

Übersicht



Die Bürgermeisterin
Hilden, den 08.10.2019
AZ.: IV/61.1 Groll_Fahrrad

WP 14-20 SV 61/257

Antragsvorlage

Antrag der FDP-Fraktion im Rat der Stadt Hilden vom 18.07.2019: Radverkehrskonzept für die Stadt Hilden

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
SPD			
CDU			
Grüne			
Allianz			
FDP			
BÜRGERAKTION			
AfD			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss
Rat der Stadt Hilden

20.11.2019
11.12.2019

Vorberatung
Entscheidung

Anlage 1: Antrag FDP Radverkehrskonzept

Antragstext:

Der Rat möge beschließen:

- Die Verwaltung wird gebeten ein Radverkehrskonzept für die Stadt Hilden erstellen zu lassen.
- Die Konzeptkosten sind zu ermitteln und dem Rat in einer seiner nächsten Sitzungen zur Entscheidung vorzulegen.

Mit dem Ziel, ein sicheres und komfortables Radwegenetz in der Gemeinde Hilden zu schaffen.

Erläuterungen zum Antrag:

Das Hildener Radwegenetz ist nicht mehr zeitgemäß und muss dem hohen Verkehrsaufkommen dringend angepasst werden.

Radweg sollen ausgebaut und sicherer gestaltet werden. Statt schmaler sogenannter „Fahrrad-Angebotsstreifen“ auf Hauptverkehrsstraßen wie der Gerresheimer Straße, auf denen Radfahrer gefährdet werden, benötigen wir ein gutes Netz richtig ausgebauter und sicherer Fahrradwege. Insbesondere im Interesse unserer Kinder.

Eine gute und sichere Nord-Süd-, sowie Ost-West-Verbindung wäre wünschenswert.

Ein solches Netz lädt zur Nutzung von Zweirädern ein und bietet die Möglichkeit einen hohen Anteil des innerstädtischen Verkehrs umwelt- und klimafreundlich abzuwickeln. Und weniger Autoverkehr in Hilden erhöht die Lebensqualität.

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung				
Investitions-Nr./ -bezeichnung:				
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflicht- aufgabe	(hier ankreuzen)	freiwillige Leistung	(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 €

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

(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

Gesehen
Franke

Stellungnahme der Verwaltung:

Die FDP-Fraktion stellt den Antrag, ein Radverkehrskonzept für die Stadt Hilden erstellen zu lassen und die „Konzeptkosten“ dafür zu ermitteln und dem Rat vorzulegen.

Ziel soll es sein, ein sicheres und komfortables Radwegenetz in Hilden zu schaffen.

Die Stadtverwaltung nimmt diesen Antrag zum Anlass, um über die Entwicklung der Fahrradförderung in Hilden zu berichten und aus Sicht der Verwaltung zukünftige mögliche Handlungsfelder aufzuzeigen.

Ausgangslage

Die Stadt Hilden blickt mittlerweile auf eine mehr als 25-jährige Phase der Fahrradförderung im Rahmen der städtischen Verkehrsplanung zurück.

Im Jahr 1990 wurde das erste Fahrradförderkonzept durch den Rat der Stadt Hilden verabschiedet.

Dieses Konzept wurde im Jahr 1995 fortgeschrieben und im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes 2004 weiterentwickelt.

Ausgangspunkt der Planungen war dabei die Einsicht, dass Hilden auf der einen Seite aufgrund seiner kompakten Stadtstruktur und seiner flachen Topographie ideal für das Fahrrad als Verkehrsmittel geeignet ist. Auf der anderen Seite ist Hilden sehr dicht bebaut, eine Situation, die sich im Laufe der Jahre auch nicht verändert hat.

In einem ohnehin kleinen Stadtgebiet von ca. 26km² bestehen fast gar keine Spielräume für eine umfangreiche eigene Fahrradwegeinfrastruktur, schon gar nicht unabhängig von den vorhandenen Straßen.

Dementsprechend wurden für die Fahrradförderung in Hilden folgende inhaltliche Schwerpunkte gesetzt:

- A. Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes für den Fahrradverkehr
- B. Flächendeckende Bereitstellung von diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen
- C. Verknüpfung von Fahrradverkehr und Öffentlichem Nahverkehr (ÖPNV)
- D. Wegweisung für den Fahrradverkehr.

Die Inhalte der Fahrradförderung wurden in Hilden in den vergangenen Jahren umgesetzt und werden auch weiterhin beachtet.

Umsetzung:

Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes

Angesichts der dichten Bebauung in Hilden verfügt die Stadt auch über ein umfangreich ausgebauten Straßen- und Wegenetz.

Raum für ein eigenes Radverkehrsnetz abseits der Straßen zu schaffen, war dagegen nicht Gegenstand der städtischen Planung; spätestens in der Zeit der umfangreichen und schnellen Stadterweiterungen Hildens nach dem II. Weltkrieg und in den 60er- und 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts hätten solche eigenen Radwegenetze bereits mitgedacht werden müssen, um die dafür notwendigen Flächen zu sichern.

Da dies nicht geschehen ist, blieb – beim Einstieg in eine moderne Radverkehrsförderung Anfang der 1990er Jahre – nur die Möglichkeit, mit dem bestehenden Straßen-/Wegenetz umzugehen.

Um dieses Netz für den Fahrradverkehr besser nutzbar zu machen, wurden im Detail folgende zahlreiche Einzelmaßnahmen umgesetzt:

- Einführung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung (Tempo 30-Zonen) in allen städtischen Wohngebieten
- Abmarkierungen von Fahrradstreifen (als Angebots- oder Schutzstreifen) auf den Fahrbahnen der Hauptverkehrsstraßen; zuerst auf den Straßen in städtischer Baulast, dann auch auf Landes- und Bundesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrt
- Flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung, nur in Ausnahmen mit eigenem Verkehrsraum, sonst auf der Fahrbahn
- Einrichtung beschilderter Parallelrouten zu Hauptverkehrsstraßen durch Tempo 30-Zonen/Wohngebiete; Radverkehrsrouten aus allen Wohngebieten in die Innenstadt und zu anderen Zielen (Radverkehrsnetz in Hilden: ca. 76km)
- Einrichtung einer Fahrradstraße (Hagelkreuzstraße) zwischen S-Bahnhof Hilden-Süd und Innenstadt
- Beschilderung von für den Fahrradverkehr durchlässigen Sackgassen
- Freigabe der Hildener Fußgängerzonen in Teilbereichen für den Fahrradverkehr (Parallelroute zur Mittelstraße über den Warrington-Platz; Schulwegeroute durch Schulstraße/Schwanenstraße)
- Aufhebung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen, die nicht den aktuellen Regelwerken und Anforderungen entsprechen; Einführung einer „fakultativen Lösung“ (Gehweg, Radfahrer frei) auch an Hauptverkehrsstraßen
- Durchführung zahlreicher Kleinmaßnahmen tiefbautechnischer Art entlang von Fahrradrouten (z.B. Bordsteinabsenkungen; für Fahrradfahrer durchlässige Polleranlagen und Drängelgitter; Anforderungsampeln reagieren auch auf Fahrräder)
- Einrichtung von vorgezogenen Aufstellbereichen für den Fahrradverkehr an Straßenkreuzungen/ Einmündungen mit Lichtsignalanlagen

Das Hildener Straßen- und Wegenetz ist damit für den Fahrradverkehr sehr durchlässig geworden, alle Ziele im Hildener Stadtgebiet sind mit dem Fahrrad erreichbar.



Maßnahmen im Straßen- und Wegenetz:

- links: Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
rechts: Fahrradstraße Hagelkreuzstraße



Weitere Beispiele, die sich im Stadtgebiet wiederholt finden lassen:



Maßnahmen im Straßen- und We-

genetz:

- links: Fahrradangebotsstreifen an der Hochdahler Straße
- rechts: Durchlässigkeit von Sackgassen



Es sind weitere Maßnahmen in Arbeit, die im Laufe der kommenden Jahre umgesetzt werden oder umgesetzt werden könnten:

- *Hilden ist Teilabschnitt der neu angedachten „Velo-Route“ von Wuppertal über Solingen-Mitte – Solingen-Ohligs – Hilden bis nach Düsseldorf-Benrath. Bauliche Umsetzungen erfolgen derzeit auf dem Gebiet der Stadt Solingen. Auf Hildener Stadtgebiet sind nur kleinere Anpassungen im Straßenraum erforderlich, da auch hier auf das bestehende Straßen- und Wegenetz zurückgegriffen wird. Entsprechende Haushaltsmittel sind vorhanden. Ebenfalls laufen momentan mit finanzieller Unterstützung des Landes NRW, angesiedelt bei der Stadt Solingen, Arbeiten zu einem „Gestaltungskonzept“ für die Velo-Route. Es wird von einer Umsetzung in 2020 ausgegangen.*
- *In Prüfung durch ein externes Fachbüro befindet sich derzeit das Thema, in Hilden weitere **Fahrradstraßen** einzurichten. Der Verkehrsentwicklungsplan 2004 hat dazu verschiedene im Detail zu prüfende Strecken formuliert, die jeweils zu bereits beschilderten Radverkehrsrouten gehören. Hierbei handelt es sich um die Schulstraße, die Pungshausstraße, die Straße Am Strauch (zwischen Kölner Straße und Erikaweg), den Straßenzug Luisenstraße-Augustastraße-Hagdornstraße-Hummelster Straße; den Straßenzug Am Jägersteig-Am Stadtwald-Schlichterweg sowie die Bismarckstraße (zwischen Hagdornstraße und Berliner Straße. Die Prüfungen hierzu laufen derzeit. Sobald Ergebnisse bereitstehen, wird darüber im Fachausschuss berichtet werden.*

Mit Bezug auf den vorliegenden Antrag der FDP-Fraktion kann damit ausgeführt werden, dass es in Hilden bereits sichere Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen für den Fahrradverkehr gibt.

Zur Verdeutlichung sei hier nochmals das städtische Radverkehrsnetz abgebildet, wie es auch im öffentlichen Geoportal der Stadt (Fahrradstadtplan) und in der Freizeitkarte Hilden dargestellt ist.



Darüber hinaus sind weitere Projektideen zu diskutieren:

- *An verschiedenen einmündenden Straßen könnten nach Prüfung der signaltechnischen Voraussetzungen sog. „vorgezogene Aufstellbereiche“ per Markierung eingerichtet und rot eingefärbt werden.*
- *Es sind auch größere investive Maßnahmen denkbar, die im Zusammenhang mit dem Straßen- und Wegenetz genannt werden können.*

Dazu gehört

1. *die Verbesserung und Attraktivierung des „Roten Weges“ im Abschnitt zwischen Nordstraße und Augustastraße durch eine geradlinige Linienführung durch das dortige Wäldchen. Der Weg, obwohl eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr, ist in dem Abschnitt zu schmal und unübersichtlich. Eine Führung durch das Wäldchen böte die Möglichkeit einer breiteren nutzbaren Fläche. Die jetzige Trasse könnte im Ausgleich begrünt werden. Hierzu wäre eine ausführliche Planung/Machbarkeitsuntersuchung erforderlich.*
2. *die Gerresheimer Straße im Abschnitt zwischen Schalbruch und Stockhausstraße („Aldi-Ei“) für den Fahrradverkehr wesentlich attraktiver zu machen, indem Parkplatzstreifen und ehemalige „Radverkehrsflächen“ auf den Gehwegen den dortigen Fahrradangebotsstreifen hinzugefügt werden, diese also deutlich breiter würden. Auch hierfür ist eine ausführliche Planung/Machbarkeitsuntersuchung erforderlich, um die finanziellen Auswirkungen bestimmen zu können.*

Flächendeckende Bereitstellung von diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen

Ähnlich wie ein PKW-Nutzer benötigt auch ein Fahrradnutzer mindestens zwei Abstellmöglichkeiten für sein Fahrrad: eine zu Hause (der „Quelle“ seiner Fahrt) und eine an seinem Ziel.

Während es aber über die Notwendigkeit von KFZ-Stellplätzen kaum einmal Diskussionen gab und deshalb KFZ-Stellplätze in der Stadt allgegenwärtig sind, wurden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder meist – wenn überhaupt – nur „stiefmütterlich“ behandelt.

Hier hat die Stadt Hilden früh begonnen, mit einem eigenen Fahrradständermodell gegen zu wirken, an dem ein Fahrrad stand- und diebstahlsicher angeschlossen werden kann (für ein ordentliches Fahrradschloss muss der Besitzer allerdings selbst sorgen!).

Im Detail:

- **Ausstattung städtischer Infrastruktureinrichtungen mit Fahrradabstellanlagen:** Kindergärten, Grundschulen, weiterführende Schulen, Sporthallen, Freibad, Hallenbad, Rathaus, Stadtbücherei, Jugendzentren. Dem sind auch private Einrichtungen gefolgt, wie gewerbliche Sport- und Fitnesszentren oder Nahversorgungszentren.

- Aufstellung von Fahrradständern (Typ Hilden) im Umfeld der Fußgängerzonen, bisher weit über 400 Plätze
- Schaffung von überdachten Fahrradabstellanlagen an ausgesuchten Standorten
- Aufladestation für Pedelecs und E-Bikes am Warrington-Platz (in Kooperation mit den Stadtwerken Hilden)
- Verabschiedung einer städtischen Satzung, die Bauherren bei bestimmten Bauvorhaben dazu verpflichtet, Fahrradabstellanlagen nach genau definierten Kriterien für die Besucher ihrer Einrichtungen zu bauen (besonders Mehrfamilienhäuser)



Stand- und Diebstahlsichere Fahrradständer „Typ Hilden“:
links: tlw. überdacht am Nove-Mesto-Platz
rechts: an der Geschäftsstelle der Post



Weitere Beispiele:
links: Fahrradständer gem. städtischer Satzung
rechts: Fahrradständer „Typ Hilden“ vor der Stadtbücherei



Es sind weitere Maßnahmen dieser Art denkbar:

- *Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Oberstufen-Traktes am HGH und dem Abriss des alten Gebäudes bietet es sich an, zumindest dort die Fahrradständer zu überdachen, in einer Größenordnung von 40-50 Plätzen. Diese Überlegung gilt aber grundsätzlich für alle Schulen/Einrichtungen, etwa auch für die Sekundarschule oder die Volkshochschule Hilden/Haan an der Gerresheimer Straße.*
- *Im öffentlichen Straßenraum könnten, ähnlich wie in der Fabriciusstraße, Baumschutzbügel durch Fahrradständer ersetzt werden oder in dicht bebauten Quartieren z.B. durch den Verzicht auf einige wenige KFZ-Parkplätze öffentliche Fahrradabstellanlagen errichtet werden (auf einem KFZ-Parkplatz lassen sich zwischen 6 und 10 Fahrradabstellmöglichkeiten schaffen.)*

Verknüpfung von Fahrradverkehr und öffentlichem Nahverkehr (ÖPNV)

Auch wenn Hilden als Gesamtstadt über einen „Einpendler-Überschuss“ verfügt, sind trotzdem gerade die beiden S-Bahn-Haltepunkte der Stadt (Hilden-Bahnhof; Hilden-Süd) wichtige Ziele für Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufspendler.

Gleiches gilt für die Knotenpunkte im Busliniennetz.

Das Fahrrad kann als „Zubringer-Verkehrsmittel“ genutzt werden, wenn es an den Verknüpfungspunkten sicher abgestellt werden kann.

Vor diesem Hintergrund sind bisher folgende Maßnahmen umgesetzt worden:

- Abschließbare Fahrradboxen an den S-Bahn-Haltestellen Hilden-Bahnhof und Hilden-Süd in einer Größenordnung von 223 Plätzen (zusammen)
- Diebstahlsichere Anlehnbügel als Fahrradabstellanlagen in einer Größenordnung von ca. 250 Plätzen, davon ca. 190 überdacht (zusammen)
- Fahrradabstellanlagen Typ Hilden am Busknotenpunkt „Gabelung“ und am Busknotenpunkt „Lindenplatz“
- Fahrradabstellanlagen Typ Hilden an weiteren ausgesuchten Bushaltestellen im Stadtgebiet.



Verknüpfung von Bus- und Bahn-Verkehr:

links: überdachte Fahrradabstellanlage Bahnhof Hilden
rechts: abschließbare Fahrradboxen Bahnhof Hilden



Auch dieser Bereich entwickelt sich weiter, so dass hier für eine weitere Förderung der Verkehrsmittelverknüpfung beispielsweise folgende Maßnahmen in die Überlegungen einbezogen werden können:

- *Abschließbare „Fahrradsammelanlagen“ an ausgesuchten Bushaltestellen/ Knotenpunkten in Kooperation mit der Rheinbahn, etwa im Bereich „Gabelung“, Lindenplatz, Gerresheimer Straße und im Bereich Fritz-Gressard-Platz*
- *Gespräche mit entsprechenden Anbietern von „Mieträdern“, um dafür an den beiden S-Bahn-Haltestellen entsprechende Stationen einrichten zu können.*

Wegweisung für den Fahrradverkehr

Auch hier galt der KFZ-Verkehr als Vorbild. Wegweisungen und Kartenwerke sind dort allgegenwärtig. Für den Fahrradverkehr ist dies dagegen gerade auf der Ebene einer einzelnen Stadt lange Zeit die absolute Ausnahme gewesen.

Mittlerweile gibt es zumindest im (über-)regionalen Bereich zahlreiche (oft digital verfügbare) Wegweisungssysteme, verwiesen sei hier z.B. an das Radverkehrsnetz des Landes NRW, dessen Wegweiser überall, auch in Hilden, zu finden sind, die allerdings auch eher der Verbindung von Ort zu Ort, von Stadt zu Stadt dienen.

Seitens der Stadt Hilden wurde folgendes umgesetzt:

- Einrichtung einer eigenen Beschilderung (der innerstädtischen Fahrradrouten); zeitlich weit vor dem Radverkehrsnetz NRW, aber schon mit dessen Grundlagen hinsichtlich Farbgestaltung und Schilderabfolge
- Einrichtung einer beschilderten Freizeit-Fahrradroute „Rund um Hilden“
- Erstellen eines Fahrradstadtplanes (einsehbar auf dem Geoportal über die städtische Internetseite sowie in der Freizeitkarte des Kreises Mettmann „Hilden erleben – amtliche Freizeitkarte, Mettmann 2009)



Beispiele für Beschilderungen:
links: Radverkehrsnetz NRW
rechts: stadteigene Beschilderung



Gerade solche Wegweisungssysteme sind wartungsaufwendig; sie sind auch in Hilden „in die Jahre“ gekommen. Daraus ergeben sich folgende zukünftige Aufgaben:

- *Das lokale Fahrradwegweisungssystem in Hilden bedarf der Überarbeitung und Pflege. Dies wäre über eine extern zu vergebende Arbeit möglich.*
- *Die Freizeitroute „Rund um Hilden“ wurde bisher durch Privatinitiative aufrechterhalten. Sie müsste „gepflegt“ werden, d.h. die Strecke müsste abgefahren, die Beschilderung überprüft und ggfls. erneuert/ergänzt werden. Mangels stadteigener Ressourcen wäre das eine extern zu vergebende Arbeit.*
- *Die Freizeitkarte für Hilden ist bereits 2009 herausgekommen. Sie ist nur noch in Restbeständen vorhanden. Es wäre zu überlegen, ob eine Neuauflage für die Stadt Hilden sinnvoll ist. Das gilt auch vor dem Hintergrund, für die Fahrradfreundlichkeit der Stadt mehr zu werben.*

Die Ausführungen machen deutlich, dass in Hilden nicht die räumlichen Reserven vorhanden sind, ein – im Sinne des vorliegenden Antrages – großzügiges eigenes Radverkehrsnetz zu schaffen, in dem die aktuellen Vorgaben hinsichtlich der Wegebreiten eingehalten werden könnten. Dies sei an einem Beispiel aus den aktuellen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010“ dargestellt.

Danach hat ein einfacher „Einrichtungsrادweg“, der parallel zu einer Straße verläuft, folgende Breitenanforderungen:

2,00m Breite – 0,75m Abstand zu Längsparkständen – 0,50m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Daraus ergibt sich eine Breite von 3,25m, nur für einen regelgerechten Einrichtungsrادweg, für beide Fahrtrichtungen zusammen damit ca. 6,50m. Dazu kommen noch jeweils mind. 2x2,00m für die Gehwege, mind. 2,00m für beidseitig Längsparker und – innerorts – 2x3,25m (=6,50m) für die KFZ-Fahrbahn.

Zusammen ergibt sich eine (eigentlich notwendige) Straßenraumbreite von insgesamt ca. 21,00m (Straßenraum = öffentliche Fläche zwischen den anliegenden privaten Grundstücken).

Das Maß soll hier verglichen werden mit bestehenden Straßenraumbreiten an drei Hildener Hauptverkehrsstraßen, an denen sich Fahrradangebotsstreifen befinden:

Richrather Straße (in Höhe Hs.-Nr. 98) mit der Aufteilung Gehweg-Parkstreifen-Fahrbahn-Parkstreifen-Gehweg: ~ 17,50m

Gerresheimer Straße (in Höhe Hs.-Nr. 148) mit der Aufteilung Gehweg-Fahrbahn-Parkstreifen-Gehweg: ~ 16,60m

Hochdahler Straße (in Höhe Hs.-Nr. 104) mit der Aufteilung Gehweg-Parkstreifen-Fahrbahn-Gehweg: ~ 15,30m.

Aus diesen Angaben wird deutlich, dass jeder Versuch, entlang dieser Hauptverkehrsstraßen regelgerechte Radverkehrsanlagen zu bauen, nur mit massiven und damit teuren Eingriffen/Umbaumaßnahmen einherginge. Das beginnt mit dem Wegfall straßenbegleitender KFZ-Parkplätze (*Radweg statt Parkplatz*), geht weiter über den Erwerb privater Grundstücksflächen und Straßenraumumgestaltungen bis hin zum Verlegen von Kabeln, Kanälen u.ä..

Es fehlt entlang der Hildener Hauptverkehrsstraßen in der Regel der Platz für Radverkehrsanlagen im Sinne des FDP-Antrages.

Der Verzicht auf straßenbegleitende KFZ-Parkplätze oder der Rückbau aufgelassener Radwege im Bereich des Bürgersteigs könnte im Einzelfall Verbreitungspotenzial für Radverkehrsanlagen schaffen.

Eingegangen werden muss noch auf die im Antrag enthaltene „Begründung“, auf den Fahrradangebotsstreifen entlang der Hauptverkehrsstraßen in Hilden würden Radfahrer gefährdet.

Laut des alljährlichen Unfallberichte der Kreispolizei Mettmann sind nicht die Nutzer der zu schmalen Fahrradangebotsstreifen, sondern ist der Fahrradverkehr im Bereich von Knotenpunkten (Fehler beim Einbiegen/Abbiegen, Missachtung der Vorfahrts-Regeln) und im Bereich von Grundstückszufahrten besonders gefährdet. Bei Fahrradangebotsstreifen im Straßenraum befinden sich die Radler im direkten Blickfeld des KFZ-Verkehrs und der KFZ-Verkehr nimmt entsprechend Rücksicht – insbesondere, wenn es eng wird.

Zusammenfassung:

Aus den vorangegangenen Ausführungen ergibt sich, dass seitens der Stadt Hilden seit vielen Jahren Fahrradförderung betrieben wurde und wird.

Es hat sich dabei in aller Regel um Maßnahmen gehandelt, die vergleichsweise kostengünstig waren und die keine „Einschränkungen“ für den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit sich brachten.

Auch wird aus der vorangegangenen Darstellung klar, dass es zahlreiche Projektideen gibt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden könnten – vorausgesetzt, entsprechende Haushaltsmittel werden vom Rat der Stadt bereitgestellt.

Kleinere Maßnahmen könnten über eine jährliche Fahrradförderpauschale umgesetzt werden. Über deren Verwendung würde jeweils im Folgejahr Bericht erstattet.

Wenn die Fahrradförderung in Hilden eine neue Qualität erreichen soll, bedarf es aus Sicht der Verwaltung keines neuen übergeordneten Konzeptes, sondern politischer Unterstützung für weitergehende und auch teurere Maßnahmen. Derartige Maßnahmen sind durch konkrete Planungen und Machbarkeitsstudien vorzubereiten, wie es zurzeit bei der Thematik der Einrichtung neuer Fahrradstraßen durchgeführt wird.

Gez.
B. Alkenings

An die
Bürgermeisterin
Frau Birgit Alkenings
Am Rathaus 1

40721 Hilden

18. Juli 2019

Antrag an den Rat der Stadt Hilden

Der Rat möge beschließen:

- Die Verwaltung wird gebeten ein Radverkehrskonzept für die Stadt Hilden erstellen zu lassen.
- Die Konzeptkosten sind zu ermitteln und dem Rat in einer der nächsten Sitzungen zur Entscheidung vorzulegen.

Mit dem Ziel, ein sicheres und komfortables Radwegenetz in der Gemeinde Hilden zu schaffen.

Begründung:

Das Hildener Radwegenetz ist nicht mehr zeitgemäß und muss dem hohen Verkehrsaufkommen dringend angepasst werden.

Radwege sollen ausgebaut und sicherer gestaltet werden. Statt schmaler sogenannter „Fahrrad-Angebotsstreifen“ auf Hauptverkehrsstraßen wie der Gerresheimer Straße, auf denen Radfahrer gefährdet werden, benötigen wir ein gutes Netz richtig ausgebauter und sicherer Fahrradwege.

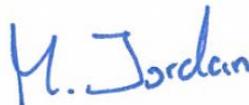
Insbesondere im Interesse unserer Kinder.

Eine gute und sichere Nord-Süd-, sowie Ost-West-Verbindung wäre wünschenswert.

Ein solches Netz lädt zur Nutzung von Zweirädern ein und bietet die Möglichkeit einen hohen Anteil des innerstädtischen Verkehrs umwelt- und klimafreundlich abzuwickeln. Und weniger Autoverkehr in Hilden erhöht die Lebensqualität!



Rudolf Joseph
Fraktionsvorsitzender



Malte Jordan
Sachkundiger Bürger

Gez.
Stefan Rüscher
Sachkundiger Bürger

Anlage



Beispiel in Hilden: Komfortabler Radwegübergang Schulstraße/Einmündung Südstraße (am Hagelkreuz)



Konzept Radwegnetz Berlin