Übersicht

Die Bürgermeisterin
Hilden, den 30.06.2020
AZ.: IV / 66.1 / 1195 / Sm.

WP 14-20 SV 66/179

Antragsvorlage

Antrag der CDU-Fraktion: Zusammenlegung von (ehem.) Fahrradwegen und Fahrradangebots-/-schutzstreifen

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

öffentlich
Finanzielle Auswirkungen ☒ ja ☐ nein ☐ noch nicht zu übersehen
Personelle Auswirkungen ☐ ja ☒ nein ☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss	19.08.2020	Entscheidung

Anlage 1 - Antrag CDU Prüfauftrag Zusammenlegung Fahrradstreifen
Anlage 2 - Beispiel Lindenstraße: Bäume im Gehwegbereich
Anlage 3 - Beispiel Lindenstraße: Abzweigkasten Telekommunikation und Schieberkappen im Gehwegbereich

Antragstext:
Die Stadtverwaltung wird beauftragt zu prüfen:

1. An welchen Standorten tritt dieses Problem auf?
2. Welche Kosten können durch ein ebenerdiges Zusammenlegen des Fahrrad- und Angebotsstreifens je Einzelmaßnahme erwartet werden?“

Erläuterungen zum Antrag:
Die Verkehrsproblematik auf Hildener Straßen nimmt aus subjektiven Wahrnehmungen Hildener Bürgerinnen und Bürger kontinuierlich zu. Die CDU-Fraktion Hilden möchte sowohl den Hildener Autofahrer/-innen, aber auch den Fahrradfahrer/-innen, einen bestmöglichen Verkehrsfluss ermöglichen.

An einzelnen Hildener Straßen verlaufen gleichzeitig Angebotsstreifen an den Gehwegen und Fahrradstreifen auf der Straße. Durch den Bordstein und die Erhöhung abgegrenzt ist die Fläche für Fahrradfahrer bedeutend jeweils halbiert. Dies empfindet die CDU-Fraktion als ineffektiv. (Beispielsweise Lindenstraße, Gerresheimer Straße - Höhe Eingang Theresienschule -, Gerresheimer Straße - Höhe Fahrschule Vollmer-)

Durch die Zusammenlegung des Fahrrad- und Angebotsstreifens und der entfallenden Begrenzung des Bordsteines könnten gleichzeitig die Auto-, wie auch die Fahrradspur, zu beiderseitigem Vorteil vergrößert werden und effektiver genutzt zu werden.

Stellungnahme der Verwaltung:
Die im Antrag (siehe Anlage 1) angesprochene Situation, dass es Straßen- bzw. Straßenabschnitte gibt, an denen vermeintlich zwei getrennte Radwegeführungen vorhanden sind, hat sich u.a. aus der Historie der Straßenverkehrsordnung (StVO) ergeben.

Ende der 1990er Jahre wurde die "Radfahrernovelle" (Sommer 1997) aufgelegt und trat 1998 in Kraft, bei der unter anderem auch Mindestmaße für baulich angelegte Fahrradwege festgelegt wurden. Erfüllten diese baulich angelegten Fahrradwege nicht mehr die damals neu festgelegten Mindestmaße, musste die entsprechende Beschilderung aufgehoben und demontiert werden. Dadurch entstanden auf den Gehwegen sogenannte „Radwege ohne Benutzungspflicht“ (früher: „andere Radwege“), deren Gebrauch toleriert, aber nicht mehr (durch Beschilderung) angeordnet wurde. In der Regel wurden jedoch die ehemals benutzungspflichtigen Radwege nicht zurückgebaut.

Mit der Möglichkeit der Markierung von Angebotsstreifen (heute: Schutzstreifen) für Fahrradfahrer auf der Fahrbahn wurden diese auch in Hilden entlang vieler Hauptverkehrsstraßen markiert. Werden nun auf der Fahrbahn neben den baulich angelegten Radwegen diese Schutzstreifen markiert, entsteht der Eindruck, dass an einer Straße (wie zum Beispiel auch an der Lindenstraße und der Gerresheimer Straße), zwei verschiedene Radverkehrsführungen vorhanden sind, die mit relativ wenig Aufwand zusammengelegt werden könnten.

Betrachtet man jedoch beispielsweise die auch im Antrag aufgeführte Lindenstraße (z.B. Abschnitt zwischen Dagobert- und Kunibertstraße) näher, so wird deutlich, dass eine Vielzahl an Gegebenheiten den vermeintlich einfachen Umbau kompliziert machen.

Anhand des Beispiels Lindenstraße soll dies verdeutlicht werden:

- Augenscheinlichste „Hindernisse“ sind zunächst die sowohl auf dem westlichen als auch dem östlichen Gehweg vorhandenen großen Straßenbäume (siehe Anlage 2).
  Würde der auf dem Gehwegbereich vorhandene „Radweg ohne Benutzungspflicht“ dem Schutzstreifen auf der Fahrbahn 1:1 zugeschlagen bzw. der Parkstreifen entsprechend „verschoben“, so gäbe es keinen Platz mehr für Fußgänger.

- Weiterhin müssten erhebliche Tiefbauarbeiten durchgeführt werden, um Schutzstreifen und Radweg ohne Benutzungspflicht zu vereinen (bzw. den Parkstreifen zu „verschieben“):
  Rückbau von Bordsteinen, Rinnensteinen, jeweiliger Oberflächenbefestigung des Radweges ohne Benutzungspflicht (Asphalt, Pflaster, etc.), tieferes Ausschachten und Wiederherstellen der Fläche (um eine höhere Tragfähigkeit auch für motorisierte Verkehrsteilnehmer sicherstellen zu können, da diese nun auch überfahren werden kann) und schlussendlich auch wieder die Herstellung des entsprechenden Oberflächenbelages.
  Dazu kommen noch die Umplanungen und Umgestaltungen der Eckausrundungen der Einmündungsbereiche, damit eine kontinuierliche Führung des Radverkehrs, ohne Verschwenkungen, gewährleistet werden kann.

- Durch diese Änderung der ursprünglich festgelegten Bereiche (Gehwege, Radwege, Parkstreifen, Fahrbahnen) des Fahrbahnquerschnittes, wäre ebenfalls auch die Wasserführung neu zu planen und zu überprüfen, ob auch die Straßenabläufe verlegt werden müssen, da diese zum einen auf das Quergefälle der Fahrbahn ausgerichtet sind und zum anderen nach Möglichkeit nicht überfahren werden sollen (weder durch Radfahrer noch durch den (Lkw-Verkehr).

- Unbedingt zu beachten sind auch die Vielzahl der in diesen Bereichen verlegten Versorgungsträgerleitungen und die damit einhergehenden Schieberkappen, Abzweigkästen und sonstigen Einbauten (siehe Anlage 3).
  Mindestens diese Einbauten, gegebenenfalls aber auch die gesamten Versorgungsträgerleitungen (Telekommunikation, Gas, Wasser, Strom, Abwasser etc.) müssten in der Höhe, ggf. aber auch seitlich in der Lage, neu verlegt werden.

  Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Versorgungsträgerleitungen, die im Gehweg verlegt werden, keine so große Überdeckungshöhe benötigen, wie Leitungen, die in der Fahrbahn verlegt werden und ständig der Verkehrsbelastung ausgesetzt sind. Das bedeutet, wenn Flächen, die vorher dem Gehweg zugeteilt waren, nun der Fahrbahn angehören, die in diesen Flächen verlegte Versorgungsträgerleitungen entweder tiefer oder sogar gänzlich verlegt werden müssen.

Aus diesem Beispiel wird deutlich, dass die Möglichkeit einer Zusammenlegung und die dadurch verbundene Vergrößerung der Fahrbahnflächen für Radwege nicht einfach zu bewerten ist. Aufgrund der jeweiligen zwingend zu beachtenden Randbedingungen ist für jeden Straßenabschnitt eine detaillierte Prüfung und Vorentwurfsplanung erforderlich, um den Umfang und die Kosten für einen Umbau zu ermitteln.

Es wird daher vorgeschlagen, die Fragestellung, in welchen Straßenabschnitten ein Umbau sinnvoll wäre, im Rahmen des zur Erarbeitung anstehenden Mobilitätskonzeptes untersuchen zu lassen. In diesem Konzept ist ja das Themenfeld Fahrradverkehr mit zu bearbeiten. Dies ist auch fachlich sinnvoll, um ein insgesamt stimmiges Konzept erarbeitet zu bekommen.

In einem folgenden Schritt wären an den ausgewählten Straßenabschnitten die Machbarkeit und die Kosten auf Grundlage von Vorplanungen zu ermitteln.

Dies ist zumindest in 2020 und voraussichtlich auch in 2021 personell im Tiefbau- und Grünflächenamt nicht leistbar, da die Kapazitäten der beiden Planungsingenieure in laufenden Projekten gebunden sind.

Finanzmittel für Umbaumaßnahmen sind im Budget des Haushalts 2020 / 2021 (inkl. der mittelfristigen Finanzplanung) bisher nicht eingeplant.

gez.
Birgit Alkenings

Klimarelevanz:
Eine Verbesserung der Angebotssituation für den Radverkehr kann zu einer Verschiebung des Modalsplit im Sinne Energieeinsparung führen und damit positive Auswirkungen auf das Klima haben.

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	120101 Verkehrsflächen und Brücken			
Investitions-Nr./ -bezeichnung:				
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflicht-aufgabe	(hier ankreuzen)	freiwillige Leistung	x

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 voraussichtlich (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 x
Finanzierung/Vermerk Kämmerer Gesehen Franke		

Stadtentwicklungsausschuss: 27.05.2020

CDU - Fraktion im Rat der Stadt Hilden

Antrag / Anfrage

Die Verkehrsproblematik auf Hildener Straßen nimmt aus subjektiven Wahrnehmungen Hildener Bürgerinnen und Bürger kontinuierlich zu. Die CDU-Fraktion Hilden möchte sowohl den Hildener Autofahrer/-innen, aber auch den Fahrradfahrer/-innen, einen bestmöglichen Verkehrsfluss ermöglichen.
An einzelnen Hildener Straßen verlaufen gleichzeitig Angebotsstreifen an dem Gehweg und Fahrradstreifen auf der Straße. Durch den Bordstein und die Erhöhung abgegrenzt ist die Fläche für Fahrradfahrer bedeutend jeweils halbiert. Dies empfindet die CDU-Fraktion als ineffektiv.
(Beispielsweise Lindenstraße, Gerresheimer Straße – Höhe Eingang Theresienschule -, Gerresheimerstraße – Höhe Fahrschule Volmer -)
Durch eine Zusammenlegung des Fahrrad- und des Angebotsstreifens und der entfallenden Begrenzung des Bordsteines könnten gleichzeitig die Auto-, wie auch die Fahrradspur, zu beidseitigem Vorteil vergrößert werden und effektiver genutzt zu werden.

Die Stadtverwaltung wird beauftragt zu prüfen:

1. An welchen weiteren Standorten tritt dieses Problem auf?
2. Welche Kosten können durch ein ebenerdiges Zusammenlegen des Fahrrad- und Angebotsstreifen je Einzelmaßnahme erwartet werden?

Marion Buschmann
Fraktionsvorsitzende

Michael Wegmann
Ratsmitglied

Anlage 2
WP 14-20 SV 66/179 Zusammenlegung des Fahrrad- und des Angebotsstreifens

Lindenstraße, westlicher Gehweg

Lindenstraße, östlicher Gehweg

Anlage 3
WP 14-20 SV 66/179 Zusammenlegung des Fahrrad- und des Angebotsstreifens

Lindenstraße, westlicher Gehweg
Abzweigkasten Telekommunikation

Lindenstraße, westlicher Gehweg
Schieberkappen Gasleitung