

# Übersicht



Die Bürgermeisterin  
Hilden, den 20.04.2020  
AZ.: IV/61.1 Groll\_Fahrrad

WP 14-20 SV 61/282

**Anregung/Beschwerde nach § 24 GO NRW**

**Antrag gemäß § 24 GO:  
Kurzfristige Einrichtung von  
Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen  
während der Coronakrise**

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
SPD			
CDU			
Grüne			
Allianz			
FDP			
BÜRGERAKTION			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

## Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

27.05.2020

Entscheidung

Anlage 1: Antragsschreiben

**Antragstext:**

Wir beantragen hiermit, während der Dauer der Corona-Krise bis spätestens 23. April 2020 folgende Maßnahmen umzusetzen:

1. In Hilden Straßenflächen zu Fahrradspuren nach dem Beispiel von Bogotá bzw. Berlin-Kreuzberg umzuwidmen. Dabei ist es wichtig, dass diese Fahrrad-Straßen eine ausreichende Breite aufweisen und von verbleibenden Kfz-Fahrbahnen zumindest provisorisch durch Verkehrsbaken getrennt sind.
2. In Hilden die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts zu begrenzen.

**Begründung:**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

in dicht besiedelten Städten müssen viele Bürger angesichts des eingeschränkten Bus- und Bahnverkehrs mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Der stark zurückgegangene Autoverkehr ermöglicht die provisorische Umwidmung von Auto-Fahrspuren in Radwege. Die kolumbische Hauptstadt Bogotá hat innerhalb weniger Tage 117 Kilometer Fahrrad-Straßen eingerichtet. Der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat innerhalb von nur zwei Wochen mehrere Maßnahmen wie die Umwandlung von bisher 7 Kilometer Autospuren in gesonderte Radwege oder die Verbreiterung von Kreuzungen umgesetzt.

Gerade jetzt ist es wichtiger denn je, dass Fahrradfahrer\*innen und Fußgänger\*innen sich sicher durch unsere Städte bewegen können. Das trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei, erlaubt Bewegung in frischer Luft mit sicherem Abstand voneinander und verhindert unnötige Unfälle. Und weniger Verkehrsunfälle entlasten gerade jetzt entscheidend unsere Krankenhäuser!

...

Damit auch ungeübte Radfahrende sicher und mit dem notwendigen Sicherheitsabstand unterwegs sein können, muss der neu gewonnene Platz nun schnell für Radinfrastruktur umgewidmet werden. Dabei empfehlen wir sich an den Beispielen aus Bogotá und Berlin zu orientieren, die zeigen, dass es möglich ist, innerhalb weniger Tage Fahrspuren für Autos in Radwege umzuwandeln, durch simple Markierungen auf der Straße. Radfahrstreifen können Städte und Kommunen nach StVO schnell und unkompliziert, ohne Nachweis besonderer Voraussetzungen, anordnen. Eine bauliche Trennung kann auch provisorisch durch Verkehrsbaken oder Ähnliches schnell umgesetzt werden.

Wir fordern Sie auf, in Anbetracht der besonderen Situation umgehend die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen.

Wir bitten um kurzfristige Stellungnahme zu unserem Antrag bis zum 23.04.2020.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Der vorliegende Antrag der „Deutschen Umwelthilfe e.V.“ (DUH) ist in ähnlicher Form in zahlreichen Städten in Deutschland gestellt worden. Der Nordrhein-Westfälische Städte- und Gemeindebund geht dennoch davon aus, dass der Antrag (gestellt nach § 24 GO NRW) zulässig ist und behandelt werden muss.

Dementsprechend wird der Antrag hier dem fachlich zuständigen Stadtentwicklungsausschuss zur Beratung vorgelegt. Der Antrag ist am 14.04.2020 bei der Stadt Hilden eingegangen und wird gemäß der in Hilden geltenden kommunalverfassungsrechtlichen Vorgaben in der Sitzung am 27.05.2020 zur Beratung gestellt.

Inhaltlich ist zunächst zu erläutern, dass die DUH in ihrem Antragstext unter Punkt 1 zwar von einer Umwidmung von Fahrbahnflächen spricht, dies jedoch offensichtlich nicht im straßenverkehrsrechtlichen Sinne versteht, sondern eigentlich eine (temporäre) Umnutzung von Fahrbahnflächen im Auge hat.

Insofern muss sich hier nicht mit straßenverkehrsrechtlichen Aspekten inhaltlich auseinandergesetzt werden.

Im Detail geht es hier zum einen um die Idee, auf Fahrbahnen (die aufgrund der Corona-Krise von weniger Autos befahren werden) zumindest temporär Fahrradverkehrsflächen in ausreichender Breite anzulegen, zu markieren und zur Restfahrbahn z.B. durch Baustellenbaken abzutrennen. Als Beispiel wird u.a. die Stadt Berlin herangezogen. Diese hat in ihrem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg auf die im Foto dargestellte Weise zusätzliche Fahrradverkehrsflächen geschaffen.



(Foto: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg; in: Der Tagesspiegel, 03.04.2020)

Ob diese Vorgehensweise auch für Hilden sinnvoll ist, darf angezweifelt werden. Die einzige vier-spurige Straße in Hilden ist die in Ost-West-Richtung verlaufende Berliner Straße.

Alle anderen Straßen, auch die klassifizierten Landes- und Bundesstraßen, sind in Hilden lediglich zweispurig.

Es fehlt also schlicht an den verfügbaren Flächen, um sog. „Pop up-Radwege“ (also plötzlich auftauchende Radwege) in Hilden zu realisieren.

Unter Punkt 2 spricht die DUH das Thema einer innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h an und fordert die Einrichtung dieser Regelung in Hilden.

Hierzu ist folgendes auszuführen:

Derzeit fehlt die gesetzliche Grundlage für eine solche Maßnahme. Die Straßenverkehrsordnung sieht für die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf den Straßen einer Stadt ganz bestimmte Voraussetzungen vor.

In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) wird hierzu folgendes ausgeführt:

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.“

(Rand-Nummer 13 XI zu „Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“)

Daraus ergibt sich, dass es grundsätzlich zahlreiche Möglichkeiten für eine städtische Straßenverkehrsbehörde gibt, in Abstimmung mit der Politik Einfluss auf das Geschwindigkeitsgeschehen auf den Straßen einer Stadt zu nehmen. Die Möglichkeit, stadtweit Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerorts einzuführen, gehört nicht dazu.

Hieran hat sich auch durch die im Jahr 2020 angestrebte neuerliche Novellierung der StVO nichts geändert.

Aus Sicht der Stadtverwaltung wird langfristig für eine sichere und umweltfreundliche Verkehrssituation durch die Erarbeitung und anschließende Umsetzung eines zeitgemäßen Mobilitätskonzeptes mehr erreicht (siehe Sitzungsvorlage WP 14-20 SV 61/278).

Die von der DUH vorgeschlagenen Maßnahmen sind dagegen entweder nur kurzfristig oder aber nicht zulässig.

Sollte der Ausschuss dem Antrag - ggfs. in Teilen - zustimmen, müssen die für die Planung und Umsetzung notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen ermittelt werden.

gez.

B. Alkenings

#### **Klimarelevanz:**

Vom Grundsatz her bedeutet eine quantitativ relevante Verlagerung der Mobilität auf ein umweltfreundliches Verkehrsmittel wie das Fahrrad immer auch einen Zugewinn im Bereich der Luftqualität.

Verfahrensablauf:

*Gemäß § 6 der Zuständigkeitsordnung ist der Stadtentwicklungsausschuss in dieser Angelegenheit (Verkehrsplanende Maßnahmen von besonderer Bedeutung u. Anlegung von Radwegen) entscheidungsbefugt.*

*Die Entscheidung ist dem Haupt- und Finanzausschuss mitzuteilen. Der Haupt- und Finanzausschuss kann - wenn er anderer Auffassung ist - die Angelegenheit zur erneuten Beratung an den Fachausschuss zurückverweisen. Die vom Fachausschuss dann getroffene Entscheidung ist endgültig (§ 9 Hauptsatzung).*



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Fritz-Reichle-Ring 4 | 78315 Radolfzell

Stadt Hilden  
Bürgermeisterin Birgit Alkenings  
PF. 10 08 80  
40708 Hilden



BUNDESGESCHÄFTSSTELLE  
RADOLFZELL  
Fritz-Reichle-Ring 4  
78315 Radolfzell

Jürgen Resch  
Tel. +49 7732 9995-10  
Fax +49 7732 9995-77  
resch@duh.de  
www.duh.de

09. April 2020

## Antrag auf kurzfristig eingerichtete Fahrrad-Straßen und Tempo 30 während der Corona-Krise für mehr Sicherheit im Radverkehr

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

In dicht besiedelten Städten müssen viele Bürger angesichts des eingeschränkten Bus- und Bahnverkehrs mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Der stark zurückgegangene Autoverkehr ermöglicht die provisorische Umwidmung von Auto-Fahrspuren in Radwege. Die Kolumbische Hauptstadt Bogotá hat innerhalb weniger Tage 117 Kilometer Fahrrad-Straßen eingerichtet. Der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat innerhalb von nur zwei Wochen mehrere Maßnahmen wie die Umwandlung von bisher 7 Kilometer Autos Spuren in gesonderte Radwege oder die Verbreiterung von Aufstellfläche an Kreuzungen umgesetzt.

Gerade jetzt ist es wichtiger denn je, dass Fahrradfahrer\*innen und Fußgänger\*innen sich sicher durch unsere Städte bewegen können. Das trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei, erlaubt Bewegung in frischer Luft mit sicherem Abstand voneinander und verhindert unnötige Unfälle. Und weniger Verkehrsunfälle entlasten gerade jetzt entscheidend unsere Krankenhäuser!

**Wir beantragen hiermit während der Dauer der Corona-Krise bis spätestens 23. April 2020 folgende Maßnahmen umzusetzen:**

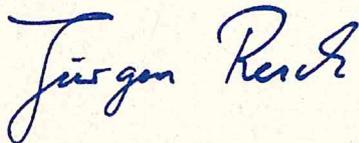
- 1. in Hilden Straßenflächen zu Fahrradspuren nach dem Beispiel von Bogotá bzw. Berlin-Kreuzberg umzuwidmen.** Dabei ist es wichtig, dass diese Fahrrad-Straßen eine ausreichende Breite aufweisen und von verbleibenden Kfz-Fahrbahnen zumindest provisorisch durch Verkehrsbaken getrennt sind.
- 2. In Hilden die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts zu begrenzen.**

Damit auch ungeübte Radfahrende sicher und mit dem notwendigen Sicherheitsabstand unterwegs sein können, muss der neu gewonnene Platz nun schnell für Radinfrastruktur umgewidmet werden. Dabei empfehlen wir sich an den Beispielen aus Bogotá und Berlin zu orientieren, die zeigen, dass es möglich ist, innerhalb weniger Tage Fahrspuren für Autos in Radwege umzuwandeln, durch simple Markierungen auf der Straße. Radfahrstreifen können Städte und Kommunen nach StVO schnell und unkompliziert, ohne Nachweis besonderer Voraussetzungen, anordnen. Eine bauliche Trennung kann auch provisorisch durch Verkehrsbaken oder Ähnliches schnell umgesetzt werden.

Wir fordern Sie auf, in Anbetracht der besonderen Situation umgehend die vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen.

Wir bitten um kurzfristige Stellungnahme zu unserem Antrag bis zum 23.04.2020.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer