücknahme der verkehrsrechtlichen Anordnungen würde den nachgewiesenen Schutzbedarfen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger widersprechen.

Die Bearbeitung und Entscheidung erfolgt durch die Untere Straßenverkehrsbehörde im Rahmen ihrer gesetzlichen Zuständigkeit. Der Rat verfügt in dieser Angelegenheit über keine Entscheidungsbefugnis.

Hinweis:

Weitergehende Details zu den rechtlichen und fachlichen Grundlagen sowie Übersichtskarten und ein Erklärvideo des Bundesumweltamtes sind unter www.hilden.de/tempo30 dargestellt.

Gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Neben dem zwingenden Lärmschutz leistet die Maßnahme einen wesentlichen Beitrag zu den kommunalen Klimaschutzzielen. Ein verstetigter Verkehrsfluss bei 30 km/h führt aufgrund von Verlagerungseffekten auf andere Verkehrsmittel zu einer Senkung des Ausstoßes von Stickoxiden und verkehrsbedingtem Feinstaub (Reifen- und Bremsabrieb).

Inklusionsrelevanz:

Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat zudem eine positive Wirkung im Hinblick auf die Inklusion. Ein verlangsamer und verstetigter Verkehrsfluss ermöglicht es besonders schutzbedürftigen Personengruppen wie Kindern, älteren Menschen sowie Menschen mit motorischen oder sensorischen Einschränkungen, am öffentlichen Leben teilzunehmen – sicher und selbstbestimmt. Niedrigere Geschwindigkeiten senken die Komplexität des Verkehrsgeschehens, erleichtern das Queren von Fahrbahnen und minimieren das Unfallrisiko für ungeschützte Verkehrsteilnehmer signifikant. Die verkehrsbehördliche Anordnung unterstützt somit das Querschnittsziel der Stadt, den öffentlichen Raum barriereärmer und inklusiver zu gestalten.

Antrag zum Rat der Stadt Hilden am 8. Juli 2026

der Fraktion der AfD

Rücknahme der neuen Tempo-30-Beschränkungen auf Hildener Hauptverkehrsstraßen – Mobilität fördern statt Verkehrsfluss einschränken

A Forderung

Die Stadtverwaltung wird beauftragt,

1. die neu angeordneten ganztägigen Tempo-30-Regelungen auf der Hochdahler Straße, der Gerresheimer Straße sowie auf weiteren betroffenen Hauptverkehrs- und Verbindungsstraßen im Stadtgebiet aufzuheben,
2. die entsprechende Beschilderung unverzüglich wieder zu entfernen und die vorherige Beschilderungslage wiederherzustellen.

B Begründung

Die Stadt Hilden hat Ende Mai 2026 mitgeteilt, dass Anfang Juni weitere Tempo-30-Bereiche eingerichtet werden. Betroffen sind unter anderem die Hochdahler Straße, die Gerresheimer Straße sowie weitere wichtige Hauptverkehrs- und Verbindungsstraßen im Stadtgebiet.¹

Die AfD-Fraktion hält diese Ausweitung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen für verkehrspolitisch falsch. Hauptverkehrsstraßen haben die Aufgabe, den Verkehr zu bündeln, den Verkehrsfluss zu gewährleisten und Wohn- sowie Nebenstraßen zu entlasten. Werden diese Achsen künstlich verlangsamt, drohen Ausweichverkehre,

¹ <https://www.hilden.de/de/stadt-rathaus/aktuelles/2026/mai/stadt-erweitert-tempo-30-bereiche/>

längere Fahrzeiten und zusätzliche Belastungen für Bürger, Pendler, Gewerbetreibende, Handwerker, Lieferverkehr sowie ÖPNV.

Ein warnendes Beispiel bietet die Landeshauptstadt Düsseldorf. Dort wurden unter dem damaligen SPD-Oberbürgermeister Thomas Geisel sogenannte Umweltpuren eingerichtet, die auf zentralen Verkehrsachsen massiv in den Verkehrsfluss eingriffen und erhebliche Kritik auslösten. Nach einem politischen Mehrheitswechsel wurden diese Maßnahmen wieder zurückgenommen. Auch wenn die Situation in Hilden nicht eins zu eins vergleichbar ist, zeigt das Beispiel: Verkehrspolitische Eingriffe auf Hauptachsen sollten nicht gegen die Alltagserfahrung vieler Verkehrsteilnehmer durchgesetzt werden.

Besonders fragwürdig ist die Hildener Begründung mit dem Lärmschutz. Aus Sicht der AfD-Fraktion ist es nicht überzeugend, ganztägiges Tempo 30 auf wichtigen Hauptverkehrsstraßen pauschal mit „Lärmschutz“ zu rechtfertigen. Wer echten Lärmschutz will, muss insbesondere die Nachtstunden, konkrete Belastungsschwerpunkte und die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten betrachten.

Hinzu kommt, dass die Stadt selbst mitteilt, dass die Ampelschaltungen zunächst unverändert bleiben und erst im Jahr 2027 neu berechnet werden sollen. Damit wird die Geschwindigkeitsreduzierung eingeführt, bevor wichtige Voraussetzungen für einen weiterhin funktionierenden Verkehrsfluss überprüft und gegebenenfalls angepasst wurden.

Die AfD-Fraktion spricht sich für eine sachliche und ideologiefreie Verkehrspolitik aus. Tempo 30 ist vor Schulen, Kindergärten, Seniorenheimen und an besonderen Gefahrenstellen ausdrücklich sinnvoll und richtig. Gerade deshalb muss jedoch zwischen solchen konkreten Schutzbereichen einerseits und leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen andererseits unterschieden werden. Auf Hauptverkehrsstraßen darf Tempo 30 nicht zum Regelfall werden.

Marlon Buchholz

und Fraktion

