

Antragstext:

Die Verwaltung prüft abschließend die Eignung folgender Straßen und Straßenabschnitte als Fahrradstraßen und legt dazu eine Umsetzungsplanung vor:

- + Schulstraße,
- + Pungshausstraße,
- + Am Strauch (zwischen Kölner Straße und Erikaweg),
- + Luisenstraße – Augustastraße – Hagdornstraße – Hummelster Straße,
- + Am Jägersteig – Am Stadtwald – Schlichterweg,
- + Bismarckstraße zwischen Hagdornstraße und Berliner Straße
- + Heiligenstraße zwischen Kolpingstraße und Zufahrt Warrington-Platz
- + Schwanenstraße

Erläuterungen zum Antrag:

Begründung:

Laut Auskunft der Verwaltung eignen sich die o.g. Straßenabschnitte und Straßen grundsätzlich als Fahrradstraßen (siehe Antwort der Verwaltung auf unsere Anfrage v. 17.10.17, „Fahrradfahren in Hilden“).

Eine abschließende Prüfung insbesondere in Hinblick auf die Straßenverkehrsordnung und die entsprechenden Verwaltungsvorschriften ist jedoch noch erforderlich und sollte zeitnah erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	120 101 Verkehrsflächen		
Investitions-Nr./ -bezeichnung:			
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflichtaufgabe	(hier ankreuzen)	freiwillige Leistung X (hier ankreuzen)

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

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

**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 €
2019	120 10 100 10	52 11 51	Verkehrsflächen	50.000,-

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

(hier ankreuzen)

nein

X

(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

X

(hier ankreuzen)

Finanzierung/Vermerk Kämmerer

Hinweis:

**Der Ansatz ist in der mittelfristigen Finanzplanung zum Haushalt 2018 nicht enthalten.
Gesehen Klausgrete**

Stellungnahme der Verwaltung:

1. Exkurs Fahrradstraße / Straßenverkehrsordnung

Zum Verständnis der verkehrsrechtlichen Regelungen zu Fahrradstraßen werden folgende Informationen gegeben:

Fahrradstraßen, und die damit einhergehenden Beschilderungen werden durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Hilden angeordnet.

Gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) darf in jedem Einzelfall nur nach gründlicher Prüfung, über die Anordnung von Verkehrszeichen entschieden werden. Beschilderungen können durch alle Verkehrsteilnehmer im Streitfall einer gerichtlichen Prüfung unterzogen werden.

Konkret auf die Anordnung von Fahrradstraßen heißt es in den Verwaltungsvorschriften:

- Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
- Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B.: Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren und haben Vorrang
- Befahrung nur mit mäßiger Geschwindigkeit

2. Konzept Fahrradstraßen

Bis auf die beiden letztgenannten Straßen im Antrag sind die im Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN genannten Straßen im städtischen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2004 im Kapitel Fahrradverkehr enthalten. Dieser VEP enthält sicherlich „nur“ den Stand 2004, aber bereits bei der politischen Beratung zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wurde dargelegt, dass sich das Verkehrsgeschehen in Hilden nicht verändert hat und es einer weiteren Fortschreibung (derzeit) nicht bedarf.

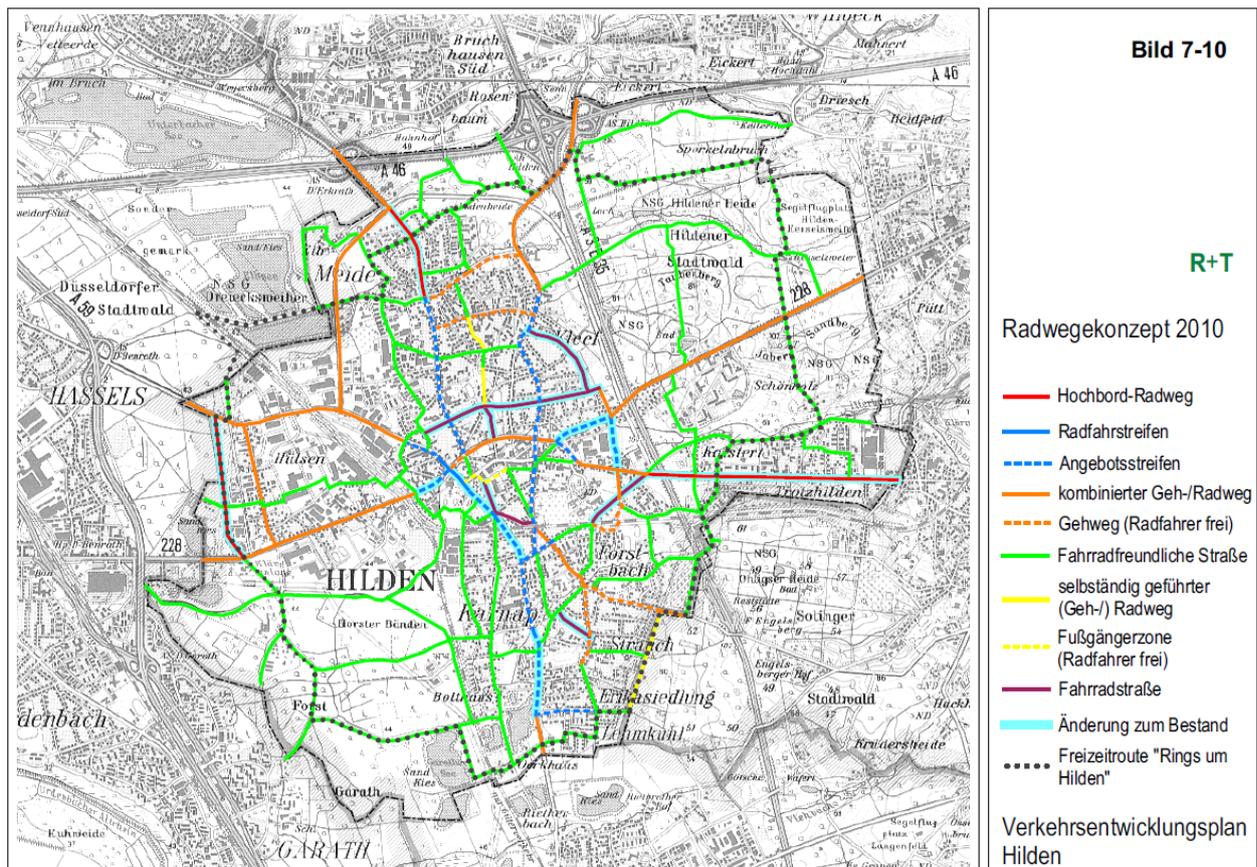
In Kap. 7.3.2 (Konzepte und Maßnahmen/Fahrradverkehr/Fahrradrouten) sowie im Anhang des VEP wird dazu ausgeführt:

Entlang der Hauptverbindungsrouen abseits der Hauptverkehrsstraßen ist die weitere Ausweisung von Fahrradstraßen zu überprüfen. Die Ausweisung von Fahrradstraßen bildet ein wichtiges Instrument, um den Radverkehr zu fördern und im Stadtbild präsent erscheinen zu lassen. Fahrradstraßen werden mit den Zeichen 244 und 244a StVO beschildert und stellen Straßen dar, auf denen der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder in Zukunft sein soll. Radfahrer dürfen hier nebeneinander fahren und sind anderen Verkehrsarten gegenüber bevorrechtigt. An Knotenpunkten sollen Fahrradstraßen vorfahrtsberechtigt beschildert werden. Die Freigabe der Fahrradstraßen zur Benutzung durch Kraftfahrzeuge ist durch ein Zusatzschild möglich, jedoch nur mit „mäßiger Geschwindigkeit“.

Die Einsatzgrenze für Fahrradstraßen liegt bei rund 300 Kfz/h.

Bisher ist nur die Hagelkreuzstraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Die weitere Ausweisung von Fahrradstraßen ist an folgenden Straßenzügen zu überprüfen:

- Schulstraße;
- Pungshausstraße;
- Am Strauch (zwischen Kölner Straße und Erikaweg);
- Bismarckstraße zwischen Hagdornstraße und Berliner Straße
- (Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr);
- Luisenstraße – Augustastraße – Hagdornstraße – Hummelsterstraße;
- Am Jägersteig – Am Stadtwald – Schlichterweg.



Die im VEP 2004 zur Ausführungsüberprüfung vorgeschlagenen Fahrradstraßen haben relativ hohe Fahrradverkehrsmengen und sie führen zu wichtigen Fahrradzielen wie z.B. Schulzentren oder die Innenstadt. Sie sind also bereits in ihrer jetzigen Funktion/Ausweisung ein wichtiger Bestandteil des Radroutennetzes in Hilden.

Die damaligen Aussagen im VEP haben natürlich (nur) die Verkehrsfunktionen betrachtet. In einem weiteren Schritt zu einer Umsetzung in baulicher und rechtlicher Hinsicht müssen unter anderem folgende Aspekte tiefergehend als auf Ebene des Verkehrsentwicklungsplans möglich geprüft werden:

- Durchführung / Auswertung von Verkehrszählungen, um zu prüfen, ob die Anforderungskriterien der STVO für Fahrradstraßen erfüllt sind
- Einbeziehung der Polizei auch im Hinblick auf das Unfallgeschehen in diesen Straßen
- Überprüfung der Straßenraumgestaltung, um die Wirksamkeit der Fahrradstraßenausweisung zu sichern (z.B. ruhender Verkehr, Markierungen, Einmündungen)
- Priorisierung der vorgeschlagenen Fahrradstraßen

Erst dann ist klar ob und wie eine Realisierung erfolgen könnte. Diese Aufgabe soll entsprechend des o.a. Antrags nach einer positiven Beschlussfassung erfolgen.

3. Erfahrungen / Vorgehensweisen anderer Städte

Eine kurze Internetrecherche hat gezeigt, dass sich eine Reihe von (Groß)städten schon umfangreich mit dem Thema beschäftigt und Erfahrungen gesammelt hat. Beispielhaft seien hier genannt:

- München: 2009 Grundsatzbeschluss Radverkehr mit dem Bestandteil Fahrradstraßen. Bis Ende 2014 wurden 55 Fahrradstraßen mit 21km Länge eingerichtet. Kriterienkatalog zur Einrichtung von Fahrradstraßen. 2016 wurde eine umfassende Evaluierung der eingerichteten Fahrradstraßen durch externe Planer vorgenommen.

- Bonn: Erstellung eines umfassenden Fahrradstraßenkonzeptes durch externe Planer in 2012 (Ziel Fahrradhauptstadt 2020). Umfangreiche Gestaltungsempfehlungen. Sehr intensive Öffentlichkeitsbeteiligung (insbesondere Anlieger) vor der jeweiligen Beschlussfassung (Umsetzung) zu einzelnen Straßen.
- Bremen: Beschluss des VEP 2025 in 2014. Darin enthalten ist auch der Bereich Fahrradstraßen. 2014 Durchführung von Verkehrszählungen zur konkreten Prüfung der Eignung von Straßen zur Ausweisung als Fahrradstraßen sowie Entwicklung und Festlegung von Leitlinien zur Gestaltung von solchen Straßen.

4. Kurzeinschätzung zu den Straßen im Antrag, die nicht Bestandteil des VEP sind

- Heiligenstr: Hier besteht der Wunsch / Auftrag des STEA eine Gesamtplanung zu erstellen, da die Situation für Fußgänger und Radfahrer unbefriedigend ist. In der mittelfristigen Finanzplanung sind Planungsmittel enthalten. Insofern ist es sinnvoll, in diesem Zusammenhang das Thema Fahrradstraße zu untersuchen. Hinweis: die angesprochene Gesamtplanung steht auch im Zusammenhang mit einer notwendigen Kanalplanung in der Heiligenstr, da dort im südlichen Abschnitt noch kein Regenwasserkanal vorhanden ist.
- Schwanenstr: Sie ist als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 STVO) ausgewiesen. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt. Eine Fahrradstraße bevorrechtigt aber einseitig den Radfahrer. Insofern wäre eine solche Anordnung ein Rückschritt.

Insofern wird empfohlen, sich auf die Straßen aus dem VEP zu beschränken.

5. Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise

Wenn der STEA dem Antrag folgen sollte, schlägt die Verwaltung in Kenntnis der Erfahrungen z.B. der vorgenannten Städte sowie der Beschlussfassung zum VEP folgende Vorgehensweise für eine weitere Themabearbeitung vor:

1. Grundlage ist und bleibt der VEP 2004. Zur Bündelung der Ressourcen beschränkt sich die Umsetzungsprüfung zuerst einmal auf die dort benannten Straßen. Wenn sich dabei herausstellt, dass Straßen nicht geeignet sind, kann ggfls. „Ersatz“ benannt werden.
2. Um eine rechtlich (und sicherheitstechnisch) belastbare Grundlage für die Entscheidung und die verkehrsrechtlichen Anordnungen zu erhalten sind Verkehrszählungen durchzuführen und unter Heranziehung der Gestaltungsleitlinien der Großstädte Entwürfe zur Umgestaltung (in der Regel eine Neuaufteilung der Fahrbahnflächen durch Markierungen, Änderungen an der Stellplatzsituation, Gestaltung von Einmündungen etc.) zu erarbeiten und die Kosten zu ermitteln.
3. Um hier zügig zu umsetzungsfähigen Ergebnissen zu kommen, werden externe Experten hinzugezogen. Dies ist wegen der Auslastung des städt. Fachpersonals und wegen der fehlenden technischen Ausstattung (Verkehrszählungen) erforderlich. Es werden entsprechende Mittel in den Haushalt 2019 eingestellt.
4. Die Erfahrungen anderer Städte zeigen, dass eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit sinnvoll sein kann, um die Akzeptanz der Anlieger und Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Damit ließe sich die mit der Fahrradstraßenausweisung angestrebte Erhöhung des innerstädtischen Fahrradverkehrsanteils unterstützen und zum Erfolg führen.
Die Öffentlichkeitsarbeit sollte sich einerseits konkret mit der Beteiligung der Anlieger der einzelnen betroffenen Straße befassen sowie übergeordneter Natur sein, um die Sympathie für das Ziel: „Fahrradfreundliches Hilden“ zu stärken.

Die Kosten für die externe Planung sowie die aus Sicht der Verwaltung grundsätzlich als notwendig erachtete Straßenraumumgestaltung wird derzeit grob auf 50.000€ geschätzt, wobei davon ca. 20.000€ auf die Planung entfallen dürften.

Auch vor dem Hintergrund der vorgenannten Kosten ist es aus Sicht der Verwaltung denkbar, dass

die Verwaltung vor einer abschließenden Beschlussfassung zum Antrag in einer Sitzung des STEA über die Umsetzungserfahrungen aus anderen Städten berichtet.

Birgit Alkenings