



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

VORLAGE
17/3332

A11

07. Mai 2020
Seite 1 von 1

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

Telefon 0211 3843-1026

41. Sitzung des Verkehrsausschusses am 13. Mai 2020
**Bericht der Landesregierung TOP 8 „Was tut die Landesregierung,
um den notwendigen Sicherheitsabstand zum Schutz vor Corona-
infektion auch für Radfahrerinnen und Fußgänger zu gewährleis-
ten?“**

Anlage: Vorlage

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

in der Anlage übersende ich zur o.g. Sitzung des Verkehrsausschusses
den Bericht zu TOP 8.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst MdL

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Halte-
stelle Stadttor: Straßenbahnlinie
709
Buslinie 732

41. Sitzung des Verkehrsausschusses

Bericht zu TOP 8

„Was tut die Landesregierung, um den notwendigen Sicherheitsabstand zum Schutz vor Corona-Infektion auch für Radfahrerinnen und Fußgänger zu gewährleisten?“

Anlagen:

- Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS)
- Gemeinsame Stellungnahme des Deutschen Städtetags (DST) und des Deutschen Städte- und Gemeindebunds (DStGB)

Die vorliegende Berichts-anfrage basiert inhaltlich und argumentativ u.a. auf mehreren Schreiben des Vereins „Deutsche Umwelthilfe“, der diese seit Anfang April 2020 an eine Reihe von Städten und Gemeinden adressiert hatte und in denen die kurzfristige Einrichtung von Fahrrad-Straßen und Tempo 30 beantragt wurde. Begründet wurden diese Anträge, ebenso wie diese Berichts-anfrage, u.a. mit der Sicherstellung von Mindestabständen, um ein Ansteckungsrisiko mit Covid-19 zu minimieren. Der Deutsche Städtetag und der Deutsche Städte- und Gemeindebund haben sich hierzu in einer gemeinsamen Stellungnahme positioniert und die Forderungen der „Deutschen Umwelthilfe“ zurückgewiesen. Auch die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise bezog eine klare, ablehnende Position. Das Ministerium für Verkehr schließt sich beiden diesem Bericht beigefügten Stellungnahmen vollinhaltlich an.

Zuständig für die Radwegebenutzung in Nordrhein-Westfalen sind die örtlichen Straßenverkehrsbehörden, die ihre Entscheidungen stets in enger Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger, der Polizei und unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten sowie unter Beachtung der straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) treffen. Insofern ist es folgerichtig, dass sich die kommunalen Spitzenverbände hier positioniert haben.

Dies bedeutet, dass in Nordrhein-Westfalen über sowohl Anordnung als auch Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht allein die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden entscheiden. Eine Überprüfung oder eine ggf. erforderliche Korrektur von straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungen obliegt den jeweiligen Fachaufsichtsbehörden.

Das Ministerium für Verkehr ist dagegen nicht ermächtigt, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, wie z. B. die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, im Einzelfall anzuordnen oder den Städten, kreisfreien Städten oder Kreisen in diesem Zusammenhang auf direktem Wege einzelfallbezogene Weisungen zu erteilen.

Aufgrund dieser föderalen Struktur, bei der die Zuständigkeiten auf die untere Verwaltungsebene übertragen wurde, ist die Situation in Nordrhein-Westfalen nicht vergleichbar mit z. B. den drei Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen, wo der Senat Verwaltungsentscheidungen in der Regel zentral für den gesamten Zuständigkeitsbereich der Stadt treffen kann.

Die derzeit in der Öffentlichkeit und auch in dieser Berichts-anfrage diskutierten „Pop-Up-Bike-Lanes“ sind aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht herkömmliche Radfahrstreifen, die kurzfristig hergestellt und zu einem späteren Zeitpunkt ggf. wieder entfernt werden sollen. Es handelt sich nicht um eine neue Gattung von Radverkehrsanlagen; der Begriff „Pop-Up“ bezieht sich ausschließlich auf die Kurzfristigkeit der Umsetzung. Die Anordnung von „Pop-Up-Bike-Lanes“ unterscheidet sich nicht vom üblichen Procedere bei Radfahrstreifen und kann somit bereits heute anhand des vorhandenen Instrumentariums der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) durch die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden durchgeführt werden. Es bedarf hierfür keiner gesonderten Regelung durch die Landesregierung. Gleiches gilt im Übrigen für „Pop-Up-Bike-Lanes“, die durch Baken, Poller o. ä. baulich von der Fahrbahn getrennt werden und auch als „geschützte Radfahrstreifen“ oder „Protected Bike Lanes“ bezeichnet werden. Auch hier handelt es sich um Radfahrstreifen, für deren Anordnung die örtlichen Straßenverkehrsbehörden zuständig sind.

Ebenso gilt dies für die „Aufstellflächen an Ampeln“. Auch hier können die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden etwaig geeignete Maßnahmen ergreifen. Das Ministerium für Verkehr weist als Oberste Straßenverkehrsbehörde jedoch darauf hin, dass nach einer Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer innerorts zwei Drittel aller Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern an Knotenpunkten zu beklagen sind. Bei Knotenpunkten handelt es sich also um besonders sensible Bereich der Radverkehrsinfrastruktur, die einer sehr sorgfältigen Planung bedürfen. Gerade die notwendige Anpassung von Schaltungen der Lichtsignalanlagen muss nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) unter strikter Beachtung der geänderten örtlichen Verhältnisse erfolgen, so dass von einer schnellen Lösung, die etwaige Verkehrssicherheitsdefizite beinhalten könnte, abzuraten ist.

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

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 Mitgliedstädte 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:

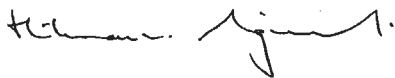
1. Wir halten es für sachfremd, einen Bezug zwischen den derzeit deutlich verringerten Immissionsbelastungen in den Städten infolge von motorisiertem Verkehr und der Belastung der Krankenhäuser in Zeiten der Corona-Pandemie herzustellen.
2. Die von der DUH angeführten Beispiele sind nicht unbedingt tauglich, 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 Anordnungskompetenz. 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.

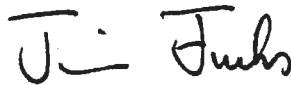
Aus unserer Sicht leistet die DUH mit ihrer aktionistischen Vorgehensweise in dieser Sache der Akzeptanz von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in den Städten und Gemeinden einen Bärendienst. Diese Akzeptanz sowohl gegenüber experimentellen als auch dauerhaften Umbaumaßnahmen in öffentlichen Straßenräumen 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