



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2020/3528

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-Ig

Dezernat/Fachbereich/AZ

23.04.2020

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Hauptausschuss zu Ziffer I.	23.04.2020	Entscheidung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen zu Ziffer II.	25.06.2020	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung

- Kurzfristige Einrichtung von Fahrradstraßen und Tempo 30 im Stadtgebiet während der Corona-Krise
- Bürgerantrag vom 06.04.2020
- Stellungnahme der Verwaltung vom 20.04.2020
- ergänzendes Schreiben vom 22.04.2020 (siehe Anlage)

Position der AGFS

zum Antrag der Deutschen Umwelthilfe (DUH) (siehe Anlage 1) zur kurzfristigen Anlage von Radverkehrsanlagen und Tempo 30 während der Corona-Krise vom 7. April 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit o.g. Antrag hat die Deutsche Umwelthilfe bei einer Reihe von Städten, Gemeinden sowie deren Mitgliedsverbänden Anträge auf die sofortige Umgestaltung von Straßenräumen zwecks Einrichtung von geschützten Verkehrsanlagen für den Radverkehr sowie auf Anordnung einer flächendeckenden Tempo-30-Regelung (siehe Anlage 1) gestellt.

AGFS-Mitgliedskommunen haben dies zum Anlass genommen, die AGFS um eine Stellungnahme zu den Forderungen der DUH zu bitten, die wie folgt lautet:

1. Der Deutsche Städtetag und der Deutsche Städte- und Gemeindebund haben in einer gemeinsamen und sehr differenzierten Stellungnahme die Forderungen der DUH in allen Punkten abgelehnt (siehe Anlage 2). Diesem Statement schließt sich die AGFS vollumfänglich an.
2. Maßnahmenplanungen wie Markierungen, Fahrradstraßen etc. sind Teil von fachlich durchdachten, fundierten und abgestimmten Radverkehrskonzepten, bzw. gesamtstädtischen Mobilitätskonzepten. Der DUH-Antrag und die damit ad hoc empfohlene Vorgehensweise ist nicht zielführend, weil damit die verkehrspolitische, fachplanerische als auch die fachliche Bedeutung von Radverkehr für die Gesamtmobilität relativiert wird.
3. Hinzu kommt, dass erforderliche Planungs- sowie demokratische Meinungsbildungsprozesse in Politik, Bürgerschaft und Verwaltung ausgeblendet werden, ebenso die erforderlichen formalen Abstimmungsverfahren mit Baulastträgern und den StVO-Behörden.

Wir empfehlen unseren Mitgliedskommunen, den Antrag der DUH nicht weiter zu verfolgen und grundsätzlich den eingeschlagenen Weg mit Politik, Verwaltung und Bürgerschaft gemeinsam zu gestalten.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christine Fuchs', written in a cursive style.

Dipl.-Ing. Christine Fuchs
Vorstand der AGFS



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

Stadt Moers
Bürgermeister Christoph Fleischhauer
47439 Moers

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

07. April 2020

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

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

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-Fahrs Spuren in Radwege. Die Kolumbische Hauptstadt Bogotá hat innerhalb weniger Tage etwa 100 Kilometer Fahrrad-Straßen eingerichtet. In der vergangenen Woche ist der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gefolgt und hat innerhalb von nur zwei Tagen erste Maßnahmen wie die Umwandlung von Autospuren 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 16. April 2020 folgende Maßnahmen umzusetzen:

- 1. in Moers 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 Verkehrsflächen getrennt sind.
- 2. In Moers die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h innerorts zu begrenzen.**

Begründung:

Viele Menschen können oder wollen derzeit für notwendige Fahrten zu ihrem Arbeitsplatz insbesondere in systemrelevanten Berufen weder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, da die Angebote ausgedünnt sind oder sie aus einer individuellen Gefährdungslage diese temporär vermeiden, noch auf die Nutzung eines Pkw zurückgreifen.

Die sich in vielen Fällen anbietende Nutzung des Fahrrads bzw. Pedelecs ist angesichts der in Moers nicht durchgehend guten Fahrradwege nur unter erhöhten Risiken für die Gesundheit möglich. Um eine möglichst unfallfreie Nutzung des Fahrrads für diese Fahrten von und zum Arbeitsplatz sicherzustellen und zu verhindern, dass zusätzliche, unfallbedingte Krankenhausbehandlungen anfallen, halten wir die kurzfristige Einrichtung von sichererer Fahrradinfrastruktur sowie von Tempo 30 für alle innerstädtischen Verkehre für notwendig.

Darüber hinaus sollte in Moers aber auch die Luftbelastung insgesamt so weit wie möglich verringert werden. Viele Vorerkrankungen, insbesondere Erkrankungen der Atemwege, sind unter anderem auf hohe Belastungen durch Luftschadstoffe zurückzuführen. Vorerkrankungen der Atemwege erhöhen das Risiko eines schweren Krankheitsverlaufs bei einer Infizierung mit SARS-CoV-2. Vermehrte Anstrengungen zur Luftreinhaltung sind also wichtiger denn je. Die Gesundheit muss vor allem in diesen Tagen an erster Stelle stehen.

Es gibt keinen Schwellenwert für Luftschadstoffe, unterhalb dessen keine negativen Gesundheitswirkungen auftreten würden, daher muss die Belastung mit Feinstaub und Stickstoffdioxid soweit wie möglich abgesenkt werden - über die gesetzlichen Maßgaben der Grenzwerte hinaus.

Ein Großteil der städtischen Luftbelastung wird durch den motorisierten Straßenverkehr verursacht. Folglich sind kurzfristig umzusetzende Maßnahmen für bessere Luft gerade hier sinnvoll und möglich. Daher fordern wir kurzfristige Maßnahmen zur Stärkung und Sicherung des Radverkehrs.

Eine sofortige, provisorisch markierte bzw. abgegrenzte Radinfrastruktur, verbunden mit flächendeckendem Tempo 30 in der Stadt, ergibt gerade jetzt besonders Sinn. Sie sichert den Mindestabstand zwischen den Menschen, die weiterhin mobil sein müssen, und beugt Unfällen vor, die medizinische Betreuung in Krankenhäusern nach sich ziehen würden.

Aktuelle Unfallstatistiken zeigen in 2019 über 15.000 schwerverletzte Fahrradfahrer. Die meisten Radunfälle ereignen sich innerorts, wo Fahrradfahrende und motorisierter Verkehr sich auf engstem Raum begegnen. Dort stieg die Zahl der getöteten Fahrradfahrer zuletzt sogar auf insgesamt 271 Fälle (6,3 % höher als 2018). Auch bei den Pedelecs verzeichnet sich zuletzt ein deutlicher Anstieg der schwerverletzten Fahrer mit einem Zuwachs um 25 Prozent. Das aktuell deutlich geringere motorisierte Verkehrsaufkommen eröffnet nun Räume für bisher an den Rand gedrängte Fußgänger und Radfahrer, die sie dringend brauchen.

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 16.04.2020.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

An die

09.04.2020/gru

- unmittelbaren Mitgliedstädte
(*Verkehr planende und Straßen bauende Stellen der Verwaltung*)
- Mitglieder des Bau- und Verkehrsausschusses
- Mitglieder der Fachkommission Verkehrsplanung
- Mitglieder der Fachkommission Verkehrsinfrastruktur
- Mitglieder des AK III – Rechtsfragen Verkehr –

Bearbeitet von
Hilmar von Lojewski, DST
Timm Fuchs, DStGB

Telefon +49 30 37711-500
+49 30 773 07-206
Telefax +49 30 37711-509
+49 30 773 07-200

nachrichtlich

- Verkehrsreferentinnen und -referenten der Mitgliedsverbände des Deutschen Städtetages und des Deutschen Städte- und Gemeindebundes

E-Mail:
hilmar.lojewski@staedtetag.de
timm.fuchs@dstgb.de

Aktenzeichen
66.10.00 D

und

- Mitgliedstädte
- Mitglieder des Bau- und Verkehrsausschusses

Umdruck-Nr.
S 5079

des Städtetages Nordrhein-Westfalen

Kurzüberblick: Die Deutsche Umwelthilfe hat einer Reihe von Mitgliedsstädten und -verbänden ein Schreiben mit Forderungen zur Umgestaltung von Straßenräumen und zum Erlass von Geschwindigkeitsbeschränkungen zugesandt. Das Rundschreiben gibt Argumentationshilfen für den Umgang mit den Forderungen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus einer Reihe unserer Mitgliedsstädte und über unsere Mitgliedsverbände erreichen uns Schreiben der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zur Einrichtung von geschützten Fahrradbereichen und der Verordnung eines flächendeckenden Tempolimits 30 km/h. Unabhängig von dem jeweiligen Umgang mit dem Anliegen der DUH in den jeweiligen Städten möchten wir Ihnen nachfolgend zumindest Erwägungen zur Entscheidung an die Hand geben:

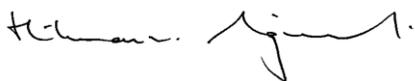
1. Wir halten es für sachfremd, einen Bezug zwischen den derzeit deutlich verringerten Immissionsbelastungen in den Städten infolge von motorisiertem Verkehr und der Belastung der Krankenhäuser in Zeiten der Corona-Pandemie herzustellen.
2. Die von der DUH angeführten Beispiele sind nicht unbedingt tauglich, als Blaupause auf jedwede Kommune übertragen zu werden. Die Argumente halten weder einer wissenschaftlich fundierten Kausalkette stand, noch halten wir es angesichts aktiven Krisenmanagements in den Städten und Gemeinden für angebracht, jetzt in Aktionismus zu verfallen.

3. Es steht natürlich allen Kommunen frei, im Rahmen der geltenden rechtlichen Bestimmungen regulative Spielräume zu erproben. Diese sind zwar durch Änderungen der Straßenverkehrsordnung erweitert worden, erstrecken sich aber bislang nicht auf die Möglichkeit, dass Kommunen ein allgemeines Tempolimit verfügen könnten. Experimente und Umbauten oder Ummarkierungen von Straßenräumen verfolgen bereits viele Städte und Gemeinden, denn an keiner ist das auch von uns aktiv in Gang gesetzte und verfolgte Momentum hin zu einer Verkehrswende vorbeigegangen. Vielfach werden bereits bislang dem Autoverkehr gewidmete Flächen zurückgewonnen, Parkraum wird verringert, die Kapazitäten auf vielen Straßen und die zulässigen Geschwindigkeiten im bislang rechtlich zulässigen Umfang reduziert.
4. Rechtlich besteht kein Anspruch auf die von der DUH geforderte Umwidmung von Verkehrsflächen. Weder individuell noch aus den entsprechenden europäischen bzw. nationalen Vorgaben zur Luftreinhaltung ergibt sich ein unmittelbares Handlungserfordernis. Für die von der DUH mit Bezug auf den Bezirk eines Bundeslandes (Friedrichshain-Kreuzberg) und der Hauptstadt von Kolumbien (Bogotá) favorisierten Maßnahmen bestehen zudem im Vergleich zu den meisten deutschen Städten wesentliche rechtliche Unterschiede bei der Anordnungscompetenz. Zudem müssen vor der Einrichtung entsprechender verkehrlicher Maßnahmen zwingend die unterschiedlichen physischen und verkehrliche Bedingungen wie verfügbarer Straßenraum, Verkehrsaufkommen, Siedlungsdichte etc. eingestellt werden. Wir halten es daher nicht für ein probates Mittel seitens der DUH, die Städte ohne weitere Differenzierung zu den von der DUH favorisierten Ansätzen zu bewegen. Dies muss dem demokratischen Meinungsbildungsprozess in den zuständigen kommunalen Gremien vorbehalten bleiben und kann nicht allein durch die Exekutive verfügt und sollte von der DUH auch nicht in dieser undifferenzierten Form verlangt werden.

Aus unserer Sicht leistet die DUH mit ihrer aktionistischen Vorgehensweise in dieser Sache der Akzeptanz von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in den Städten und Gemeinden einen Bärendienst. Diese Akzeptanz sowohl gegenüber experimentellen als auch dauerhaften Umbaumaßnahmen in öffentlichen Straßenräumen und der auch flächendeckenden Reduzierung von Geschwindigkeiten benötigen die Kommunen aber kurz-, mittel-, und langfristig im Interesse fahrradfreundlicher und lebenswerter Kommunen.

Wir hoffen, dass wir den angeschriebenen Städten und den gemeindlichen Landesverbänden mit dieser Einschätzung einige Hinweise geben können, um sie von der aufwändigen Einzelfallbearbeitung des Anliegens der DUH zu entlasten.

Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen zum bevorstehenden Osterfest



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter des
Deutschen Städtetages



Timm Fuchs
Beigeordneter des
Städte- und Gemeindebundes