

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 18.11.2021
AZ.: IV/61.1
Verkehrsentwicklungsplanung

WP 20-25 SV 61/059

Antragsvorlage

**Antrag der FDP-Fraktion vom
10.11.2021:
Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu
Radschnellverbindungen aus dem
Hildener Süden und Norden in die
Stadtmitte**

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

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

☒ ja

☐ nein

☐ noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

☐ ja

☒ nein

☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen 01.12.2021
Rat der Stadt Hilden 14.12.2021

Vorberatung
Entscheidung

Anlage 1: Antrag FDP Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen

Anlage 2: Auszug aus der Präsentation des Radverkehrskonzeptes des Kreises (StEA am 05.05.2021)

Antragstext:

Machbarkeitsstudie der Radschnellverbindungen vom Hildener Süden (Richrather Straße) zur Stadtmitte und von der Stadtmitte in den Hildener Norden (Gerresheimer Straße).

Dabei soll untersucht werden, in welcher Ausführung die beiden genannten Verbindungen zu sicheren Radverkehrsverbindungen ausgebaut werden können. Wichtig hierbei ist, dass alle Verkehrsteilnehmer ihre Berücksichtigung finden.

Bereitstellung von 15.000 EUR in 2022 und 15.000 EUR in 2023

Erläuterungen zum Antrag:

Die Machbarkeitsstudie wäre eine wichtige Zusatzleistung zur Maßnahme des Mobilitätskonzeptes.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt, die Machbarkeitsstudien zur konkreten Umsetzung von Radvorrangrouten im Hauptverkehrsstraßennetz in die Prüfung von Maßnahmenvorschlägen im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes einzubinden.

Für eine Machbarkeitsstudie sind bisher keine Finanzmittel im Entwurf des Haushaltes enthalten. Zur Durchführung der Machbarkeitsstudie müssten deshalb entsprechende Mittel im Rahmen der Aufstellung des Haushaltes - insbesondere in der mittelfristigen Finanzplanung - zur Verfügung gestellt werden.

Die Höhe der tatsächlich erforderlichen Mittel kann jedoch erst auf der Grundlage weiterführender Erkenntnisse ermittelt werden. Um dennoch die finanziellen Auswirkungen zu verdeutlichen, sind die vom Antragsteller beantragten Finanzmittel in der Tabelle - jedoch anders als beantragt - in den Jahren 2023 und 2024 dargestellt worden.

Begründung:

Aus Sicht der Verwaltung ist die Einrichtung von schnellen Radverbindungen zu befürworten.

Jedoch sieht bisher weder das Radverkehrskonzept des Kreises Mettmann (Vorstellung im Stadtentwicklungsausschuss am 05.05.2021 - WP 20-25 SV 61/027) noch das Integrierte Regionale Mobilitätskonzept (Vorstellung im Stadtentwicklungsausschuss am 17.03.2021 - WP 20-25 SV 61/056) die Einrichtung einer „Radschnellverbindung“ gemäß den technischen Regelwerken in Hilden vor.

Die Verwaltung geht davon deshalb aus, dass die Antragstellerin die am 05.05.2021 vorgestellten schnellen regionalen Verbindungen im Vorrangroutennetz und im Basisroutennetz mit „Radschnellverbindungen“ bezeichnet hat. Um die Unterschiede deutlich zu machen, wird dieser Sitzungsvorlage ein Auszug aus der Präsentation zum Radverkehrskonzept des Kreises beigelegt, die am 05.05.2021 der Diskussion zugrunde lag.

Grundlage für eine zielführende Machbarkeitsstudie ist die Analyse der Rahmenbedingungen und das Vorliegen einer städtischen Konzeption für den innerörtlichen Radverkehr, um das lokale Radverkehrsnetz mit den überörtlichen Radverkehrsnetzen in Einklang zu bringen.

Bevor eine Machbarkeitsstudie beauftragt wird, sollte geklärt sein, welche Art von „Radschnellverbindung“ die beste Wirkung für die Förderung des Fahrradverkehrs bzw. die größte Akzeptanz hinsichtlich ihrer Rahmenbedingungen und Kosten hat und damit als Maßnahme zur Förderung des Fahrradverkehrs geeignet ist.

Denn hierzu gibt es verschiedene grundlegende Konzepte, die jeweils mit unterschiedlichen Randbedingungen, Platzbedürfnissen, Regelerfordernissen u.ä. verbunden sind. Auch an dieser Stelle wird auf den beigefügten Auszug aus der Präsentation verwiesen, in der die räumlichen Standards von innerörtlichen Radwegen dargestellt sind.

Die Entwicklung der Grundlagen für eine Vertiefung der verkehrlichen Konzeption im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sind Bestandteil des Mobilitätskonzeptes.

Im Rahmen des zurzeit in Arbeit befindlichen Mobilitätskonzeptes für Hilden werden im Laufe des Jahres 2022 zunächst das Leitbild und die Handlungsfelder diskutiert. Ein politischer Beschluss über die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes ist nach derzeitigem Ablaufplan im zweiten oder dritten Quartal 2022 vorgesehen.

Anschließend werden zu den Handlungsfeldern Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet. Für diesen Bearbeitungsschritt liegen dann die erforderlichen Erkenntnisse vor, um „Radschnellverbindungen“ im lokalen und regionalen Netz vertieft zu betrachten.

Die Durchführung einer Machbarkeitsstudie wäre daher aus heutiger Sicht der Verwaltung im Jahr 2023 möglich.

Die erforderlichen Mittel für eine Machbarkeitsstudie sind derzeit jedoch ohne Marktrecherche nicht zu beziffern. Aufgrund der Kürze der Bearbeitungszeit zur Erstellung dieser Sitzungsvorlage kann eine zielgerichtete Marktrecherche nicht durchgeführt werden. Um dennoch die finanziellen Auswirkungen zu verdeutlichen, sind die vom Antragsteller beantragten Finanzmittel in der Tabelle aufgenommen worden, jedoch auf die Jahre 2023 und 2024 verschoben.

gez.

Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Der Beschluss über die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen hat selbst keine Klimarelevanz.

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	120104 Verkehrsentwicklungsplanung			
Investitions-Nr./ -bezeichnung:				
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflichtaufgabe	(hier ankreuzen)	freiwillige Leistung	(hier ankreuzen)

Folgende Mittel sind im Haushaltsplanentwurf 2022 veranschlagt:
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)

Haushaltsjahr	Produkt	Zeile	Bezeichnung	Betrag €
2022	120104	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	90.000
2023				50.000
2024				50.000
2025				20.000

Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)

Haushaltsjahr	Produkt	Zeile	Bezeichnung	Betrag €
2022	120104	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	100.000
2023				65.000
2024				65.000
2025				20.000

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

(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

Bei Zustimmung zu dem Antrag der FDP-Fraktion würde sich eine langfristige Verschlechterung der Haushaltssituation ergeben. Die Finanzierung wäre nach aktuellen Planungen nur durch eine zusätzliche Kreditaufnahme möglich.

Gez. Franke

Hilden, 10. November 2021

Antrag zum Haushalt 2022

Produktnummer und Produktname:

Rubriknummer der Ergebnis- oder Finanzplanposition und ggf. Kostenart:

Investitionsnummer:

Änderungswunsch in €/welches Jahr:

15.000 EUR in 2022 und 15.000 EUR in 2023

Antrag:

Machbarkeitsstudie der Radschnellverbindungen vom Hildener Süden (Richrather Straße) zur Stadtmitte und von der Stadtmitte in den Hildener Norden (Gerresheimer Straße). Dabei soll untersucht werden, in welcher Ausführung die beiden genannten Verbindungen zu sicheren Radverkehrsverbindungen ausgebaut werden können. Wichtig hierbei ist, dass alle Verkehrsteilnehmer ihre Berücksichtigung finden.

Begründung:

Die Machbarkeitsstudie wäre eine wichtige Zusatzleistung zur Maßnahme des Mobilitätskonzeptes.

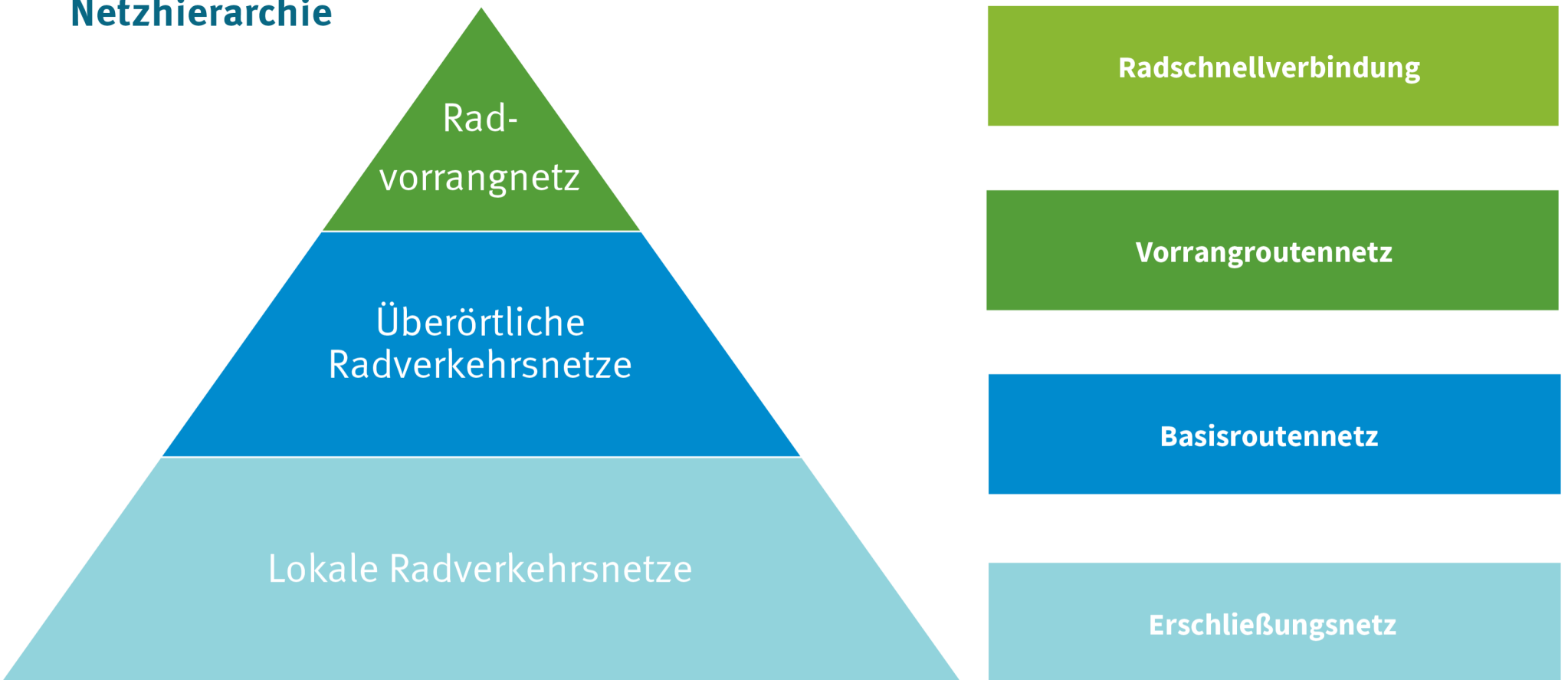
Gegenfinanzierung:

1. Durch Einsparungen bei der Kreisumlage, die niedriger ausfällt, als im Haushalt veranschlagt.
2. Mögliche Fördergelder der EU, des Bundes oder Landes.
3. Aus zu erwartenden höheren Einnahmen von Bußgeldern im ruhenden Verkehr (Falschparker), durch Inkrafttreten des neuen Bußgeldkatalogs ab 09.11.2021.

gez. Rudolf Joseph

Unterschrift

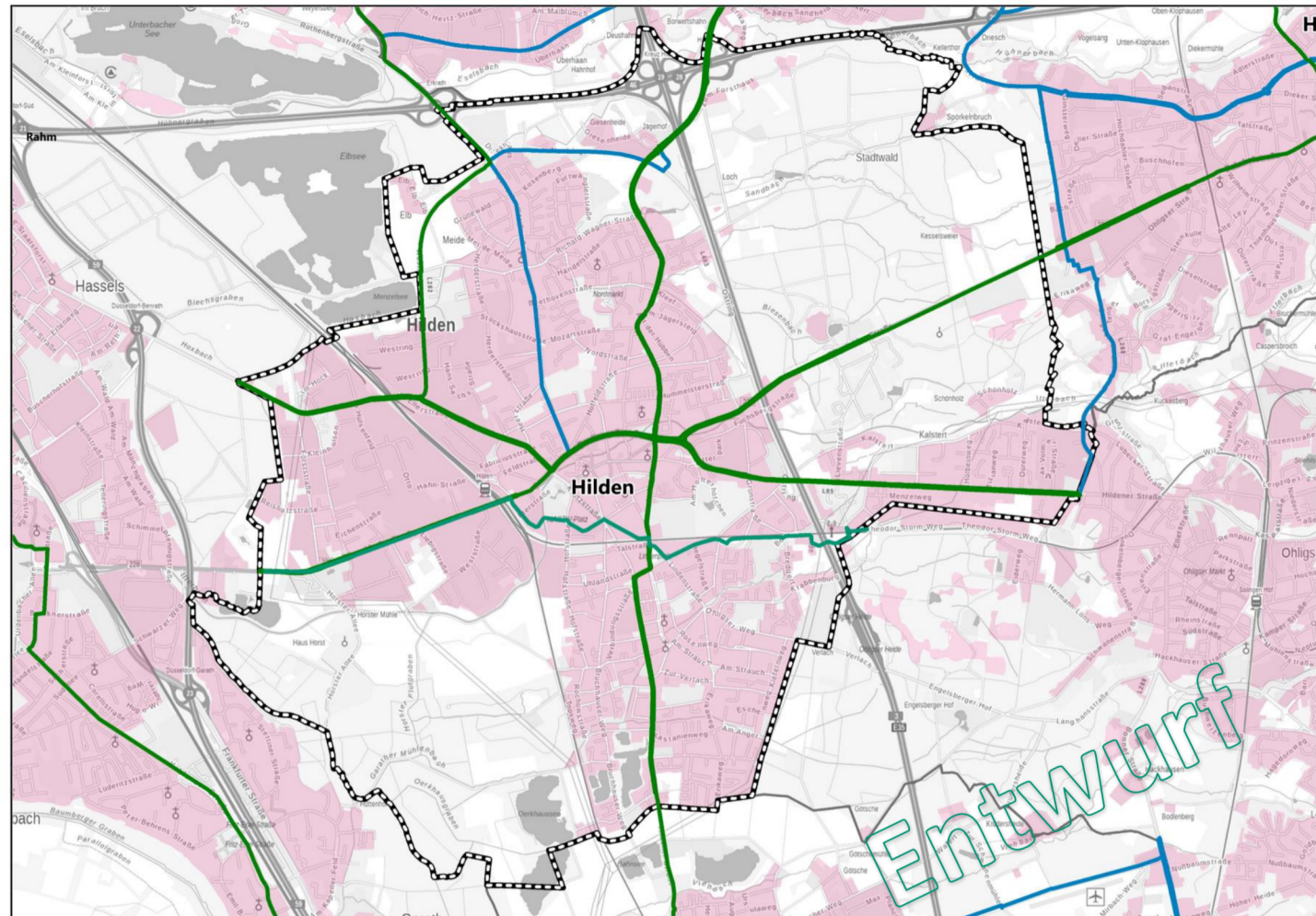
Netzhierarchie







Aktuelles vorläufiges Zielnetz (April 2021)

Anmerkung:
Verbindung von Hilden
nach Langenfeld über
An den Gölde / Am
Schwarzen Weiher wird
geprüft. Entweder
Aufnahme ins Basisnetz
oder in das touristische
Netz.

- Vorrangnetz
- Basisnetz
- Zukünftige Veloroute



Definition von Standards – Führungsformen innerorts

		Basisnetz	Vorrangnetz	Radschnellnetz
Eigenständiger, getrennter Geh- und Radweg		-	3,50 m	4,00 m
Schutzstreifen		1,50 m	(2,00 m)	-
Radfahrstreifen		2,25 m	2,75 m	3,25 m
Einrichtungsradschweg		2,00 m	2,50 m	3,00 m
Zweirichtungsradschweg		3,00 m	3,50 m	4,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig		(2,50 m)	-	-
Gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig		(2,50 m)	-	-
Fahrradstraße		3,50 m	4,00 m	4,60 m