

Übersicht



Hilden

Der Bürgermeister
Hilden, den 27.08.2026
AZ.: IV/66.1

WP 25-30 SV 66/009

Beschlussvorlage

Erstmalige Herstellung des Ohligser Wegs: Vorentwürfe

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:

Ausschuss für technische Infrastruktur

17.09.2026

Entscheidung

Anlage 1: Variante 1

Anlage 2: Variante 2

Anlage 3: Variante 3

Anlage 4: Bewertungsmatrix zu den Varianten 1, 2 und 3

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird durch den Ausschuss für technische Infrastruktur beauftragt, die

1. Variante 1 (Anlage 1),
2. Variante 2 (Anlage 2) oder
3. Variante 3 (Anlage 3)

unter konsequenter Berücksichtigung einer wassersensiblen Straßenraumgestaltung (Schwammstadt-Prinzip, Klimaanpassung) weiterzuplanen.

Erläuterungen und Begründungen:**Zusammenfassung:**

Der Ohligser Weg ist baulich in einem desolaten Zustand und muss aufgrund des fehlenden Unterbaus unter hohem Aufwand vom Zentralen Bauhof geflickt werden. Ein grundhafter Neuausbau (erstmalige Erschließung) ist unumgänglich. Da die Straße mit 4.500 Kfz/24h eine wichtige Pendlerroute zwischen Hilden und Solingen darstellt, wird ein leistungsfähiger Straßenquerschnitt benötigt, der zudem als moderne „Schwammstadt“ konzipiert werden sollte.

In allen zur Beratung vorgelegten Varianten wurde versucht, den wertvollen Baumbestand bestmöglich zu sichern, was jedoch zu Zielkonflikten führt:

- **Variante 1** - Anlage eines Zweirichtungsradweges, Erhalt der südlichen Baumreihe (Anlage 1)
Die Variante 1 setzt auf eine netzwirksame Fortführung des aus Solingen kommenden Radwegs und schützt die südlichen Bäume, führt jedoch zu innerörtlichen Konflikten an den Zufahrten.
- **Variante 2** - Bestandsorientierter Ausbau, Fahrbahn < 6,00 m (Anlage 2)
Die Variante 2 bildet den Bestand ab, ist aber wegen Breiten unter 6 Metern rechtlich für eine Ersterschließung nicht mehr zulässig.
- **Variante 3** - Gehwegverbreiterung auf 2,50 m, westlicher Baumschutz (Anlage 3)
Die Variante 3 priorisiert barrierefreie Gehwege und den Mischverkehr auf der Fahrbahn, schont aber durch lokale Verengungen den westlichen Baumbestand.

Der Ausschuss für technische Infrastruktur soll nun auf Basis der Vorentwurfsplanungsvarianten für die erstmaligen Erschließung des Ohligser Weges abwägen, wie die jeweiligen Prioritäten gewichtet werden sollen, um dem Fachamt eine Grundlage für die Fortsetzung der Planung zu geben.

1. Sachdarstellung & Ausgangslage:***Baulicher Zustand und Unterhaltungsaufwand:***

Der Ohligser Weg befindet sich aktuell in einem technisch und optisch desolaten Zustand. Da die Straße in der Vergangenheit nie erstmalig und fachgerecht hergestellt wurde, fehlt ein normgerechter, frostsicherer Straßenaufbau (Unterbau und entsprechende Tragschichten). Der vorhandene Straßenkörper besitzt nicht die erforderliche Tragfähigkeit, um den heutigen Verkehrsbelastungen standzuhalten. Dies führt zu fortschreitenden und tiefgreifenden Substanzschäden an der Fahrbahnoberfläche. Um die Verkehrssicherheit aufrechterhalten zu können, ist ein überdurchschnittlich hoher Unterhaltungsaufwand erforderlich: D.h. die Mitarbeiter des städtischen Zentralen Bauhofes müssen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit fortlaufend in kurzen Abständen provisorisch ausbessern und Schlaglöcher flicken.

Eine dauerhafte und wirtschaftliche Erhaltung der Verkehrssicherheit ist ohne einen grundhaften Neuaufbau im Zuge der s.g. Ersterschließung nicht möglich.

Verkehrliche Bedeutung:

Verkehrlich nimmt der Ohligser Weg eine wichtige regionale Verbindungsfunktion ein. Er dient als stark frequentierte Durchfahrtsstraße und wird massiv vom Ein- und Auspendlerverkehr in und aus Richtung Solingen, Südfriedhof und die über den Kiefernweg erschlossenen Wohngebiete genutzt. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen liegt bei 4.500 Kfz/24h (DTV). Durch diese vergleichsweise hohe Belastung durch den Kfz-Verkehr und ÖPNV und des unzureichenden Straßenaufbaus wird der bauliche Verfall des Straßenkörpers beschleunigt.

Gleichzeitig begründet diese Verkehrsbelastung die Notwendigkeit, im Zuge des Ausbaus eine klare und regelkonforme Querschnittsaufteilung zu wählen, auf der künftig streckenbezogen Tempo 30 angeordnet wird.

Übergeordnetes Planungsziele - Aspekte des Umwelt-, Klimaschutzes und Starkregenvorsorge - Maximaler Baumerhalt, wassersensible Straßenraumgestaltung und Klimaanpassungsmaßnahmen:

Der Schutz und Erhalt des wertvollen, ortsbildprägenden Baumbestandes am Ohligser Weg besitzt für das Tiefbau- und Grünflächenamt bei allen planerischen Überlegungen oberste Priorität und ist integraler Bestandteil der Variantendiskussionen.

In allen drei entwickelten Varianten wird konsequent versucht, den Baumerhalt so gut wie technisch möglich umzusetzen. Die Varianten unterscheiden sich lediglich darin, an welchen Stellen aufgrund konkurrierender Schutzgüter (wie der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit oder der unterirdischen Infrastruktur) abgewogen und planerische Kompromisse eingegangen werden müssen.

Zusätzlich soll die erstmalige Erschließung genutzt werden, um den Straßenraum wassersensibel im Sinne der Klimaanpassung ("Schwammstadt") zukunftsfähig zu gestalten.

Das saubere, nicht behandlungsbedürftige Niederschlagswasser soll nicht mehr kanalisiert abgeleitet, sondern über versickerungsfähige Nebenflächen und begrünte Retentionszonen (z.B. multifunktionale Baumquartiere / Baumrigolen) gezielt vor Ort zurückgehalten und versickert werden oder verdunsten. Dies entlastet das Kanalnetz bei Starkregen und verbessert das Mikroklima nachhaltig.

2. Kostenschätzung

Die ermittelten Kosten belaufen sich auf einen Richtwert von rund 230 - 260 €/m². Bei diesem Betrag handelt es sich ausschließlich um eine reine Investitionskostenschätzung. Etwaige Folgekosten für den laufenden Unterhalt sowie Abschreibungen (AfA) sind in diesem Preis nicht enthalten.

Die vorliegende Kostenschätzung beruht auf den üblichen Pauschalen und aktuellen Erfahrungswerten aus vergleichbaren Maßnahmen. Diese Herangehensweise ermöglicht eine fundierte und realistische erste Einordnung der zu erwartenden reinen Baukosten.

Für dieses Projekt wird versucht werden, auch Fördermittel zu generieren.

Da es sich um eine erstmalige Herstellung der Straße handelt, ist zudem ein Anteil von 90% der anderweitig nicht gedeckten Grundstücks-, Planungs- und Baukosten gemäß §§ 127ff Baugesetzbuch und der städtischen Erschließungsbeitragssatzung von den Eigentümern der an dieser Straße angrenzenden Grundstücke zu tragen, für die eine bauliche oder gewerbliche Nutzung festgesetzt ist bzw. die entsprechend genutzt werden dürfen.

3. Ausbauvarianten und fachliche Einschränkungen:

Bei der Neuplanung stehen die Anforderungen des normgerechten Straßenbaus (RASt 06, ERA, EFA), der maximale Erhalt des Baumbestandes und die Verkehrssicherheit in einem direkten

Zielkonflikt zueinander. Das Tiefbau- und Grünflächenamt hat hierzu drei unterschiedliche Ausbauvarianten (siehe Anlage 1, 2 und 3) ausgearbeitet, deren Bewertungsaspekte aus Sicht der Stadtverwaltung in der beigefügten Entscheidungsmatrix (Anlage 4) detailliert gegenübergestellt werden.

Aus fachlicher Sicht ist hierbei auf folgende Kernpunkte hinzuweisen:

- Variante 1 verfolgt primär den Ansatz, die aus Richtung Solingen kommende Radverkehrsinfrastruktur netzwerkartig auf Hildener Stadtgebiet fortzuführen und gleichzeitig die südliche Baumreihe vollständig zu erhalten. Damit würde eine lückenlose Verbindung für den interkommunalen Radverkehr geschaffen. Im weiteren Verlauf innerhalb der Tempo-30-Strecke ist im Rahmen der Abwägung jedoch das Konfliktpotenzial eines Zweirichtungsradwegs an den zahlreichen Grundstückszufahrten und Einmündungen bei einem Kfz-Aufkommen von 4.500 Kfz/24h zu berücksichtigen.
- Variante 2 (Bestand) ist nach den geltenden technischen Richtlinien (RASt 06) aufgrund von Straßenbreiten unter 6 Metern für eine erstmalige Erschließung bei diesem Verkehrsaufkommen nicht mehr zulässig. Der Begegnungsfall Lkw/Pkw (z. B. Feuerwehr, Müllabfuhr, ÖPNV) kann hier nicht regelkonform und sicher abgewickelt werden.
- Variante 3 versucht den Spagat, indem sie im Regelfall barrierefreie Gehwege (2,50 m nach EFA) und Mischverkehr für den Radverkehr auf der Fahrbahn vorsieht, im westlichen Teil jedoch den Straßenquerschnitt bewusst lokal einengt und anpasst, um den dortigen Baumbestand zu schützen.

Da die Gewichtung dieser Schutzgüter und die Entscheidung, an welchen Stellen zugunsten des Baumerhalts oder der Richtlinienkonformität Kompromisse eingegangen werden, eine grundlegende politische Abwägung darstellt, stellt die Stadtverwaltung die hierfür notwendige Systementscheidung hiermit zur Beratung und Beschluss.

4. Empfehlung der Stadtverwaltung:

Aufgrund der Bewertungsmatrix (Anlage 4) bewertet das Fachamt die Varianten wie folgt und schlägt Variante 1 zur Umsetzung vor:

- **Klare Präferenz für Variante 1 (Verkehrssicherheit & Lückenschluss):** Bei einer hohen Belastung von 4.500 Kfz/24h bietet der Zweirichtungsradweg den besten Schutz für den Radverkehr. Da der Ohligser Weg als zentrale Anbindung an die Ohligser Heide und den Kinderspielplatz „Engelsberger Hof“ dient, besteht hier ein hohes Aufkommen an besonders schutzbedürftigen und jungen Radfahrenden.
- **Variante 3 als denkbare Alternative:** Die Umsetzung dieser Variante ist ebenfalls fachlich vertretbar und denkbar, da sie durch lokale Fahrbahneinengungen einen Kompromiss zwischen normgerechten Gehwegen und Baumerhalt schafft.
- **Ausschluss von Variante 2:** Ein rein bestandsorientierter Ausbau (Fahrbahn < 6,00 m) ist bei diesem Verkehrsaufkommen für eine erstmalige Erschließung nicht mehr zulässig, da er nicht den geltenden technischen Regelwerken (RASt 06) entspricht und den sicheren Begegnungsverkehr (z. B. Müllabfuhr, Feuerwehr, ÖPNV) nicht gewährleisten kann.

Gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Die Maßnahme weist eine positive Klimarelevanz auf. Durch die gezielte Integration von Schwammstadt-Prinzipien, wie etwa versickerungsfähige Oberflächen, Baumrigolen oder

dezentrale Regenwasserbewirtschaftung im Straßenraum, wird das Mikroklima verbessert und die Residenz gegenüber Starkregenereignissen erhöht. Gleichzeitig wird durch die Optimierung der Flächenverteilung der umweltfreundliche Fuß- und Radverkehr gestärkt.

Inklusionsrelevanz:

Die Maßnahme ist inklusionsrelevant. Die Planung und Ausführung erfolgen strikt nach den geltenden Standards für barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrsraum (DIN 18040-3). Durch den Einbau von Bodenindikatoren, kontrastreicher Gestaltung und niveaugleichen sowie rollstuhlgerechten Querungsstellen wird die selbstbestimmte Teilhabe von Menschen mit motorischen, visuellen oder kognitiven Einschränkungen sichergestellt.

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	Produkt 120101	
Investitions-Nr./ -bezeichnung:	IO66250087	VO66250087
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflicht- aufgabe	freiwillige Leistung
	(hier ankreuzen)	(hier ankreuzen)

Folgende Mittel sind im Finanzplan 2026 veranschlagt:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2026	1201010010/ IO66250087	785200	Planungskosten	60.000
2027	1201010010/ IO66250087	785200	Planungskosten	60.000
2028	1201010010/ IO66250087	785200	Planungskosten	80.000
2029	1201010010/ IO66250087	785200	Bau- und Planungskosten	2.660.000
Verpflichtungsermächtigung im HHPlan 2026 über				2.800.000

Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)

ja

X

(hier ankreuzen)

nein

(hier ankreuzen)

Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet.
Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)

Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?

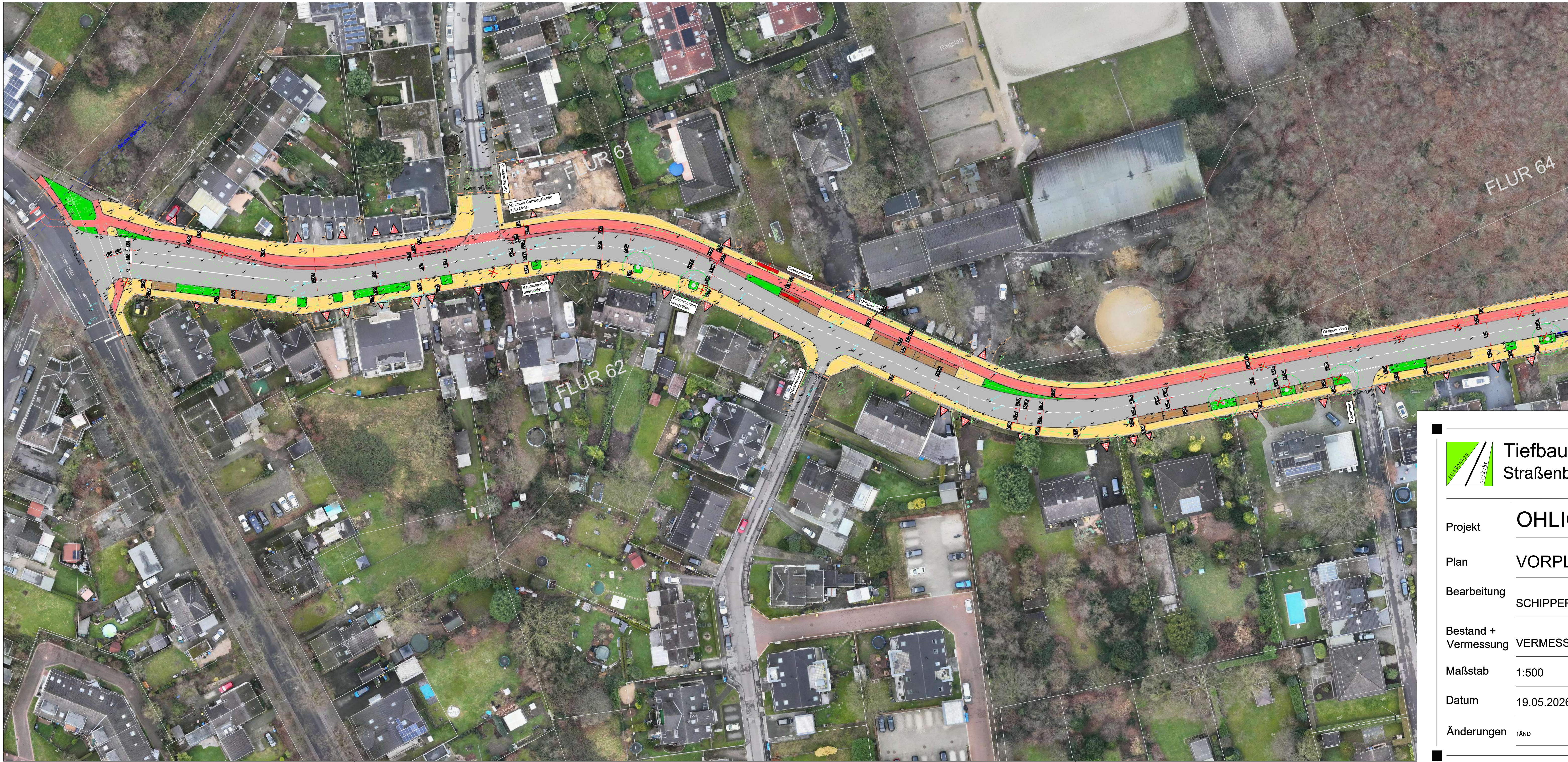
ja

(hier ankreuzen)

nein

(hier ankreuzen)

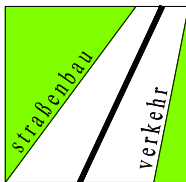
Finanzierung/Vermerk Kämmerer



LEGENDE

- Asphalt
- Gehweg
- Grünfläche
- Parkfläche
- Radweg
- Schutzstreifen
- Baum - NEU
- Baum - Bestand
- Entfall

ANLAGE 1



Tiefbau- und Grünflächenamt
Straßenbau/Verkehrswesen

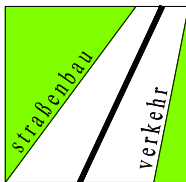
Projekt	OHLIGSER WEG			
Plan	VORPLANUNG-V1			
Bearbeitung	SCHIPPER/GETTMANN			
Bestand + Vermessung	VERMESSER			
Maßstab	1:500			
Datum	19.05.2026			
Änderungen	1ÄND	2ÄND	3ÄND	4ÄND



LEGENDE

- Asphalt
- Gehweg
- Grünfläche
- Parkfläche
- Radweg
- Schutzstreifen
- Baum - NEU
- Baum - Bestand
- Entfall

ANLAGE 1



Tiefbau- und Grünflächenamt
Straßenbau/Verkehrswesen

Projekt	OHLIGSER WEG			
Plan	VORPLANUNG-V1			
Bearbeitung	SCHIPPER/GETTMANN			
Bestand + Vermessung	VERMESSER			
Maßstab	1:500			
Datum	19.05.2026			
Änderungen	1ÄND	2ÄND	3ÄND	4ÄND



LEGENDE

- Asphalt
- Gehweg
- Grünfläche
- Parkfläche
- Radweg
- Schutzstreifen
- Baum - NEU
- Baum - Bestand
- Entfall

ANLAGE 1

Tiefbau- und Grünflächenamt
Straßenbau/Verkehrswesen

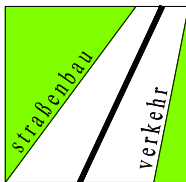
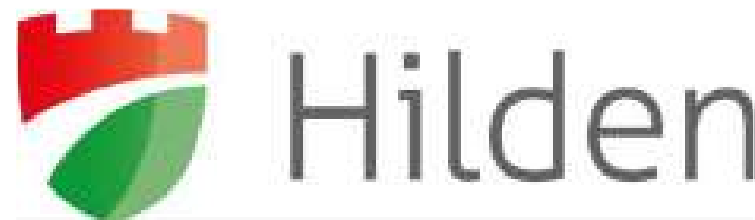
Projekt	OHLIGSER WEG			
Plan	VORPLANUNG-V1			
Bearbeitung	SCHIPPER/GETTMANN			
Bestand + Vermessung	VERMESSER			
Maßstab	1:500			
Datum	19.05.2026			
Änderungen	1ÄND	2ÄND	3ÄND	4ÄND



LEGENDE

- Asphalt
- Gehweg
- Grünfläche
- Parkfläche
- Radweg
- Schutzstreifen
- Baum - NEU
- Baum - Bestand
- Entfall

ANLAGE 2



Tiefbau- und Grünflächenamt
Straßenbau/Verkehrswesen

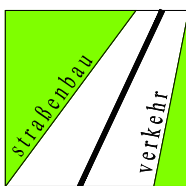
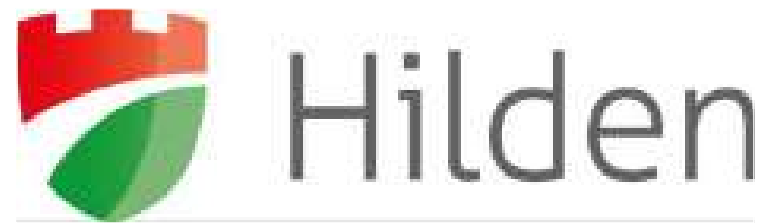
Projekt	OHLIGSER WEG			
Plan	VORPLANUNG-V2			
Bearbeitung	SCHIPPER/GETTMANN			
Bestand + Vermessung	VERMESSER			
Maßstab	1:500			
Datum	19.05.2026			
Änderungen	1ÄND	2ÄND	3ÄND	4ÄND



LEGENDE

- Asphalt
- Gehweg
- Grünfläche
- Parkfläche
- Radweg
- Schutzstreifen
- Baum - NEU
- Baum - Bestand
- Entfall

ANLAGE 2



Tiefbau- und Grünflächenamt
Straßenbau/Verkehrswesen

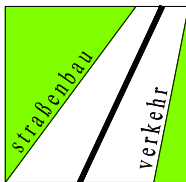
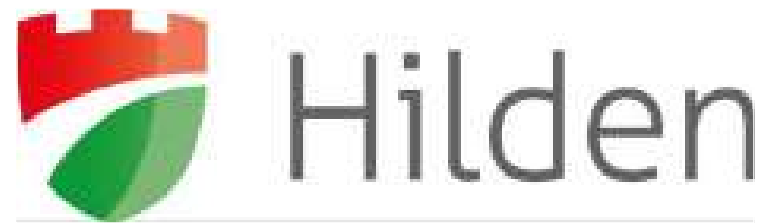
Projekt	OHLIGSER WEG			
Plan	VORPLANUNG-V2			
Bearbeitung	SCHIPPER/GETTMANN			
Bestand + Vermessung	VERMESSER			
Maßstab	1:500			
Datum	19.05.2026			
Änderungen	1ÄND	2ÄND	3ÄND	4ÄND



LEGENDE

- Asphalt
- Gehweg
- Grünfläche
- Parkfläche
- Radweg
- Schutzstreifen
- Baum - NEU
- Baum - Bestand
- Entfall

ANLAGE 2



Tiefbau- und Grünflächenamt
Straßenbau/Verkehrswesen

Projekt	OHLIGSER WEG			
Plan	VORPLANUNG-V2			
Bearbeitung	SCHIPPER/GETTMANN			
Bestand + Vermessung	VERMESSER			
Maßstab	1:500			
Datum	19.05.2026			
Änderungen	1ÄND	2ÄND	3ÄND	4ÄND



LEGENDE

- Asphalt
- Gehweg
- Grünfläche
- Parkfläche
- Radweg
- Schutzstreifen
- Baum - NEU
- Baum - Bestand
- Entfall

ANLAGE 3

Tiefbau- und Grünflächenamt
Straßenbau/Verkehrswesen

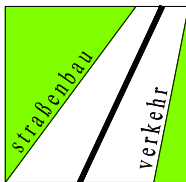
Projekt	OHLIGSER WEG			
Plan	VORPLANUNG-V3			
Bearbeitung	SCHIPPER/GETTMANN			
Bestand + Vermessung	VERMESSER			
Maßstab	1:500			
Datum	19.05.2026			
Änderungen	1ÄND	2ÄND	3ÄND	4ÄND



LEGENDE

- Asphalt
- Gehweg
- Grünfläche
- Parkfläche
- Radweg
- Schutzstreifen
- Baum - NEU
- Baum - Bestand
- Entfall

ANLAGE 3



Tiefbau- und Grünflächenamt
Straßenbau/Verkehrswesen

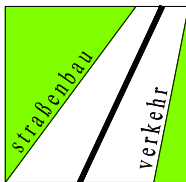
Projekt	OHLIGSER WEG			
Plan	VORPLANUNG-V3			
Bearbeitung	SCHIPPER/GETTMANN			
Bestand + Vermessung	VERMESSER			
Maßstab	1:500			
Datum	19.05.2026			
Änderungen	1ÄND	2ÄND	3ÄND	4ÄND



LEGENDE

- Asphalt
- Gehweg
- Grünfläche
- Parkfläche
- Radweg
- Schutzstreifen
- Baum - NEU
- Baum - Bestand
- Entfall

ANLAGE 3



Tiefbau- und Grünflächenamt
Straßenbau/Verkehrswesen

Projekt	OHLIGSER WEG			
Plan	VORPLANUNG-V3			
Bearbeitung	SCHIPPER/GETTMANN			
Bestand + Vermessung	VERMESSER			
Maßstab	1:500			
Datum	19.05.2026			
Änderungen	1ÄND	2ÄND	3ÄND	4ÄND

Variantenabwägung Ohligser Weg - Anlage 4

Nr	Kriterien	Ge- wichtung	Variante 1 Zweirichtungsradweg			Variante 2 Radfahrer mit auf Fahrbahn (Mischverkehr)			Variante 3 Gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig)		
			+	-		+	-		+	-	
1	Radführung (Sicherheit)	0,2	Geregelt und gesicherte Radwegeführung (übersichtliche Führung + Platzsparend)	Konflikt mit entgegen kommenden Radfahrern	2		durch teilweise geringe Fahrbahnbreite niedriger Sicherheitsfaktor	4		Gemeinsam geführt mit dem Fußgänger	3
2	Fußgängerführung (Sicherheit)	0,15	Gesicherte Führung (klare Trennung)	An vielen Stellen minimale Breite von 1,5 Metern	2	Breite Gehwege (keine Konflikte)		1	Gesichert und breit genug	Gemeinsam geführt mit dem Radfahrer	3
3	Baumbestand/Baumerhalt inkl. Kosten	0,1	Bäume bleiben auf der südlichen Seite von An den Linden bis zum Kirschenweg weitestgehend erhalten	Ab Kirschenweg weniger Bäume im Bestand. Allerdings mit klimaresilienten Arten für eine zukunftsfähige und nachhaltige Neuplanung	2	Bäume bleiben im Bestand weitestgehend erhalten	hoher technischer Aufwand und finanzielle Kosten für Erhalt der Bäume (ohne Gewährleistung) Nutzungskonflikt mit der Gasleitung, die auf nördliche Gehwegseite versetzt werden soll.	4	Bäume bleiben auf der südlichen Seite von An den Linden bis zum Kirschenweg weitestgehend erhalten	Ab Kirschenweg weniger Bäume im Bestand. Allerdings mit klimaresilienten Arten für eine zukunftsfähige und nachhaltige Neuplanung	2
4	Fahrbahnbreite (Autoführung)	0,15	Tempo 30 wird akzeptiert. Entschleunigung	min. 6 Meter Fahrbahn. Aufweitung der Kurven	3		Bei Erhalt der Bäume teilweise unter 6 Meter (auf ca. 150m) --> nach RaSt nicht zulässig	5	6.5 Meter und Breiter in Kurven	Verleitet zur Geschwindigkeitsübertretung	2
5	Bushaltestelle	0,05	Kann barrierefrei Umgestaltet werden	Radweg muss unterbrochen werden	2	Barrierefreier Ausbau an Bord	Radfahrer eingeschränkt bei haltendem Bus	3	Als Kap barrierefrei	FGU Standorte prüfen	2
Entfall HS Kiefernweg aufgrund der Nähe zur HS Tulpenweg und niedriger Fahrgastzahlen (in Abstimmung mit VU)											
6	Ruhender Verkehr (Parkflächen)	0,1	Fahrbahnrand gesicherter Ausstieg	Wegfall von einigen STP (allerdings nicht ausgelastet) im westlichen Teil (An den Linden bis Kirschenweg) Schaffung von 3 STP	2	Fahrbahnrand gesicherter Ausstieg	im Westlichen Teil (An den Linden bis Kirschenweg) Schaffung von 2 STP	2	Fahrbahnrand gesicherter Ausstieg	Wegfall von einigen STP (allerdings nicht ausgelastet) im westlichen Teil (An den Linden bis Kirschenweg) Schaffung von 3 STP	2
7	Schwammstadt (Wassersensible Straßenraumgestaltung)	0,05	wasserdurchlässiger Schutzstreifen		3	geringe Fahrbahnbreite, viele Bäume		2		höhere Flächenversiegelung	3
8	Aufenthaltsqualität	0,1	übersichtliche Führung hohes Verkehrssicherheitsgefühl		1		Überholkonflikte. Subjektives Unsicherheitsgefühl Aufenthaltsqualität für Radfahrende insgesamt mittel bis gering.	3		platzsparend aber mögliche Konflikte zwischen Radfahrer und Fußgängern möglich	3
9	Kosten	0,1	230,00 Euro /m²			2	260,00 Euro /m²			4	260,00 Euro /m²
	Kabel / Gastrasse	ohne Ge- wichtung	In allen Varianten gleich - Gastrasse soll in nördlichen Gehwegbereich versetzt werden. Gastrasse nur noch bis 2045 in Betrieb								
	Kanal		In allen Varianten gleich - Kann im Bestand erhalten bleiben (Erneuerung bis Haus Nr. 20 a geplant)								
Gesamtbewertung		1	2,1			3,25			2,7		
			Viele Vorteile bei Sicherheit und Attraktivität Hauptnachteile : erhöhter Flächenbedarf für den Radfahrer			Konflikt zwischen den Verkehrsarten, Straßenbreite entspricht nicht mehr den gängigen Regelwerken, höhere Kosten für Erhalt der Bäume ohne Garantie			Platzsparender Kompromiss, allerdings Nutzungskonflikt Fuß / Rad		

BEWERTUNG

1 sehr gut	2 gut	3 befriedigend	4 ausreichend	5 mangelhaft
------------	-------	----------------	---------------	--------------