

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 26.11.2024
AZ.: IV/61.1 Latteier_Bedarfspläne

WP 20-25 SV 61/196

Beschlussvorlage

Beteiligungsverfahren zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes - Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege

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

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

Organisatorische Auswirkungen

☐ ja
☐ ja

☒ nein
☒ nein

☐ noch nicht zu übersehen
☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

22.01.2025

Entscheidung

Anlage_1_Stellungnahme zum Initialvorschlag eines Radvorrangnetzes

Anlage_2_Stellungnahme zu potentiellen Radschnellverbindungen

Anlage_3_Radvorrangnetz_Ausschnitt_Initialvorschlag

Anlage_4_Karte zur Stellungnahme zum Initialvorschlag

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt im Rahmen des zweiten Beteiligungsschritts B) „Stellungnahme zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes“ des Beteiligungsverfahrens zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes Nordrhein-Westfalen zu der seitens der Stadtverwaltung am 20.12.2024 vorbehaltlich eines Beschlusses im Stadtentwicklungsausschuss eingereichten Stellungnahme (siehe Anlage 1):

Es werden keine Änderungen oder Ergänzungen vorgenommen. Der Vorbehalt kann zurückgenommen werden.

Erläuterungen und Begründungen:

Die Stellungnahme dient der Neuansmeldung von potentiellen Radvorrangrouten und Radwegen, die aus Sicht der Stadt Hilden und in Abstimmung mit dem Kreis Mettmann ins landesweite Radvorrangnetz aufgenommen werden sollen.

Im Mai 2024 informierte die Bezirksregierung Düsseldorf die Stadt Hilden über den Prozess der kommunalen Beteiligung zur erstmaligen Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes und zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes (siehe hierzu auch die Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/176).

In einem ersten Beteiligungsschritt A) erfolgte das Einreichen bestehender Pläne bzw. Konzepte von Radschnellverbindungen mit Frist bis zum 29.06.2024. Entsprechende Rückmeldung hierzu erfolgte seitens der Stadt Hilden am 18.06.2024.

In dem zweiten Beteiligungsschritt B) forderte die Bezirksregierung auf, zu ihrem Initialvorschlag zu potenziellen Radschnellverbindungen bis zum 15.09.2024 sowie zu potenziellen Radvorrangrouten und Radwegen bis zum 21.12.2024 Stellungnahmen abzugeben.

Die Einreichung der Stellungnahme der Stadt Hilden zum Initialvorschlag „Potenzielle Radschnellverbindungen“ erfolgte fristgerecht am 12.09.2024 (siehe Anlage 2). Zur Information und als Grundlage der weiteren Abstimmung erhielt auch der Kreis Mettmann die Stellungnahme der Stadt.

Der nun zu behandelnde Initialvorschlag zu potenziellen Radvorrangrouten und Radwegen umfasst Radvorrangrouten mit einem Nutzungspotenzial von 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag sowie Radwege mit einem Nutzungspotenzial von weniger als 500 Radfahrenden pro Tag. Die Einreichung der Stellungnahme zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes erfolgte aufgrund der Sitzungsfolge vorbehaltlich der Zustimmung des Stadtentwicklungsausschusses fristgerecht zum 20.12.2024.

Der Stellungnahme zu diesem letzten Beteiligungsschritt ging ein intensiver Kooperationsprozess mit dem Kreis Mettmann voraus. Auch aufgrund dieses Vorgehens konnte eine Beteiligung des Stadtentwicklungsausschusses zu einem früheren Sitzungstermin nicht erreicht werden. Zunächst erfolgte ab November bilateral die Abstimmung mit dem Kreis zum Initialvorschlag des Landes Nordrhein-Westfalen für ein Radvorrangnetz, bevor es dann am 02.12.2024 zu einer finalen Abstimmungsrunde mit den kreisangehörigen Städten, dem Kreis Mettmann sowie Vertretern des ADFC kam. Ziel dieses Abstimmungsprozesses war es zum einen, das Vorrangroutennetz des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Mettmann soweit wie möglich auf das Landesnetz zu übertragen und zum anderen, die für den Radverkehr in Hilden relevanten Ergebnisse aus dem Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden hierin zu integrieren. Idealerweise sollte dabei auch ein Konsens mit den Vertretungen des ADFC hergestellt werden.

Zwischen der Stadt Hilden und dem Kreis Mettmann konnte in einem Punkt kein Gleichklang er-

zielt werden, sodass die beiden Stellungnahmen voneinander abweichen. Konkret bezieht sich dies auf den südlichen Abschnitt der Richrather Straße, der entgegen dem Initialvorschlag des Landesnetzes und der Stellungnahme des Kreises aus der Stellungnahme der Stadt Hilden herausgenommen wurde, um stattdessen die beiden Korridore für Fahrradstraßen östlich und westlich der Richrather Straße zu melden. Dabei ist es der Stadt Hilden bewusst, dass auf ministerialer Seite möglichst widerspruchsfreie Stellungnahmen eingehen sollten, damit gewünschte Anpassungen, Ergänzungen und Korrekturen im Landesnetz vorgenommen werden.

Zur Information hat auch der Kreis Mettmann die vorläufige Stellungnahme der Stadt Hilden am 20.12.2024 erhalten.

Der Kreis Mettmann hat seine Stellungnahme zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes NRW in der Sitzung des Kreistags am 19.12.2024 beraten (Vorlagen Nr. 61/043/2024/1).

Eingereichter Vorschlag zur Stellungnahme der Stadt Hilden zur Karte „Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege“:

Gemäß der Karte des Landes zum Initialvorschlag (siehe Anlage 3) werden im Stadtgebiet Hilden potenzielle Radvorrangrouten und Radwege gesehen. Hierfür liegt, laut Definition der Bezirksregierung, ein Potenzial eines Aufkommens von weniger als 2.000 Radfahrenden pro Tag vor.

Für Hilden betrifft das laut Karte des Landes NRW zum einen den Abschnitt der Elberfelder Straße (B 228) zwischen der Berliner Straße (B 228) und dem Ortseingang Haan und zum anderen die Verbindung von der Richrather Straße (L 403) über die Baustraße (L 403), Grünstraße und dann weiter über die Walder Straße (L 85) bis zum Ortseingang Solingen. Die in der Karte des Landes mit einem Potential von 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag dargestellten Routen auf dem Stadtgebiet Hildens ergänzen somit die ebenfalls darin vorgeschlagenen Routen mit einem Potenzial von über 2000 Radfahrenden pro Tag. Hierauf wurde bereits in unserer Stellungnahme mit Datum vom 12.09.2024 Bezug genommen.

Zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes werden seitens der Stadt Hilden hinsichtlich der Punkte 1. bis 3. und 5. im Einvernehmen mit dem Kreis Mettmann die folgenden Änderungen und Ergänzungen aufgeführt:

1. Zwecks Anbindung Hildens an Erkrath-Hochdahl: Ergänzung der Nord-Süd-Verbindung von der Hochdahler Straße (L 403) über die Kirchhofstraße (L 403), die Straße am Lindenplatz (L 403) und die Baustraße (L 403).

In diesem Zusammenhang wird die Herausnahme des Abschnittes Baustraße ab Einmündung Breddert bis Grünstraße sowie Grünstraße bis zur Walder Straße (L 85) aus dem Initialvorschlag des Landes gewünscht.

2. Zwecks Anbindung Hildens an Düsseldorf-Hassels (S-Bahnhof Düsseldorf-Reisholz): Ergänzung der Ost-West-Verbindung von der Elberfelder Straße (L 85) ab der Berliner Straße (B 228) über die Ellerstraße (L 85) und die Hülsenstraße (L 85) bis zum Ortseingang Düsseldorf.
3. Zwecks Lückenschluss in der östlichen Innenstadt: Ergänzung des Abschnittes der Berliner Straße (L 85) und Walder Straße (L 85) zwischen der Kreuzung mit Elberfelder Straße (B 228) und der Kreuzung Grünstraße/Oststraße.
4. Abweichend vom Initialvorschlag des Landes ist seitens der Stadt Hilden die Herausnahme des südlichen Abschnittes der Richrather Straße (L 403) zwischen der Einmündung Baustraße und der Einmündung Lehmkuhler Weg gewünscht.

Stattdessen wird gebeten, die beabsichtigten Korridore für Fahrradstraßen östlich und westlich des Abschnittes der Richrather Straße (L 403) in den Initialvorschlag mit aufzunehmen.

Konkret beinhaltet dies östlich den Korridor Lindenstraße, An den Linden, Erikaweg sowie Lehmkuhler Weg und westlich der Richrather Straße den Korridor Schützenstraße, Bruchhauser Weg und Salzmannweg, die für den Radverkehr zu Fahrradstraßen aufgewertet werden sollen. Bitte beachten Sie hierzu auch noch einmal unsere Stellungnahme vom 12.09.2024.

5. Zusätzlich zu den Änderungen und Ergänzungen wird die Veloroute 1 als Bestand gemeldet, die bereits heute als wichtige Radwegeverbindung das Stadtgebiet Hildens von Ost nach West durchquert.

Die zuvor beschriebenen Änderungen und Ergänzungen sind auch noch einmal der Karte Anlage 4 zu entnehmen.

Weiterer Prozess nach dem Beteiligungsverfahren:

Anders als die Stellungnahmen zu den potenziellen Radschnellverbindungen bedürfen die Stellungnahmen zur Karte „Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege“ keiner Beschlussfassung der regionalen Planungsträger.

Die eingereichten Ergebnisse stellen jedoch die Untersuchungsmasse für die Erstaufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes dar.

Eine Bewertung der Maßnahmen wird erst anschließend im Prozess der Bedarfsplanaufstellung vorgenommen.

Die Verwaltung wird zu gegebener Zeit über den weiteren Abstimmungsprozess sowie den weiteren Fortgang des Aufstellungsprozesses bei der Bezirksregierung und die Beschlussfassungen berichten.

Gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Die Förderung des Radverkehrs unterstützt die durch den Rat der Stadt Hilden beschlossene Treibhausgas-Neutralität im Jahr 2035. Mit der Definition eines landesweiten Radvorrangnetzes und die hierfür erforderliche kommunale Beteiligung wird ein Beitrag hierzu geleistet. Damit haben der Beteiligungsprozess sowie hieraus ggf. erfolgende Planungs- und Umsetzungsprozesse eine hohe Klimarelevanz.

Inklusionsrelevanz:

Der kommunale Beteiligungsprozess zur Aufstellung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes und zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes entfaltet selbst keine Inklusionsrelevanz.

Stadtverwaltung Hilden . Postfach 100880 . 40708 Hilden

Bezirksregierung Düsseldorf
Postfach 300865
40408 Düsseldorf

Planungs- und Vermessungsamt

Am Rathaus 1, 40721 Hilden

Datum 19.12.2024
Auskunft erteilt Michaela Latteier
Zimmer 437
Telefon 0 21 03 / 72 - 1429
Fax 0 21 03 / 72 - 622
E-Mail michaela.latteier@hilden.de
Aktenzeichen IV/61.1 Radvorrangnetz-Lat

Öffnungszeiten

Mo und Fr 8:00 - 12:00 Uhr
Di und Mi 8:00 - 16:00 Uhr
Do 8:00 - 18:00 Uhr

Buslinien 781, 783, 784
Haltestelle Am Rathaus

Beteiligungsverfahren zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

Ihr Schreiben vom 27.05.2024 (Aktenzeichen 25.14.01.02 Radschnellverbindungen)

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung im Rahmen der Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes Nordrhein-Westfalen.

Anbei erhalten Sie unsere vorläufige Stellungnahme mit Karte zum Beteiligungsschritt B) Stellungnahme zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes, da eine Beteiligung des Rates oder eines seiner Gremien noch nicht erfolgen konnte:

Stellungnahme der Stadt Hilden zur Karte „Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege“ zu Verbindungen mit einem Potenzial von weniger als 2000 Radfahrenden pro Tag:

Gemäß der Karte des Landes zum Initialvorschlag werden im Stadtgebiet Hilden potenzielle Radvorrangrouten und Radwege gesehen. Hierfür liegt, laut Definition der Bezirksregierung, ein Potenzial eines Aufkommens von weniger als 2.000 Radfahrenden pro Tag vor.

Für Hilden betrifft das laut Karte des Landes NRW zum einen den Abschnitt der Elberfelder Straße (B 228) zwischen der Berliner Straße (B 228) und dem Ortseingang Haan und zum anderen die Verbindung von der Richrather Straße (L 403) über die Baustraße (L 403), Grünstraße und dann weiter über die Walder Straße (L 85) bis zum Ortseingang Solingen. Die in der Karte des Landes mit einem Potential von 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag dargestellten Routen auf dem Stadtgebiet Hildens ergänzen somit die ebenfalls darin vorgeschlagenen Routen mit einem Potenzial von über 2000 Radfahrenden pro Tag. Hierauf wurde bereits in unserer Stellungnahme mit Datum vom 12.09.2024 Bezug genommen.

Zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes werden seitens der Stadt Hilden die folgenden Änderungen und Ergänzungen aufgeführt:

1. Zwecks Anbindung Hildens an Erkrath-Hochdahl: Ergänzung der Nord-Süd-Verbindung von der Hochdahler Straße (L 403) über die Kirchhofstraße (L 403), die Straße am Lindenplatz (L 403) und die Baustraße (L 403).

In diesem Zusammenhang wird die Herausnahme des Abschnittes Baustraße ab Einmündung Breddert bis Grünstraße sowie Grünstraße bis zur Walder Straße (L 85) aus dem Initialvorschlag des Landes gewünscht.

2. Zwecks Anbindung Hildens an Düsseldorf-Hassels (S-Bahnhof Düsseldorf-Reisholz): Ergänzung der Ost-West-Verbindung von der Elberfelder Straße (L 85) ab der Berliner Straße (B 228) über die Ellerstraße (L 85) und die Hülsenstraße (L 85) bis zum Ortseingang Düsseldorf.
3. Zwecks Lückenschluss in der östlichen Innenstadt: Ergänzung des Abschnittes der Berliner Straße (L 85) und Walder Straße (L 85) zwischen der Kreuzung mit Elberfelder Straße (B 228) und der Kreuzung Grünstraße/Oststraße.
4. Abweichend vom Initialvorschlag des Landes ist seitens der Stadt Hilden die Herausnahme des südlichen Abschnittes der Richrather Straße (L 403) zwischen der Einmündung Baustraße und der Einmündung Lehmkuhler Weg gewünscht. Stattdessen wird gebeten, die beabsichtigten Korridore für Fahrradstraßen östlich und westlich des Abschnittes der Richrather Straße (L 403) in den Initialvorschlag mit aufzunehmen.

Konkret beinhaltet dies östlich den Korridor Lindenstraße, An den Linden, Erikaweg sowie Lehmkuhler Weg und westlich der Richrather Straße den Korridor Schützenstraße, Bruchhauser Weg und Salzmannweg, die für den Radverkehr zu Fahrradstraßen aufgewertet werden sollen. Bitte beachten Sie hierzu auch noch einmal unsere Stellungnahme vom 12.09.2024.

5. Zusätzlich zu den Änderungen und Ergänzungen wird die Veloroute 1 als Bestand gemeldet, die bereits heute als wichtige Radwegeverbindung das Stadtgebiet Hildens von Ost nach West durchquert.

Die zuvor beschriebenen Änderungen und Ergänzungen sind auch noch einmal der beigelegten Karte zu entnehmen.

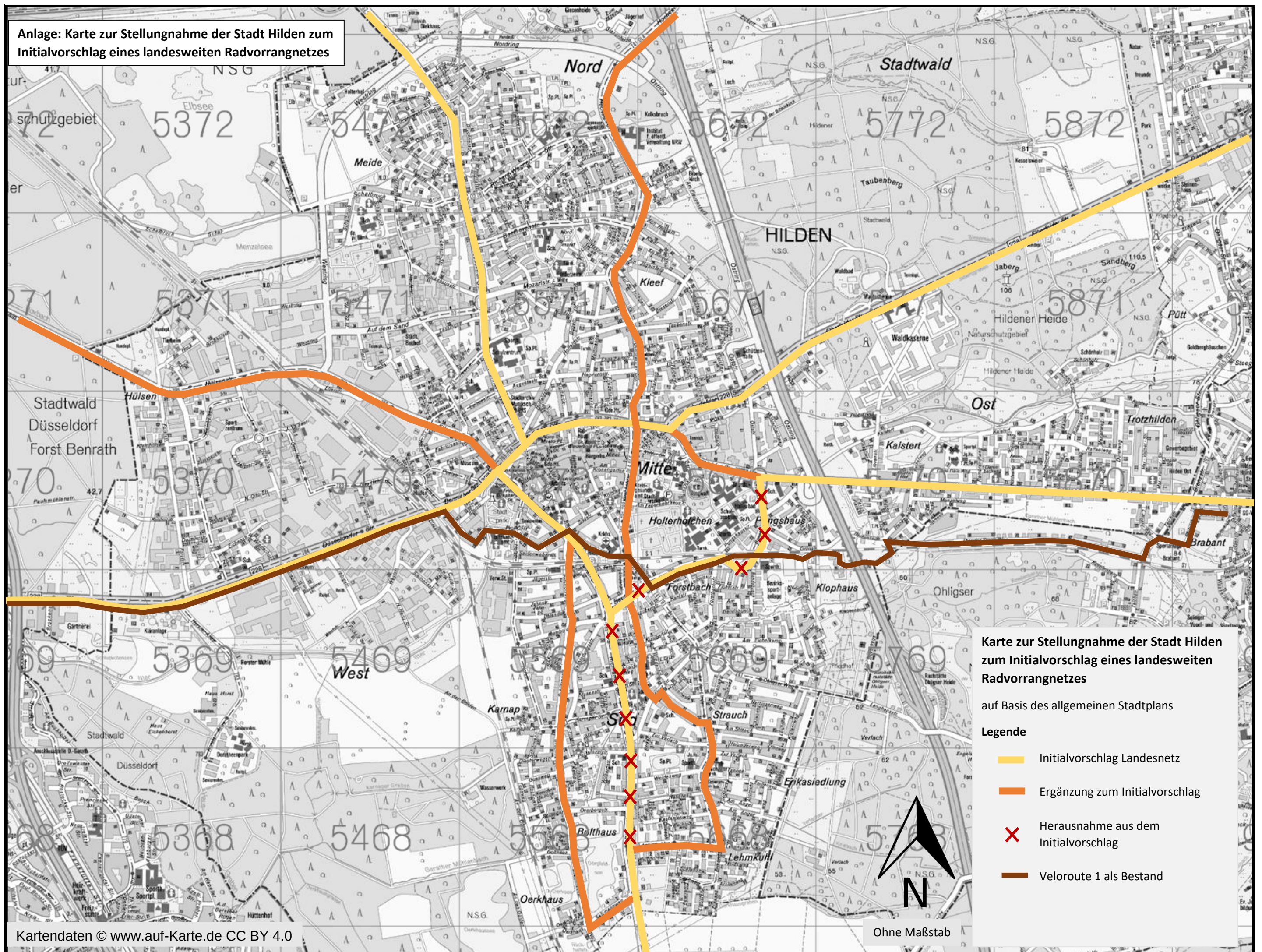
Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung


Stuhlträger
Techn. Beigeordneter

Anlage: Karte zur Stellungnahme der Stadt Hilden zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes

Anlage: Karte zur Stellungnahme der Stadt Hilden zum
Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes



Stadtverwaltung Hilden . Postfach 100880 . 40708 Hilden

Bezirksregierung Düsseldorf
Postfach 300865
40408 Düsseldorf

**Planungs- und
Vermessungsamt**

Am Rathaus 1, 40721 Hilden

Datum 18.06.2024
Auskunft erteilt Michaela Latteier
Zimmer 437
Telefon 0 21 03 / 72 - 1429
Fax 0 21 03 / 72 - 622
E-Mail michaela.latteier@hilden.de
Aktenzeichen IV/61.1 Radschnellverb-Lat

Öffnungszeiten

Mo und Fr 8:00 - 12:00 Uhr
Di und Mi 8:00 - 16:00 Uhr
Do 8:00 - 18:00 Uhr

Buslinien 781, 783, 784
Haltestelle Am Rathaus

**Beteiligungsverfahren zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes des Landes
Norrhein-Westfalen**

Ihr Schreiben vom 27.05.2024 (Aktenzeichen 25.14.01.02 Radschnellverbindungen)

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zum Einreichen bestehender Pläne bzw. Konzepte von Radschnellverbindungen:

Das Radvorrangnetz in Hilden orientiert sich an dem Radverkehrskonzept für den Kreis Mettmann (Karte Zielnetz). Im ersten Beteiligungsschritt **A)** des im Betreff genannten Beteiligungsverfahrens wird seitens der Stadt aus dem in Erarbeitung befindlichen Mobilitätskonzept für Hilden die Karte zur Netzkategorisierung Radverkehr eingereicht.

Da das Hildener Stadtgebiet nicht von bestehenden oder geplanten Radschnellverbindungen berührt wird, sind weitergehende Pläne bzw. Konzepte von Radschnellverbindungen nicht vorhanden.

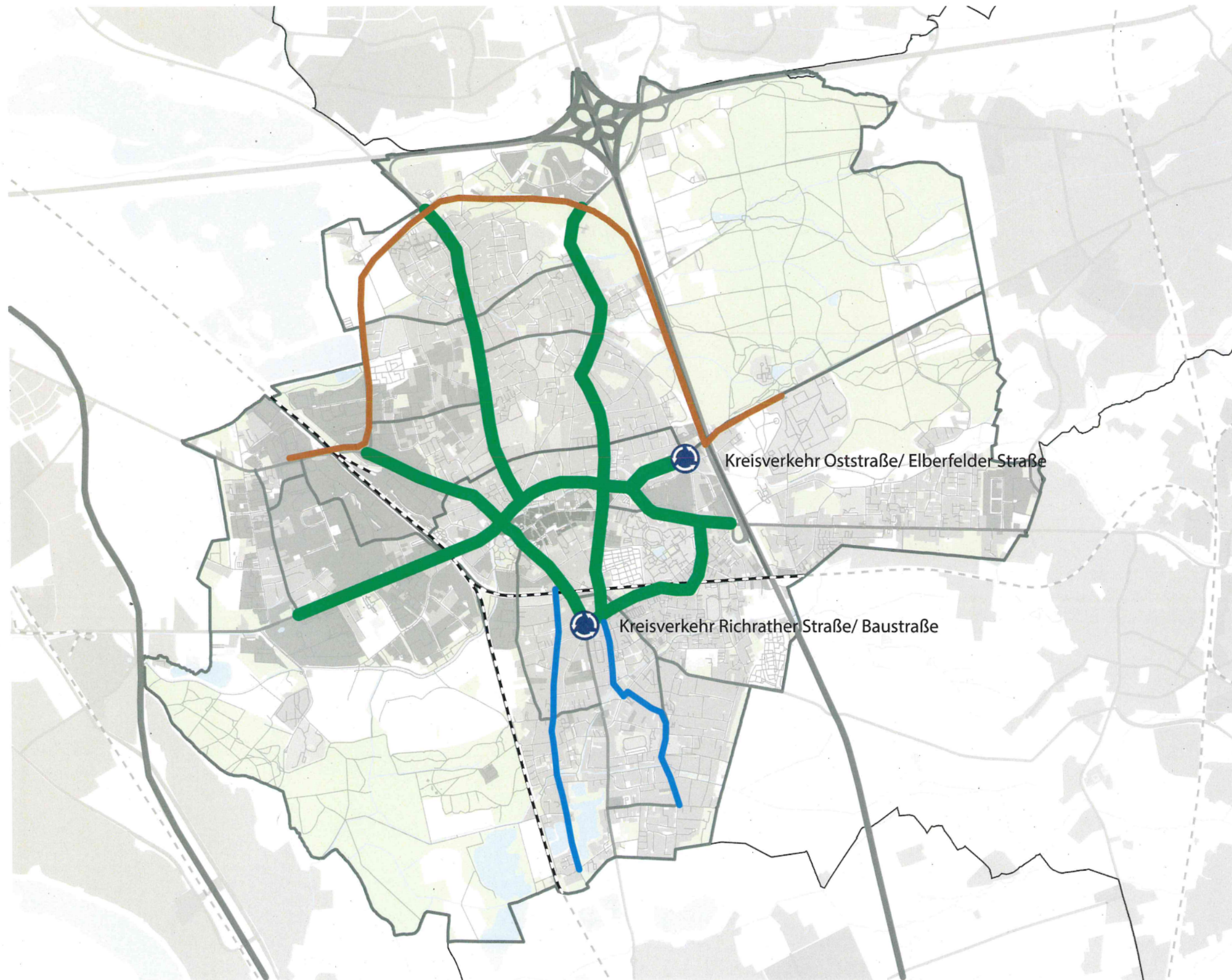
Die Stadt Hilden verfügt mit der bereits bestehenden Veloroute 1 (Düsseldorf - Hilden - Solingen - Wuppertal) jedoch über eine wichtige Radweganbindung an den aktuell in Planung befindlichen Radschnellweg RS 5 (Neuss - Düsseldorf - Langenfeld). Die Planungsüberlegungen sehen eine Anbindung der Veloroute 1 an den RS 5 in Höhe des Bahnhofes Düsseldorf-Benrath vor.

Zum Beteiligungsschritt **B) Stellungnahme zum Initiativvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes** wird fristgerecht eine separate Stellungnahme bis zum 15.09.2024 bzw. 21.12.2024 abgegeben.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung


Stuhlträger
Techn. Beigeordneter



Maßnahmenvorschläge

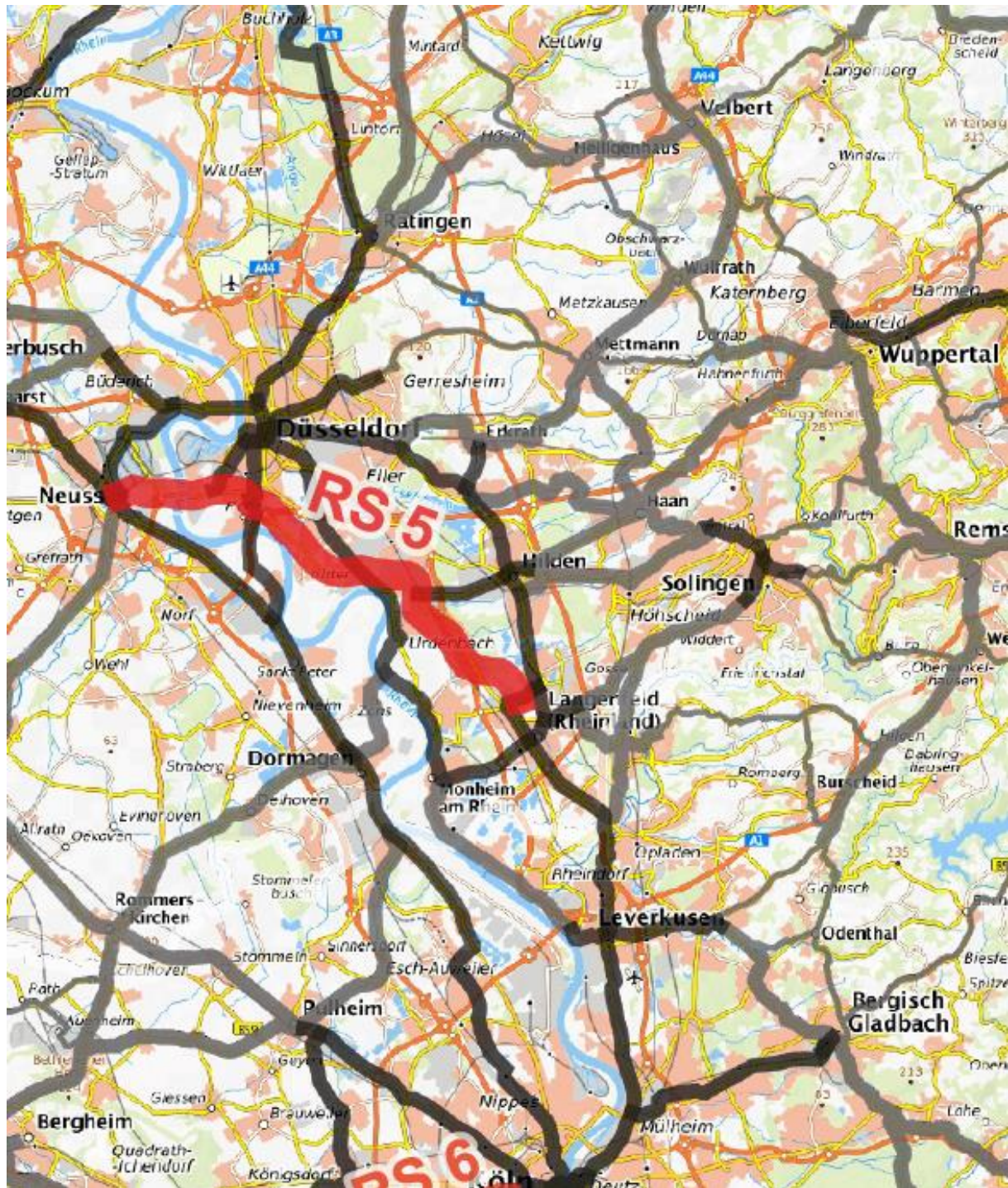


- Prüfauftrag Tempo 30
- Korridor Fahrradstraße
- Stadtgrenze Hilden
- Gewerbe/Industrie
- Siedlungsfläche
- Zentraler Versorgungsbereich (Innenstadt)
- Grünfläche
- Wasserfläche
- P Prüfung Kreisverkehr
- Lkw-Leitsystem (SEVAS)

0 0,5 1 Kilometer



Anlage 3: Ausschnitt aus der Karte des Initialvorschlages des Landes NRW



Ergebnisse der landesweiten Potenzialanalyse Radverkehr NRW als Grundlage für die Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften im Hinblick auf die Aufstellung des Radschnellverbindungsbedarfsplans NRW und die Definition des Radvorrangnetzes NRW (basierend auf Daten von SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH)

- Radschnellwege RS1-7 (Die Linienverläufe können sich in den derzeit laufenden Planungsverfahren noch ändern.)
- Potenzial von über 2000 Radfahrenden pro Tag
- Potenzial von 500 bis 2000 Radfahrenden pro Tag
- Potenzial von weniger als 500 Radfahrenden pro Tag



Anlage 4: Karte zur Stellungnahme der Stadt Hilden zum Initialvorschlag eines landesweiten Radvorrangnetzes

