



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

Stadt Dortmund
Herrn Thomas Westphal
Friedensplatz 1
44135 Dortmund
Deutschland

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

28. Januar 2021

Antrag auf kurzfristige Umwidmung von Straßenflächen zu Fahrradspuren und Fußwegen sowie Tempo 30 für mehr Sicherheit und Klimaschutz im Straßenverkehr

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel hat deutschlandweit stark zugenommen. Laut einer repräsentativen Umfrage im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums von September 2020 gab ein Viertel der Befragten an, das Fahrrad deutlich häufiger zu nutzen als noch im Vorjahr. Auch der Fußverkehr hat deutlich zugenommen.

Im vergangenen Jahr sind in zahlreichen deutschen Städten kurzfristig Pop-up-Radwege, Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Straßen zum Spielen, Flanieren und Verweilen geschaffen worden. Die nach wie vor andauernde Corona-Pandemie war zwar Anlass, aber nicht Rechtsgrund für die Anordnung von Pop-up-Radwegen. Das beigefügte Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen & Klinger, das im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe erstellt wurde, bestätigt, dass Pop-up-Maßnahmen unabhängig von infektionsschutzrechtlichen Erwägungen zulässig sind. In der oben erwähnten Umfrage bewerten 70 Prozent der Menschen Pop-up-Radwege zudem als positiv.

Eine schnellstmögliche Umverteilung des öffentlichen Raums ist demnach nicht nur möglich, sondern von einer Mehrheit der Bevölkerung gewünscht und in Anbetracht der Klimakrise zwingend notwendig.

Wir beantragen hiermit schnellstmöglich folgende Maßnahmen umzusetzen:

- 1. In Dortmund Straßenflächen zu Fahrradspuren und Fußwegen umzuwidmen – durch schnell umsetzbare und (zunächst) provisorische Maßnahmen.** Dabei ist es wichtig, dass die Flächen für Rad- und Fußverkehr ausreichend dimensioniert sind und von verbleibenden Kfz-Fahrbahnen zumindest provisorisch durch Verkehrsbaken getrennt sind.
- 2. In Dortmund die Höchstgeschwindigkeit im gesamten Nebenstraßennetz auf 30 km/h oder weniger zu begrenzen.**

Begründung:

Die Corona-Pandemie bestimmt nach wie vor unseren Alltag und durch die Diskreditierung des öffentlichen Personennahverkehrs als Infektionsherd wollen viele Menschen derzeit Bus und Bahn auch für notwendige Fahrten nicht nutzen. Es besteht die Gefahr, dass der Anteil des Autoverkehrs zukünftig noch über den hohen Zahlen von vor der Pandemie liegen wird.

Immer mehr Menschen können oder wollen aber nicht auf die Nutzung eines Pkw zurückgreifen und legen ihre Wege vermehrt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Dabei verstärkt die Pandemie lediglich eine Tendenz hin zu Rad- und Fußverkehr, die sich schon seit Jahren abzeichnet.

Dortmund muss diese Entwicklung für mehr Klimaschutz, weniger Lärm und Unfälle sowie bessere Luftqualität, durch eine bessere Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr unterstützen und den dringend notwendigen, grundlegenden Umbau der städtischen Mobilität beschleunigen.

In der Regel nehmen sich Städte zwei bis zehn Jahre Zeit, um Fahrradwege zu planen und einzurichten. Dass es auch schneller, innerhalb weniger Wochen oder Monate gehen kann, haben letztes Jahr viele Städte weltweit, aber auch einige deutsche Städte gezeigt. Dieses schnelle Tempo bei der Verkehrswende muss zum Standard werden. Für weitere Verzögerung bleibt angesichts der sichtbaren Klimakrise keine Zeit. Der Verkehrssektor, der als einziger Bereich bisher keinen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen aufweist, muss nun schnell nachsteuern.

Da seitens des Bundesverkehrsministeriums keine Initiative zur grundlegenden Verbesserungen der Situation für den nichtmotorisierten Verkehr zu erwarten ist, müssen die Städte im Rahmen des aktuellen Straßenverkehrsrechts aktiv werden. Hier liegt es in der Verantwortung der Kommunen bestehende Rechtsmöglichkeiten auszuschöpfen, die Umsetzungsgeschwindigkeit deutlich zu erhöhen und eigene Versäumnisse nicht mit einem bundespolitischen Reformstau zu begründen.

In zahlreichen konstruktiven Gesprächen der Deutschen Umwelthilfe mit Stadtverwaltungen in ganz Deutschland wurden rechtliche Bedenken als Hürde bei der Beschleunigung der Mobilitätswende genannt. Eine Klage gegen die Berliner Pop-up-Radwege verstärkte diese Unsicherheit.

Nachdem das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg am 6.1.2021 (OVG 1 S 115/20) den Beschluss des Verwaltungsgerichts Berlin aufgehoben hat, wonach Pop-up-Radwege zurückgebaut werden müssen, sollten diese Bedenken weitestgehend ausgeräumt sein. Ein im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe erstelltes Rechtsgutachten der Kanzlei Geulen & Klinger - die auch die Berliner Pop-up Radwege vor Gericht verteidigt hat - bestätigt, dass Pop-up-Maßnahmen auch unabhängig von infektionsschutzrechtlichen Erwägungen zulässig sind. Städte können demnach bereits unter den erschwerten Rahmenbedingungen einer radfahrerfeindlichen Straßenverkehrsordnung rechtsgültig schnell und günstig Rad- und Fußverkehr fördern und städtischen Verkehr jetzt klimaverträglich und lebenswert umgestalten.

Das Gutachten zeigt die gesetzlichen Anforderungen an die Einrichtung von Radwegen und Fahrradstraßen. Zudem werden weitere Möglichkeiten für Städte zur schnellen Förderung des Fußverkehrs sowie zur Verkehrsberuhigung in Wohn- und Geschäftsvierteln aufgezeigt - sei es durch Geschwindigkeitsreduzierungen, Einbahnstraßenregelungen oder Diagonalsperren.

Somit hat auch Dortmund weitgehende Handlungsoptionen zur Reduzierung des Verkehrslärms, Verbesserung der Luftqualität und Erhöhung der Aufenthaltsqualität, was auch dem lokalen Einzelhandel zugutekommt.

Wichtig ist, dass in Dortmund die Luftbelastung so weit wie möglich verringert wird. 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. In wenigen Monaten wird die Weltgesundheitsorganisation ihre Empfehlungen für Luftqualitätsgrenzwerte drastisch absenken um den neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen zu Gesundheitsauswirkungen von Luftverschmutzung auch unterhalb bestehender Grenzwerte gerecht zu werden.

Eine sofortige, zunächst provisorisch markierte bzw. abgegrenzte Radinfrastruktur, verbunden mit Tempo 30 auf dem gesamten Nebenstraßennetz der Stadt und nochmals niedrigeren Höchstgeschwindigkeiten in Wohn- und Geschäftsvierteln, ergibt gerade jetzt besonders Sinn. Denn im Frühling werden die Menschen wieder vermehrt zu Fuß und mit dem Fahrrad ihre Wege zurückzulegen wollen. Zumindest dann, wenn Sie sicher unterwegs sein können. Andernfalls droht aufgrund der reduzierten Fahrgastzahlen im ÖPNV und dem hohen Mobilitätsbedürfnis der Menschen Dauerstaus für die Autofahrer und vermehrte und schwere Unfälle für Fahrradfahrer und Fußgänger.

Wir fordern Sie auf, Vermeiden Sie jetzt den drohenden Verkehrskollaps in Dortmund und setzen Sie umgehend die vorgeschlagenen Maßnahmen der Mobilitätswende um.

Wir bitten um kurzfristige Stellungnahme zu unserem Antrag bis zum 12. März 2020.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

Anlage: Zusammenfassung des Rechtsgutachtens zu Pop-up-Radwegen und weiteren (vorläufigen) Verbesserungen der Straßenverkehrsinfrastruktur zugunsten von Rad- und Fußverkehr.

Das ausführliche Rechtsgutachten finden Sie hier: <http://l.duh.de/gutachtenpopup>

Zusammenfassung

Rechtsgutachten zu Pop-up-Radwegen und weiteren (vorläufigen) Verbesserungen der Straßenverkehrsinfrastruktur zugunsten von Rad- und Fußverkehr

Während der SARS-CoV-2-Pandemie haben Städte europaweit „Pop-up-Radwege“ sowie zahlreiche weitere Maßnahmen in kürzester Zeit umgesetzt, die zu einer Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Rad- und Fußverkehr beitragen. Insbesondere in Berlin, aber auch in vielen anderen deutschen Städten, wurden diese Maßnahmen innerhalb weniger Wochen beschlossen und umgesetzt. Dies ist insofern bemerkenswert, als dass Infrastrukturplanungsprozesse gewöhnlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Die Frage der Rechtmäßigkeit von „Pop-up-Radwegen“ auf Basis der aktuell gültigen Straßenverkehrsordnung wird intensiv diskutiert. Unabhängig von einem dringenden Reformbedarf des Straßenverkehrsrechts, können Städte bereits jetzt ihre Handlungsspielräume ausnutzen um Rad- und Fußverkehr zu fördern und den Straßenverkehr damit klima- und stadtverträglicher zu gestalten. **Das neue Rechtsgutachten im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe legt dar, dass die Einrichtung von Pop-up-Radwegen unabhängig von infektionsschutzrechtlichen Erwägungen zulässig ist.**

Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Pop-up-Radwegen folgt den gleichen Regeln wie die Anordnung sonstiger Radfahrstreifen. Insbesondere sind diese von der Darlegung einer qualifizierten Gefahr für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer befreit und können schnell angeordnet werden. Es ist lediglich die Gefährlichkeit der bisherigen Verkehrssituation darzulegen, was beispielsweise aufgrund von Verkehrsstärken und/oder Unfallstatistiken geschehen kann.

Eine ebenso einfache verkehrsregelnde Anordnung (ohne Erfordernis der Darlegung einer qualifizierten Gefahrenlage, ohne Notwendigkeit einer straßenrechtlichen Teileinziehung und ohne Einvernehmen der Gemeinde) kommt bei Schutzstreifen für den Radverkehr, „unechten“ Fahrradstraßen (also solche, in denen Kfz-Verkehr noch zugelassen ist) und Tempo 30 vor besonders schutzbedürftigen Einrichtungen in Betracht. Diese Maßnahmen lassen sich daher unter Berücksichtigung relativ geringer rechtlicher Anforderungen und damit verhältnismäßig schnell verwirklichen.

Liegen hinreichende Informationen zur Darlegung einer qualifizierten Gefahr vor, kommen weitere Maßnahmen, wie z.B. die Errichtung von Zebrastreifen oder für den Radverkehr freigegebene Bus- bzw. Umweltspuren in Betracht. Auch die Unterbindung von Auto- und Lkw-Durchgangsverkehr durch „modale Filter“ ist bereits heute rechtlich möglich und kann sowohl durch Verkehrszeichen (z.B. Einbahnstraßenregelungen), Verkehrseinrichtungen (z.B. Diagonalsperren durch Sperrpfosten) als auch durch bauliche Sperren (z.B. Blumenkübel) umgesetzt werden. Trotz hoher Anforderungen an die Darlegung einer qualifizierten Gefahrenlage eignen sich diese Maßnahmen aufgrund ihrer schnellen Realisierbarkeit zur Beschleunigung der Verkehrswende.

Rechtlich zulässig ist zudem die Einrichtung von Fahrradstellplätzen im Parkstreifen oder auf der Fahrbahn. Ebenfalls möglich ist die probeweise Durchführung verkehrssichernder oder verkehrsregelnder

Maßnahmen. Solche sog. Erprobungsmaßnahmen sind von der Darlegung einer qualifizierten Gefahrenlage befreit.

Zur schnellen Umsetzung von Maßnahmen bietet sich die zunächst nur vorübergehende Anordnung allein aus dem praktischen Grund an, dass die kurzfristige Errichtung durch Gelbmarkierungen auf der Fahrbahn möglich ist, ohne dass die ursprünglichen weißen Markierungen direkt entfernt werden müssen.

Das neue Gutachten stellt klar: Die Kommunen haben bereits jetzt Handlungsoptionen zur Reduzierung des Verkehrslärms, Verbesserung der Luftqualität und Erhöhung der Aufenthaltsqualität, was auch dem lokalen Einzelhandel zugutekommt. Gleichzeitig bieten diese Maßnahmen eine gute Grundlage für den dringend notwendigen, grundlegenden Umbau der städtischen Mobilität. Der Verkehrssektor, der als einziger Bereich bisher keinen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen aufweist, muss nun schnell nachsteuern.

Das ausführliche Rechtsgutachten finden Sie hier: <http://l.duh.de/gutachtenpopup>



Stand: 28.01. 2020



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0


Ansprechpartner

Robin Kulpa
Projektleiter Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867 - 751
E-Mail: kulpa@duh.de

Annette Stolle
Stellvertretende Bereichsleiterin
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867 - 78
E-Mail: stolle@duh.de

www.duh.de info@duh.de [umwelthilfe](https://twitter.com/umwelthilfe) [umwelthilfe](https://facebook.com/umwelthilfe)

www.duh.de/newsletter-abo

 Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Sie ist mit dem DZI-Spendensiegel ausgezeichnet. Testamentarische Zuwendungen sind von der Erbschafts- und Schenkungssteuer befreit.

Wir machen uns seit über 40 Jahren stark für den Klimaschutz und kämpfen für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende – damit Natur und Mensch eine Zukunft haben. Herzlichen Dank! www.duh.de/spenden