

# Übersicht



Der Bürgermeister  
Hilden, den 05.03.2021  
AZ.: IV/66/1137/TQ

WP 20-25 SV 66/016

**Anregung/Beschwerde nach § 24 GO NRW**

**Antrag nach § 24 GO NRW:  
Straßenbaumaßnahme  
Beethovenstraße; Bushaltestelle "Am  
Kleef"**

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

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

## Beratungsfolge:

Hauptausschuss

14.04.2021

Entscheidung

Stadtentwicklungsausschuss

05.05.2021

Entscheidung

Anlage 1: Anregung nach § 24 GO zum Umbau der Beethovenstraße

Anlage 2: Sitzungsvolage WP 14-20 SV 66/179 "Antrag der CDU-Fraktion: Zusammenlegung von (ehem.) Fahrradwegen und Fahrradangebots-/schutzstreifen" (StEA am 19.08.2020)

**Beschlussvorschlag für den Hauptausschuss:**

Der Bürgerantrag vom 21.02.2021 wird zur fachlichen Bewertung und Entscheidung an den Stadtentwicklungsausschuss überwiesen.

Eine Empfehlung hierzu spricht der Hauptausschuss nicht aus.

**Antragstext für den Stadtentwicklungsausschuss:**

Ich würde für die Beethovenstraße speziell nach Abschluss der Großbaumaßnahme Beethoven-/Zelterstr. eine ganzheitliche Lösung folgender Art wünschen:

Der beidseitig der Beethovenstraße vorhandene Fahrradweg, der gegenwärtig eher einer off-road-Piste entspricht und als solcher aus baulicher Sicht auch kaum bis gar nicht von Radfahrern wahrgenommen wird, sollte zurückgebaut werden, so dass nur noch Fußwege vorhanden bleiben. Diese durch Rückbau gewonnenen Flächen auf der Seite zum Itterbach können dann wiederum wie bisher als Parkflächen genutzt werden. Für den Radverkehr können dann beidseitig der Straße Fahrbahnmarkierungen analog Hochdahler-/Gerresheimer Str. aufgebracht werden. Das würde zu einer moderaten Verbreiterung der Fahrbahn führen und gleichzeitig den Radverkehr in verbindliche Bereiche zwingen. Zudem kann, wenn sicherheitstechnische Aspekte im Raum stehen, überlegt werden, die gesamte Beethovenstraße in eine 30er Zone umzuwandeln.

**Begründung:**

*Das Antragsschreiben ist in seinem vollen Wortlaut der Sitzungsvorlage als Anlage 1 beigelegt. An dieser Stelle werden die - aus Sicht der Verwaltung - für den Antrag wesentlichen Passagen zitiert.*

[...]

Überrascht hat nicht nur mich aber die Ankündigung, dass im Bereich der Bushaltestelle „Am Kleef“ mittig auf der Beethovenstraße eine Verkehrsinsel entstehen soll, sicher unter dem Vorwand, hierdurch eine Sicherheitslücke schließen zu wollen. Nur mit dieser gut gemeinten Annahme kann sich von daraufhin spontan angesprochenen Bürgern keiner so recht anfreunden. Diese Maßnahme wird sicher gut einen fünfstelligen Betrag unter der Rubrik „viel Aufwand - wenig Nutzen“ verschlingen. Die Straße kann in diesem Bereich relativ sicher durch Fußgänger überquert werden; von einem Unfallschwerpunkt kann mit Sicherheit nicht gesprochen werden. Der einzig wirklich positive Aspekt dieser Maßnahme hätte zur Folge, dass die gegenüber der Bushaltestelle vorhandenen Parkflächen um einige Meter zurückgesetzt werden. Dadurch dürfte sich aus Sicherheitsaspekten das Linksabbiegen vom Johann-Strauß-Weg auf die Beethovenstraße merklich verbessern. Wegen Nichteinsichtbarkeit der Straßenkrümmung bei belegten Parkflächen gestaltet sich dieser Vorgang oftmals zum Blindflug, vor allem, wenn kreuzende Fahrzeuge von links „zügig“ unterwegs sind.

Kann man diese Gelder nicht sinnvoller einsetzen; auch wenn es aufgrund der jetzt zur Verfügung stehenden Budgets für einen großen Wurf (s. Vorschlag, folgend) noch nicht reichen sollte?

[...]

Für die optimalste Lösung mit einem separaten und völlig entkoppelten Radweg dürft es baulich leider keinen ausreichenden Freiraum geben. Die Beethovenstraße ist bereits heute für den gegenläufigen Verkehr sehr beengt. Parkende PKW (und oftmals leider auch Kleintransporter), sich begegnende Busse, LKW und PKW führen heute immer wieder zu kniffligen Vorbeifahr-Situationen. Auch Radfahrer tragen zu dieser Gefährdungslage immer wieder bei, eben weil sie wegen der oben beschriebenen Einschränkungen die Fahrbahn für die eigene Fortbewegung nutzen.

Die immer weiter fortschreitende Wohnbebauung im ohnehin schon völlig überlasteten Norden trägt ihr Übriges dazu bei, dass sich immer mehr Verkehrsteilnehmer die ohnehin beschränkten Ressourcen teilen müssen. Und das dürfte sich speziell mit der Fertigstellung des Neubaukomplexes mit dem wahrscheinlichen Einzug eines Discounters nochmals spürbar verstärken.

Aus diesen Gründen appelliere ich an Sie, für die Beethovenstraße eine ganzheitliche und vor allem auch zukunftsfähige Lösung anzugehen.

Ich würde mich freuen, wenn Sie meine Anregungen dafür den zuständigen Fachgremien der Stadtverwaltung zur Bewertung vorlegen würden, auch wenn meine Vorstellungen durch gegenteilige Darlegungen u.U. schnell widerlegt werden könnten. Ich möchte eine sachlich ausgerichtete Diskussion mit der Zielsetzung anstoßen, für uns Bürger eine verkehrstechnische Lösung zu kreieren, die aktuelle Unzulänglichkeiten korrigieren kann und zudem auch zukunftsorientiert ist.

#### **Hinweis zum Verfahrensablauf:**

*Gemäß § 6 Abs. 4 der Hauptsatzung sind zunächst dem Hauptausschuss die Bürgeranregungen vorzulegen, der diese gemäß Abs. 5 inhaltlich zu prüfen und an die zur Entscheidung berechnigte Stelle zu überweisen hat. Bei der Überweisung kann der Hauptausschuss eine Empfehlung aussprechen, an die die zur Entscheidung berechnigte Stelle nicht gebunden ist.*

*Gemäß § 6 der Zuständigkeitsordnung ist der Stadtentwicklungsausschuss in dieser Angelegenheit („Bauentwürfe für Straßen...“) entscheidungsbefugt.*

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Am 21. Februar 2021 wurde eine Bürgeranregung gem. § 24 Gemeindeordnung NRW zum Thema „Fahrradwege entlang der Beethovenstraße“ eingereicht (siehe Anlage).

Ausgangspunkt für die Bürgereingabe war ein Ortstermin zwischen Vertretern der Verwaltung und Anwohnern des angrenzenden Johann-Strauß-Weg, in dem der geplante barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle „Am Kleef“ vorgestellt wurde.

Grundlage für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen bildet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), nachdem die Aufgabenträger wie Städte und Gemeinden eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote sicherstellen müssen.

Das Amt für Tiefbau- und Grünflächen hat aus diesem Grund bereits in den vergangenen Jahren zahlreiche Bushaltestellen im Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut.

Neben der Verringerung der Reststufenhöhe sowie der Spaltbreiten beim Ein- und Ausstieg, muss auch die Zugänglichkeit zur Haltestelle für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden. Um die Haltestelle „Am Kleef“ zu erreichen, queren in diesem Bereich der Beethovenstraße erfahrungsgemäß schutzbedürftige Fußgänger wie z. B. Kinder und ältere Menschen die Fahrbahn.

Aus diesem Grund hat sich die Verwaltung dazu entschieden, im Bereich der Haltestelle eine Mittelinsel zur Überquerung der Straße anzulegen. Die Lage wurde so gewählt, dass die Insel in direkter Verbindung der häufigsten Fußgängerquerungslinie liegt.

Zusätzlich wurde berücksichtigt, dass drei Fahrstreifen (inkl. Haltestellenzufahrt) gequert werden müssen. Dies wird auch weiterhin der Fall sein, jedoch wird die Querung durch die Mittelinsel für die vorgenannten Fußgängergruppen wesentlich erleichtert.

Im Nachgang zum Ortstermin wurde der vorgenannte Antrag nach § 24 GO NRW, mit der Zielstellung eine für alle Bürger verkehrstechnische Lösung zu kreieren, die aktuelle Unzulänglichkeiten korrigiert und zudem auch zukunftsorientiert ist, eingereicht.

Es wird vorgeschlagen, den ehemaligen, aber baulich noch zu erkennenden Radweg entlang der Beethovenstraße zurückzubauen, und den entstehenden Verkehrsraum neu aufzuteilen. Zukünftig soll nach diesem Voranschlag ein Parkstreifen entlang der Beethovenstraße entstehen, und der Radverkehr mit Hilfen von Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden.

Zuletzt wurde die Thematik des Rückbaus ehemaliger Radwege im Stadtentwicklungsausschuss am 19.08.2020 auf Grundlage der Sitzungsvorlage WP 14-20 SV 66/179 „Antrag der CDU: Zusammenlegung von (ehem.) Fahrradwegen und Fahrradangebots-/schutzstreifen“ diskutiert. Die damalige Sitzungsvorlage ist als Anlage 2 beigelegt. Bereits in dieser Diskussion wurde die Beethovenstraße als potentieller Umbaukandidat bezeichnet. Der Antrag wurde vom Antragsteller in der Sitzung zurückgezogen, weil die Thematik im Zuge der Erstellung des Mobilitätskonzeptes großräumig betrachtet und bewertet werden sollte.

Die Umsetzung einer solchen Straßenumgestaltung ruft erhebliche Tiefbauarbeiten wie z. B. Rückbau von Bordsteinen, Rinnensteinen und der vorhandenen Oberflächenbefestigung des Radweges hervor.

Weiterhin muss die Tragfähigkeit des Parkstreifens angepasst werden (tieferes Ausschachten und Wiederherstellen der Fläche).

Durch die Änderung der ursprünglich festgelegten Bereiche (Gehweg, Radweg, Fahrbahn) des Fahrbahnquerschnittes, ist ebenfalls die Wasserführung neu zu planen und zu überprüfen.

Durch die neue Verkehrsraumteilung ist es wahrscheinlich, dass vorhandene Versorgungsleitungen umgelegt werden müssen. Um die vorgeschriebene Mindestverlegetiefen in Fahrbahnen zu erreichen, müssen die bisher im Geh- und Radweg verlegten Leitungen in ihrer Höhenlage angepasst werden.

Bei einer Neuaufteilung des Straßenraums darf aber die Sicherheit der Fußgänger auf den Gehwegen, d.h. möglichst ausreichend breite Gehwege nicht außer Acht gelassen werden.

Aufgrund der aufgeführten Randbedingungen müsste für eine Umgestaltung der Beethovenstraße eine detaillierte Prüfung und Vorentwurfplanung erstellt werden. Hierdurch wird es erst möglich sein, den Umfang sowie die Kosten für einen Umbau zu ermitteln.

Es wird daher - wie im Stadtentwicklungsausschuss am 19.08.2020 diskutiert - vorgeschlagen, die Fragestellung, ob ein Umbau der Beethovenstraße sinnvoll ist, im Rahmen des zur Erarbeitung anstehenden Mobilitätskonzeptes untersuchen zu lassen.

In diesem Konzept ist das Themenfeld Fahrradverkehr mit zu bearbeiten. Dies ist auch fachlich sinnvoll, um ein insgesamt stimmiges Konzept erarbeiten zu können.

Wenn diesem Vorschlag gefolgt wird, ist entweder der § 24 GO-Antrag unter Hinweis auf die Bearbeitung im Mobilitätskonzept abzulehnen oder bis nach dem abschließenden Beschluss zum Mobilitätskonzept - voraussichtlich in gut zwei Jahren - zu vertagen.

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

gez.  
Dr. Claus Pommer  
Bürgermeister

**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				
Investitions-Nr./ -bezeichnung:				
<b>Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme</b>	Pflichtaufgabe	(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



An den Bürgermeister der Stadt Hilden  
z.H. Herrn Dr. Claus Pommer

Am Rathaus 1

40721 Hilden

21. Februar 2021

**Straßenbaumaßname Beethovenstraße; Bushaltestelle „Am-Kleef“**

Sehr geehrter Herr Dr. Pommer,

mit Ihrer Wahl zum Bürgermeister der Stadt Hilden haben Sie sich zum Hoffnungsträger für viele Hildener aufgeschwungen, die darin sicher eine der letzten Chance sehen, daß durch Ihr Engagement jahrzehntelange Fehlentwicklungen zumindest ein wenig eingebremst werden können. Überwinden wäre zwar noch besser, aber die Notwendigkeit, durch stete Parteienkungelei gewachsene Strukturen zu zerschlagen halte ich für aussichtslos. Dennoch wünsche ich Ihnen für diese heroische Aufgabe viel Glück, Geschick, Ausdauer, Begeisterungsfähigkeit und Überzeugungskraft; das vor allem gegenüber Ihren politischen Gegnern.

Nun möchte ich aber nicht weiter von meinem eigentlichen Thema abweichen und mich nicht mit weiteren Mutmaßungen auf allzu dünnes Eis begeben. Dazu ist mein eigentliches Anliegen auch zu konkret.

Als Wohnungseigentümer und Beiratsmitglied einer Wohneinheit im Johann-Strauß-Weg hatten wir wegen einer geplanten Baumaßnahme der Stadt Hilden im Bereich der Bushaltestelle „Am Kleef“ auf der Beethovenstraße am 11.02.21 einen vor-Ort-Termin mit Ihrer Fr. Halm (Gartenbauamt) und eines Kollegen vom Bauamt, weil für diese im IV. Quartal geplante Maßnahme eine Stück Zaunfeldbegrenzung unserer Gemeinschaft von städtischem Baugrund umgesetzt werden muß. Diese Forderung ist rechtens und auch unstrittig, obwohl dieser Sachstand zu unser aller Überraschung seit der Bauausführung 1981 nie aufgefallen bzw. beanstandet worden war.

Überrascht hat nicht nur mich aber die Ankündigung, daß im Bereich der Bushaltestelle „Am Kleef“ mittig auf der Beethovenstraße eine Verkehrsinsel entstehen soll, sicher unter dem Vorwand, hierdurch eine Sicherheitslücke schließen zu wollen. Nur mit dieser gut gemeinten Annahme kann sich von daraufhin spontan angesprochenen Bürgern keiner so recht anfreunden. Diese Maßnahme wird sicher gut einen fünfstelligen Betrag unter der Rubrik „viel Aufwand - wenig Nutzen“ verschlingen. Die Straße kann in diesem Bereich relativ sicher durch Fußgänger überquert werden; von einem Unfallschwerpunkt kann mit Sicherheit nicht gesprochen werden. Der einzig wirklich positive Aspekt dieser Maßnahme hätte zur Folge, daß die gegenüber der Bushaltestelle vorhandenen Parkflächen um einige Meter zurückgesetzt werden. Dadurch dürfte sich aus Sicherheitsaspekten das Linksabbiegen vom Johann-Strauß-Weg auf die Beethovenstraße merklich verbessern. Wegen Nichteinsichtbarkeit der Straßenkrümmung bei belegten Parkflächen gestaltet sich dieser Vorgang oftmals zum Blindflug, vor allem wenn kreuzende Fahrzeuge von links „zügig“ unterwegs sind.

Kann man diese Gelder nicht sinnvoller einsetzen; auch wenn es aufgrund des jetzt zur Verfügung stehenden Budgets für einen großen Wurf (s. Vorschlag, folgend) noch nicht reichen sollte? Ich würde

mir für die Beethovenstraße speziell nach Abschluß der Großbaumaßnahme Beethoven-/Zelterstr. eine ganzheitliche Lösung folgender Art wünschen:

Der beidseitig der Beethovenstraße vorhandene Fahrradweg, der gegenwärtig eher einer off-road-Piste entspricht und als solcher aus baulicher Sicht auch kaum bis gar nicht von Radfahrern wahrgenommen wird, sollte zurückgebaut werden, so daß nur noch Fußwege vorhanden bleiben. Diese durch Rückbau gewonnenen Flächen auf der Seite zum Itterbach können dann wiederum wie bisher als Parkflächen genutzt werden. Für den Radverkehr können dann beidseitig der Straße Fahrbahnmarkierungen analog Hochdahler-/Gerresheimer Str. aufgebracht werden. Das würde zu einer moderaten Verbreiterung der Fahrbahn führen und gleichzeitig den Radverkehr in verbindliche Bereiche zwingen. Zudem kann, wenn sicherheitstechnische Aspekte im Raum stehen, überlegt werden, die gesamte Beethovenstraße in eine 30er Zone umzuwandeln.

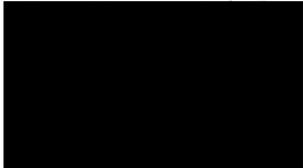
Für die optimalste Lösung mit einem separaten und völlig entkoppelten Radweg dürfte es baulich leider keinen ausreichenden Freiraum geben. Die Beethovenstraße ist bereits heute für den gegenläufigen Verkehr sehr beengt. Parkende PKW (und oftmals leider auch Kleintransporter), sich begegnende Busse, LKW und PKW führen heute immer wieder zu kniffligen Vorbeifahr-Situationen. Auch Radfahrer tragen zu dieser Gefährdungslage immer wieder bei, eben weil sie wegen der oben beschriebenen Einschränkungen die Fahrbahn für die eigene Fortbewegung nutzen.

Die immer weiter fortschreitende Wohnbebauung im ohnehin schon überlasteten Norden trägt ihr Übriges dazu bei, daß sich immer mehr Verkehrsteilnehmer die ohnehin beschränkten Ressourcen teilen müssen. Und das dürfte sich speziell mit der Fertigstellung des Neubaukomplexes mit dem wahrscheinlichen Einzug eines Discounters nochmals spürbar verstärken.

~~Aus diesen Gründen appelliere ich an Sie, für die Beethovenstraße eine ganzheitliche und vor allem auch zukunftsfähige Lösung anzugehen; eine Verkehrsinsel, die keiner wirklich braucht wird diesem Gedanken jedenfalls nicht gerecht.~~

Ich würde mich freuen, wenn Sie meine Anregungen dafür den zuständigen Fachgremien der Stadtverwaltung zur Bewertung vorlegen würden, auch wenn meine Vorstellungen durch gegenteilige Darlegungen u.U. schnell widerlegt werden könnten. Ich möchte eine sachlich ausgerichtete Diskussion mit der Zielsetzung anstoßen, für uns Bürger eine verkehrstechnische Lösung zu kreieren, die aktuelle Unzulänglichkeiten korrigieren kann und zudem auch zukunftsorientiert ist.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage: Ausschnitt aus der Planungszeichnung als PDF



# 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 Fahradspur, 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 Radwegführungen 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 Radverkehrführungen 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:				
<b>Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme</b>	Pflichtaufgabe	(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		

# **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



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

