

(geänderter) 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~~

Hinweis: Die gestrichenen Straßen wurden vom Antragsteller in der Sitzung des STEA am 2.5.2018 aus dem Antrag zurückgezogen.

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 im Hinblick auf die Straßenverkehrsordnung und die entsprechenden Verwaltungsvorschriften ist jedoch noch erforderlich und sollte zeitnah erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	120101 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	1201010010	521151	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**

In Vertretung N. Danscheidt

Zusätzliche Erläuterungen der Verwaltung

Der Antrag wurde in der Sitzung des STEA am 2.5.2018 beraten. In diesem Zusammenhang wurde folgender Beschluss gefasst:

1. Die abschließende Beratung des Antrags wird mit Zustimmung der Antragsteller auf eine spätere Sitzung verschoben.
2. Die Heiligenstr. und die Schwanenstr. streicht der Antragsteller wegen der diesbezüglichen Erläuterungen der Verwaltung aus seinem Antrag.
3. Die Verwaltung wird gebeten in einer der nächsten Sitzungen über die Umsetzungserfahrungen zu Fahrradstraßen aus anderen Städten zu berichten

Es wurden Erfahrungsberichte aus dem Kreisgebiet und aus ausgewählten Städten bundesweit eingeholt:

Kreisgebiet

Langenfeld:

In der Stadt Langenfeld wurden bisher zwei Wege als Fahrradstraßen angeordnet und ausgewiesen. Diese Wege sind eher als Wirtschaftswege zu betrachten und können nicht mit den in Hilden vorgesehenen innerstädtischen Straßen verglichen werden.

Daher ist auch ein Erfahrungsaustausch mit der Stadt Langenfeld zurzeit nicht möglich.

Ebenfalls ist (nach Aussage des zuständigen Mitarbeiters) in der Stadt Langenfeld zurzeit nicht geplant (u.a. auch aufgrund des Wissens um die schwierige Anlage/Umsetzung von Fahrradstraßen) diese im innerstädtischen Bereich anzuordnen.

Ein weiterer Austausch mit der Stadt Hilden ist, im Rahmen der kreisweiten Besprechung der Verkehrsbehörden, gewünscht.

Monheim:

Bisher gibt es in Monheim keine Fahrradstraßen. Es ist jedoch geplant, in diesem Jahr die Einrichtung einer ersten Fahrradstraße im Schleiderweg umzusetzen.

Erfahrungen können somit zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geteilt werden;

ein weiterer Austausch mit der Stadt Hilden ist, im Rahmen der kreisweiten Besprechung der Verkehrsbehörden, gewünscht.

Ratingen

Im Stadtgebiet gibt es 2 Fahrradstraßen. Davon befindet sich eine an der Stadtgrenze zu Mülheim/Ruhr und eine in der Kirchgasse.

Die letztere ist derzeit unfalltechnisch unauffällig, entspricht aber nicht unbedingt den definierten Anforderungen an eine Fahrradstraße – das ist aber auch der Enge des teilweise mittelalterlichen Stadtgrundrisses geschuldet.

Es existieren derzeit weitere Vorschläge zur Einrichtung von Fahrradstraßen. Deren Realisierung wird aber noch dauern. Konkrete Anfragen aus dem politischen Raum gibt es derzeit nicht.

Ein weiterer Austausch mit der Stadt Hilden ist, im Rahmen der kreisweiten Besprechung der Verkehrsbehörden, gewünscht.

Bundesgebiet

München

Nach einem Grundsatzbeschluss in 2009 wurden zwischenzeitlich über 60 Fahrradstraßen eingerichtet. Ziele und Kriterien wurden festgelegt (s. Anlage). 2016 wurden in einer umfassenden Evaluierung die Fahrradstraßen untersucht. Der Bericht ist auszugsweise als Anlage beigefügt. Das

Berichtsfazit (Auszug) lautet:

Die Untersuchung hat gezeigt, dass wesentliche Erwartungen, die an Fahrradstraßen gestellt werden, erreicht werden können. Die Voraussetzungen nach VwV-StVO, dass der Radverkehr den Kfz-Verkehr überwiegen soll, werden in fast allen Fahrradstraßen erreicht. Das Radverkehrsaufkommen steigt tendenziell, das Kfz-Aufkommen sinkt oder stagniert.

Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr ist in Erschließungsstraßen, egal nach welchem Kriterium dies bewertet wird, weit besser als entlang von Hauptverkehrsstraßen (unabhängig von der Art der Radverkehrsführung dort, bei der große Unterschiede bestehen können). Bei Fahrradstraßen ist der Sicherheitsvorteil noch ausgeprägter. Diese schon länger nachgewiesene Erkenntnis ist in der Tendenz auch in den untersuchten Münchner Fahrradstraßen erkennbar.

Fahrradstraßen haben sich auch nach den Ergebnissen dieser Untersuchung als sehr gut geeignete Maßnahme für die Förderung des Radverkehrs erwiesen. Sie sind vor und bei ihrer Einführung nur in Einzelfällen stark umstritten. Im Dauerbetrieb sind nur sehr wenige Fahrradstraßen in Deutschland Gegenstand öffentlicher Diskussionen (wenn auch oft unsachlich geführte Diskussionen zwischen „ideologischen“ Autofahrenden und Radfahrenden im Internet sich auch auf Kommentarseiten austoben, die Fahrradstraßen betreffen).

Soweit an Fahrradstraßen konkrete Kritik geübt wird, bezieht sich diese oft auf das wahrgenommene unangemessene Verhalten von Autofahrenden gegenüber den bevorrechtigten Radfahrenden, mit zu hohen Geschwindigkeiten, zu engen Überholabständen oder auf ein insgesamt für eine Fahrradstraße als zu hoch wahrgenommenes Kfz-Aufkommen. Hinzu kommen ungünstige Fahrbahnbreiten, die zu Stockungen auch beim Radverkehr führen können, wobei dies z.T. mit der Parkregelung, z.T. mit erhöhtem Kfz-Aufkommen in Zusammenhang steht (z.B. Hohenlohestraße, Harvestehuder Weg in Hamburg).

Bremen

Hier wurde 2014 folgender Grundsatzbeschluss gefasst:

Die Stadtbürgerschaft bittet den Senat,

- 1. eine Richtlinie für die Gestaltung von Fahrradstraßen und ihre Übergänge und Anschlüsse ins Gesamtnetz zu entwickeln und der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie bis drei Monate nach Beschlussfassung vorzustellen;*
- 2. die anderen Verkehrsteilnehmenden durch eine geeignete Informationskampagne zu informieren, um die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern;*
- 3. die Beiräte bei der Einrichtung von Fahrradstraßen zu unterstützen, insbesondere bei den notwendigen zeitnahen Verkehrszählungen.*

Die Gestaltungsrichtlinie ist als Anlage beigefügt. Info: Eine in 2014 eingerichtete Fahrradstraße wird noch in 2017 kontrovers diskutiert und soll wieder umgestaltet werden.

Bonn

Hier wurde 2012 folgender Beschluss gefasst:

Das vorliegende Konzept zur Einrichtung von Fahrradstraßen (vgl. Anlage) wird in den Jahren 2012 bis 2020 als Bestandteil des Strategiekonzeptes „Fahrradhauptstadt 2020“ umgesetzt, vorbehaltlich der Bereitstellung der Haushaltsmittel im Rahmen der Haushaltsberatungen der kommenden Jahre.

- 2. Die Ausgestaltung der Fahrradstraßen erfolgt in der Regel wie im Gutachten vorgeschlagen durch die Beschilderung sowie eine einheitliche Fahrbahnmarkierung, wobei die Fahrbahnen eine unterbrochene Breitstrichmarkierung am Fahrbahnrand und mittig in regelmäßigen Abständen (ca. 50 m) Fahrradpiktogramme erhalten.*

Ein Zwischenbericht in 2016 führt aus:

Es sind insgesamt 107 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von rund 50 km im Rahmen des Fahrradstraßenkonzeptes beschlossen worden und sollen bis 2020 markiert sein. 25 Fahrradstraßen sind bisher eingerichtet worden. 26 weitere werden in diesem Jahr folgen. Wenn die Zuschüsse vom Land für weitere 8 (III BA) bewilligt werden, wird die Stadt auch diese voraussichtlich in diesem Jahr markieren. Die vom Rat beschlossenen Bürgerinformationsveranstaltungen wurden in den jeweiligen Stadtbezirken 2013/2014 durchgeführt. Vor jeder Markierung einer Fahrradstraße erhalten die Anlieger per Bürgerbrief nochmals detaillierte Informationen über das Fahrradstraßenkonzept und die geltenden Regeln in den Fahrradstraßen laut STVO.

Zusammenfassend lässt sich festhalten:

Fahrradstraßen können eine gutes Instrumentarium zur Förderung des Radverkehrs sein. Jedoch ist es nicht empfehlenswert, ohne vorhergehende Prüfung der jeweiligen Randbedingungen in allen Straßen Fahrradstraßen einzurichten / anzuordnen.

Hier ist es im Vorfeld unbedingt erforderlich, entsprechende Prüfungen und Planungen durchzuführen.

Die Verwaltung empfiehlt daher, wie auch schon in der SV 66/105 beschrieben wurde, ein externes Ingenieurbüro damit zu beauftragen, die in den aufgeführten Straße gegebenen Randbedingungen zu eruieren (Verkehrsbelastung, Straßenbreite, Parkmöglichkeiten) und gemeinsam mit der Verwaltung zu prüfen, ob es jeweils möglich (und sinnvoll) ist, Fahrradstraßen anzuordnen und einzurichten.

Da es bislang keinen bundeseinheitlichen Leitfaden (Regelung) für die Einrichtung von Fahrradstraßen gibt (ein Leitfaden wird zurzeit im Rahmen eines Forschungsprojektes durch die Bergische Universität Wuppertal betraut), müssen auf die in Anlehnung an die vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. erarbeiteten Leitlinien zurückgegriffen werden (siehe Anlage).

In den 3 vorgenannten Städten hat sich deutlich gezeigt:

-Eine Fachplanung muss zwingend erfolgen, um eine erfolgversprechende Straßenraumgestaltung zu gewährleisten.

-Öffentlichkeitsarbeit ist erforderlich, da die Bedeutung der Beschilderung „Fahrradstraße“ praktisch nur sehr wenig bekannt ist.

Zur Förderung:

Nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Düsseldorf ist eine Förderung, mittels eines Zweistufigen Verfahrens (Einplanungsantrag (Anmeldung) und Förderantrag (Finanzierungsantrag) jeweils zum 01.06. eines Jahres möglich und es kann mit einem Fördersatz von 65 % bis 75 % gerechnet werden.

Der Antrag muss spätestens bis zum 01.06.2019 gestellt werden, wenn ein Baubeginn in 2020 erfolgen soll. Im Oktober 2019 würden dann die Einplanungsgespräche bei der Bezirksregierung stattfinden. Dabei wird über die grundsätzliche Förderwürdigkeit und die mittelfristige Priorisierung entschieden. Anschließend Ende 2019 wird der Regionalrat beteiligt, so dass ca. im Mai 2020 das Förderprogramm veröffentlicht wird.

Wenn dies so angestrebt werden soll, müssen allerdings die Planungsmittel für das Projekt (externes Ingenieurbüro) bereits Ende 2018 im Vorgriff auf den Haushalt 2019 freigegeben werden. Nur dann kann bis zum 1.6.2019 eine Planung für einen Förderantrag erstellt werden.

In Vertretung
N. Danscheidt
1. Beigeordneter

**Stellungnahme der Verwaltung
zur SV 66/105**

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.

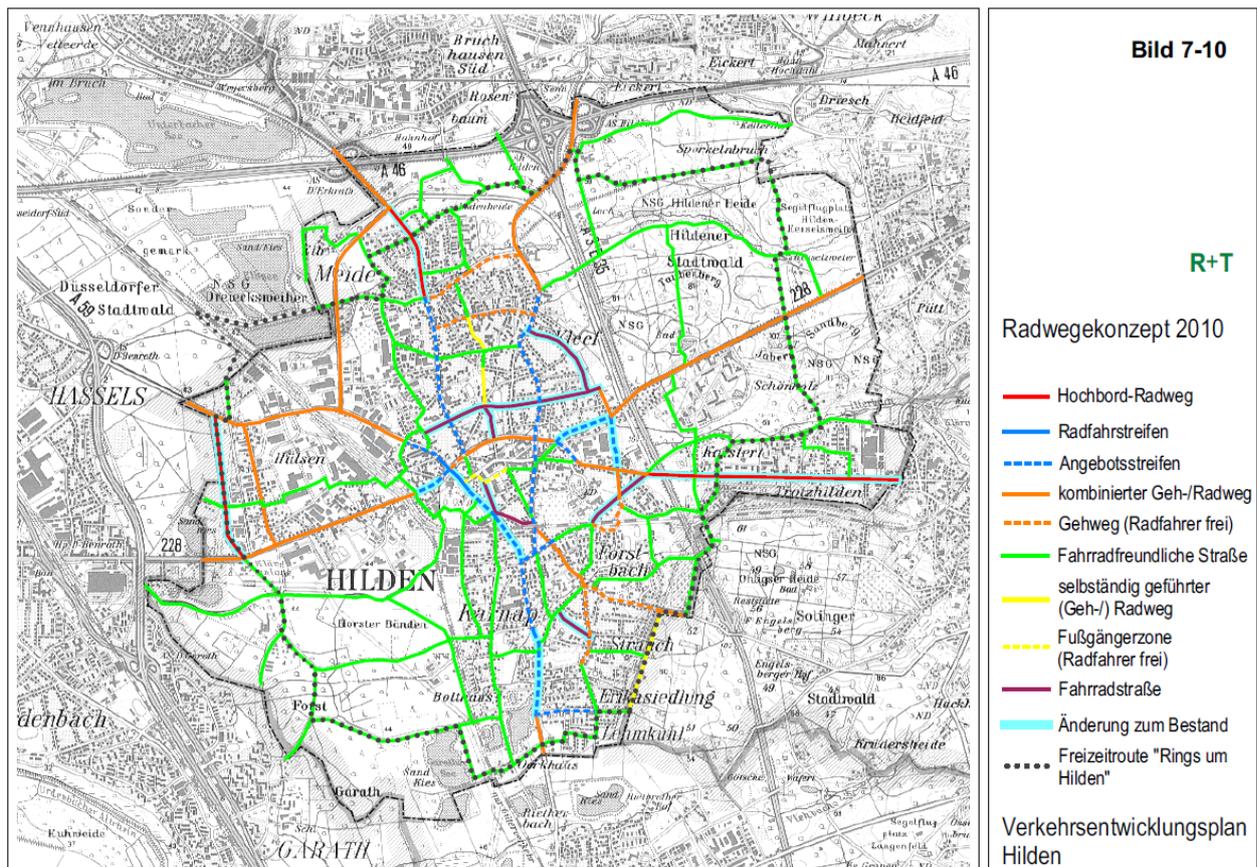
In Kap. 7.3.2 (Konzepte und Maßnahmen/Fahrradverkehr/Fahrradrouten) sowie im Anhang des VEP wird dazu ausgeführt:

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