

# Übersicht



Der Bürgermeister  
Hilden, den 06.10.2023  
AZ.: IV/61.1\_Groll/Latteier\_MoKo

WP 20-25 SV 61/140

## Mitteilungsvorlage

### Untersuchung struktureller Planvarianten im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes; Vorstellung der Ergebnisse

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

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

Organisatorische Auswirkungen

ja  
 ja

nein  
 nein

noch nicht zu übersehen  
 noch nicht zu übersehen

## Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

15.11.2023

Kenntnisnahme

Anlage 1: STEA\_Planfälle\_Hilden

**Beschlussvorschlag:**

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die gutachterlichen Ausführungen und Empfehlungen zu den untersuchten Planfällen zur Kenntnis.

**Erläuterungen und Begründungen:**

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 15.03.2023 das Szenario „Hilden Klimafreundlich 2030“ (Szenario 3) als Grundlage für die weitere Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Hilden beschlossen (siehe Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/116).

In der Folge dieses Beschlusses war als nächste Arbeitsphase die Ausarbeitung von Maßnahmenvorschlägen zu den acht definierten Handlungsfeldern vorgesehen.

Zur Vorbereitung darauf waren auch die Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeit zusammengestellt und ausgewertet worden, die sich im Laufe der bisherigen Beteiligungen angesammelt hatten. Im Rahmen der Auswertung wurde deutlich, dass es Vorschläge gibt, deren Umsetzung eine tiefgreifende Veränderung der Verkehrsstrukturen sowohl für den KFZ-Verkehr als auch für den Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) und den Fahrradverkehr mit sich bringen würde.

Vor dem Einstieg in die ursprünglich geplante nächste Arbeitsphase wurde es dadurch erforderlich, zunächst diese Vorschläge (im weiteren Verlauf: „Planfälle“) zu untersuchen und planerisch zu bewerten.

Bei diesen Vorschlägen handelt es sich

1. um die Einrichtung eines „kleinen“ Einbahnstraßenringes auf Klotzstraße/Richrather Straße, Baustraße, Lindenplatz, Kirchhofstraße/Hochdahler Straße - jeweils von und bis zur Berliner Straße, und
2. um die Einrichtung eines „großen“ Einbahnstraßenringes mit der Gerresheimer Straße stadteinwärts und der Hochdahler Straße stadtauswärts - jeweils von und bis zur Berliner Straße.

Den Vorschlägen liegt die Hoffnung auf flüssigere KFZ-Verkehre und der Gewinnung von Flächen für Fahrrad- und Fußverkehr zugrunde.

Um die möglichen gesamtstädtischen Auswirkungen der vorgeschlagenen Verkehrsführungen zu untersuchen, wurde hierfür das für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zuständige Fachbüro zusätzlich mit der Erstellung eines Verkehrsmodells beauftragt.

Im Verkehrsmodell lassen sich diese verkehrsbedeutsamen Maßnahmen hinsichtlich ihrer konkreten verkehrlichen Auswirkungen darstellen. Das Verkehrsmodell hilft somit dabei, die richtigen Maßnahmen auszuwählen und zielgerichtet - mit Blick auf das beschlossene Zielszenario - umsetzen zu können. Des Weiteren kann mittels des Verkehrsmodells auch der Durchgangsverkehr und die Wirkung von Maßnahmen auf diesen dargestellt werden.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden hiermit vorgestellt.

**Grundlagen für das Verkehrsmodell und die untersuchten Fragestellungen/Planfällen:**

Basis für das Verkehrsmodell sind allgemein öffentlich zugängliche Daten (u.a. Fahrplandaten des VRR, Struktur- und Pendlerdaten von IT.NRW) sowie eigenständig durch das Fachbüro erhobene Daten (Haushaltsbefragung und Verkehrszählungen).

Im Verkehrsmodell wird das Verkehrsaufkommen im Hildener Stadtgebiet, unterschieden nach Kfz-Verkehr mit Güterverkehrsanteil und ÖPNV, zunächst für den Istzustand 2022 abgebildet.

## Nullprognose

Im Rahmen der Nullprognose wird untersucht, wie sich der Verkehr unbeeinflusst von Maßnahmen im Mobilitätssektor entwickeln würde.

Aufbauend auf den Istzustand 2022 wird eine Nullprognose für das Zieljahr 2035 erstellt, die als Basis und Vergleichsfall für die zu untersuchenden Planfälle dient. Die Nullprognose berücksichtigt prognostizierte Änderungen bei der verkehrlichen Infrastruktur, beim Mobilitätsverhalten, der Pendlermenge, eine Zunahme beim Güter- und Lieferverkehr sowie Daten zur Bevölkerungsentwicklung bis 2035. Die im Verkehrsmodell untersuchten Planfälle werden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen mit der Nullprognose 2035 verglichen und bewertet. Als Ergebnis steht eine gutachterliche Empfehlung zu einer oder mehrerer Planfälle hinsichtlich einer möglichen Weiterverfolgung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes.

## Durchgangsverkehr

Ebenfalls wird der Anteil des Durchgangsverkehres für den Istzustand 2022 dargestellt.

Von diesen stärker betroffenen Straßen und -abschnitte sind insbesondere die Walder Straße (von der Stadtgrenze bis zur Auffahrt Ostring) sowie die Richrather Straße. Hier erreichen die Durchgangsverkehrsanteile Größenordnungen von ca. 32% (Walder Straße) bzw. 27% (Richrather Straße). Es wird jedoch auch deutlich, dass der Durchgangsverkehr auf den übrigen Straßen und -abschnitten eher geringe Anteile am Gesamtverkehr aufweist und somit eine untergeordnete Rolle spielt. Im Durchschnitt liegt der Durchgangsverkehrsanteil in einer Größenordnung von ca. 16%. Der deutlich größere Anteil am Gesamtverkehr wird durch den Binnenverkehr der Hildener Bevölkerung sowie Ein- und Auspendlerverkehr erzeugt.

## Planfälle

Folgende Planfälle sind Gegenstand der Untersuchung:

### 1.) Einbahnstraßenregelungen

- Planfall 1.1 „kleine Einbahnstraßenregelung“ (Einbahnstraße auf der Kirchhofstraße ab Baustraße bis Berliner Straße sowie Einbahnstraße auf der Klotzstraße, Richrather Straße von der Berliner Straße bis Baustraße)
- Planfall 1.2 „erweiterte Einbahnstraßenregelung“ (wie 1.1 aber zusätzlich auf Hochdahler Straße und Gerresheimer Straße jeweils bis Mozartstraße)
- Planfall 1.3 „große Einbahnstraßenregelung“ (1.2 aber zusätzlich jeweils bis Beethovenstraße)

### 2.) Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo-30

- Planfall 2.1: auf allen angebauten Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Stadt Hilden (**mit** Walder Straße ab Zufahrt Ostring bis Stadtgrenze zu SG Ohligs)
- Planfall 2.2: auf allen angebauten Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Stadt Hilden (**ohne** Walder Straße ab Zufahrt Ostring bis Stadtgrenze zu SG Ohligs)

Im Verkehrsmodell werden die verkehrlichen Auswirkungen der Planfälle in Form von Verkehrszu- und -abnahmen im Vergleich zur Nullprognose 2035 dargestellt.

Im Ergebnis ist den Untersuchungen der Planfälle zu den Einbahnstraßenregelungen zu entnehmen, dass neben Verkehrsabnahmen auf einigen Straßen und -abschnitten auch Verkehrszunahmen auf anderen Straßen und -abschnitten entstehen. Den erwünschten Verkehrsentlastungen auf Hauptverkehrsstraßen stehen zusätzliche unerwünschte Verkehrsbelastungen auf anderen Straßen, z.B. in Wohngebieten, gegenüber. Zu den Straßen mit einer Verkehrszunahme zählen etwa die Hofstraße, die Heerstraße, die Baustraße, die Grünstraße und die Oststraße bei Planfall 1.1.

Bei Planfall 1.2/1.3 sind die Neustraße, die Hofstraße, Heerstraße, Herderstraße, Mozartstraße, Richard-Wagner-Straße, Baustraße, Grünstraße und die Oststraße von einer Verkehrszunahme betroffen.

Verlagerungen des KFZ-Verkehrs in bisher wenig belastete (Wohn-) Straßen stehen dem Ziel einer Reduzierung der Belastungen durch den KFZ-Verkehr entgegen.

Die Abnahmen der KFZ-Verkehrszahlen auf den betroffenen „Einbahnstraßenabschnitten“ sind zugleich nicht groß genug, um dort Spielraum zu erhalten für umfangreiche Umbaumaßnahmen zur besseren städtebaulichen Integration und/oder zur Neu- und Umverteilung von Flächen im Straßenraum., z.B. durch die Anlage von Radwegen.

Die Planfälle 2.1 und 2.2 mit Tempo-30 Regelungen weisen dagegen Verkehrsentlastungen auf nahezu allen Hauptverkehrsstraßen auf. Zusätzliche Verkehrsbelastungen treten dabei überwiegend auf hierfür ausgelegte Straßen und -abschnitten auf (z.B. auf dem Ostring oder Westring). Wohnstraßen werden nicht zusätzlich betroffen.

### **Zusätzliche Auswirkungen**

Neben den Verkehrszu- und -abnahmen, die durch die Maßnahmen erzeugt würden, sind weitere Aspekte bei der Bewertung der Planvarianten zu berücksichtigen. Unter anderem würden bei Einbahnstraßenregelungen umfangreiche Umbaumaßnahmen an Straßen und Kreuzungsbereichen, mit entsprechenden Kosten, erforderlich.

Je nach Ausgestaltung der Einbahnstraßenregelung würde das bestehende ÖPNV-Netz weitgehend dysfunktional; denn alle betroffenen Straßen/Streckenabschnitte werden auch vom Buslinienverkehr im Zweirichtungsverkehr befahren. Wenn dieser Zweirichtungsverkehr aufgegeben werden müsste, würden in diesen Abschnitten die einzelnen Linien ihre Erschließungsfunktion verlieren oder es wären weitere Umstiege erforderlich, die die Fahrzeitenrelation zum MIV verschlechtern.

### **Weitere Vorgehensweise**

Vor dem Hintergrund der Untersuchungsergebnisse des Verkehrsmodells und dem Aufzeigen der jeweiligen Vor- und Nachteile der dargestellten Planfälle durch das Fachbüro wird angeregt, diese sowie die gutachterlichen Empfehlungen zunächst zur Kenntnis zu nehmen.

Zur Vorbereitung einer Entscheidung über die weitere Vorgehensweise im Mobilitätskonzept ist vorgesehen, den Mitgliedern des Stadtentwicklungsausschusses die Möglichkeit zur vertiefenden Erörterung der Untersuchungsergebnisse in einem Workshop zu geben.

Dieser wird voraussichtlich im Januar 2024 stattfindenden. In diesem Zusammenhang können die dargestellten Planfälle noch einmal intensiver diskutiert werden, um im Folgenden einen Beschluss über die weitere Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung eines oder mehrerer Planfälle im Rahmen der Erarbeitung des Maßnahmenkonzepts fällen zu können.

Gez.

Dr. Claus Pommer  
Bürgermeister

### **Klimarelevanz:**

Die Kenntnisnahme der Ergebnisse der Untersuchung von strukturellen Planvarianten hat keine eigenen klimarelevanten Auswirkungen.



# Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

Stadtentwicklungsausschuss: Verkehrsmodell und Planfälle



15.11.2023



Stadt- und Regionalplanung  
Dr. Jansen GmbH

büro stadtVerkehr

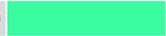
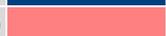


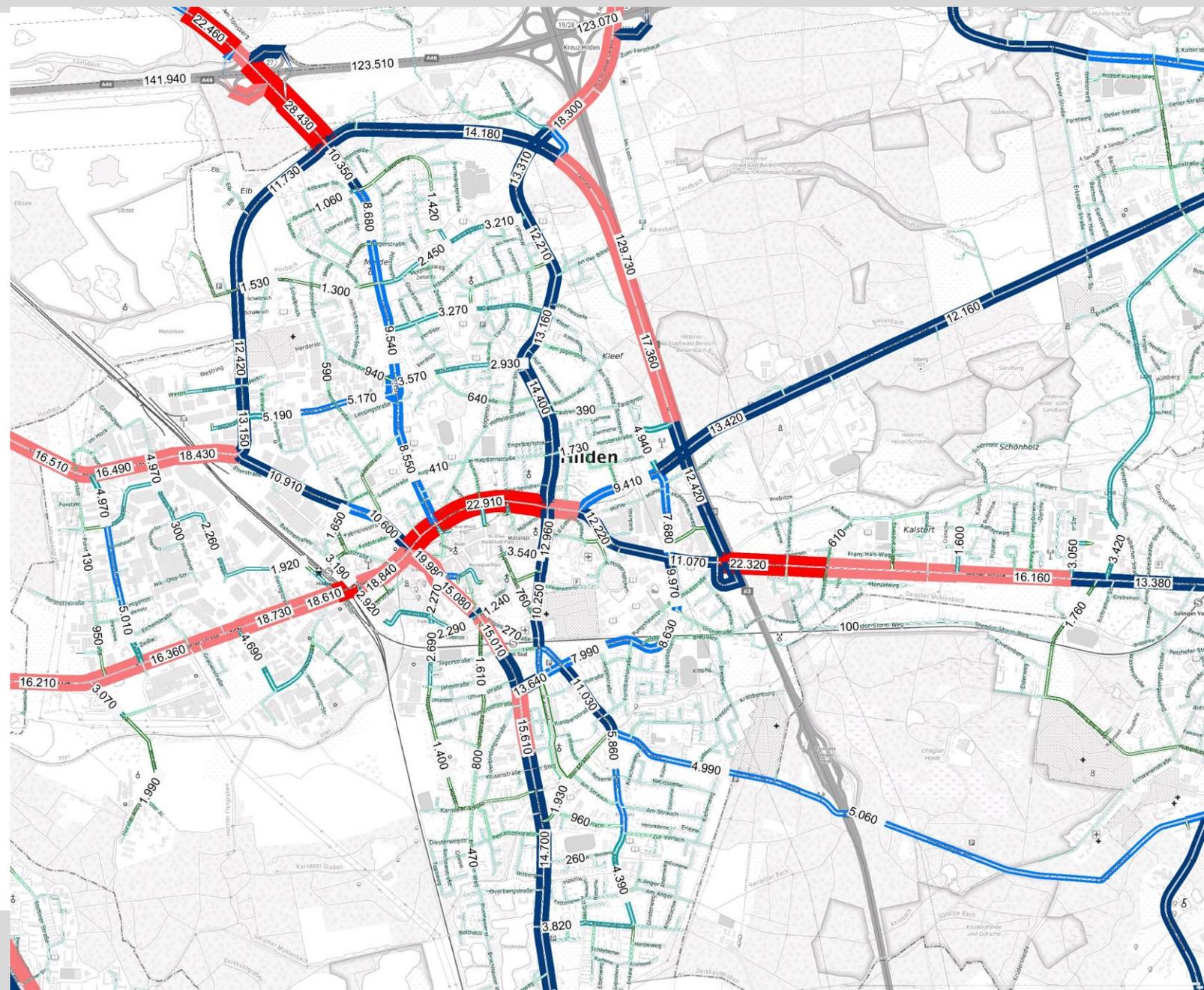
# Verkehrsmodell und Istzustand 2022

### Kfz-Verkehr im Istzustand (2022)

- Grundlage sind Zählungen im Straßennetz aus unterschiedlichen Zeiträumen und aus der Zählung im Rahmen des MOKO 2021
- Das Verkehrsmodell für den Kfz-Verkehr wurde an 110 Stellen geeicht
  - Zählstellen der Stadt Hilden
  - Zählstellen SVZ 2019 (vor allem umliegende Straßen und Autobahnen)
- Abweichungen bis zu 20 % zulässig zwischen Zählung und Verkehrsmodell
  - ➔ von 70 Stellen liegen 51 Zählstellen unter 7 %, weitere 30 Zählstellen unter 12,5 % und 30 Zählstellen unter 20 %
- Tagesbelastung an einem normalen Werktag (Mo-Fr) in Kfz/24h
- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag

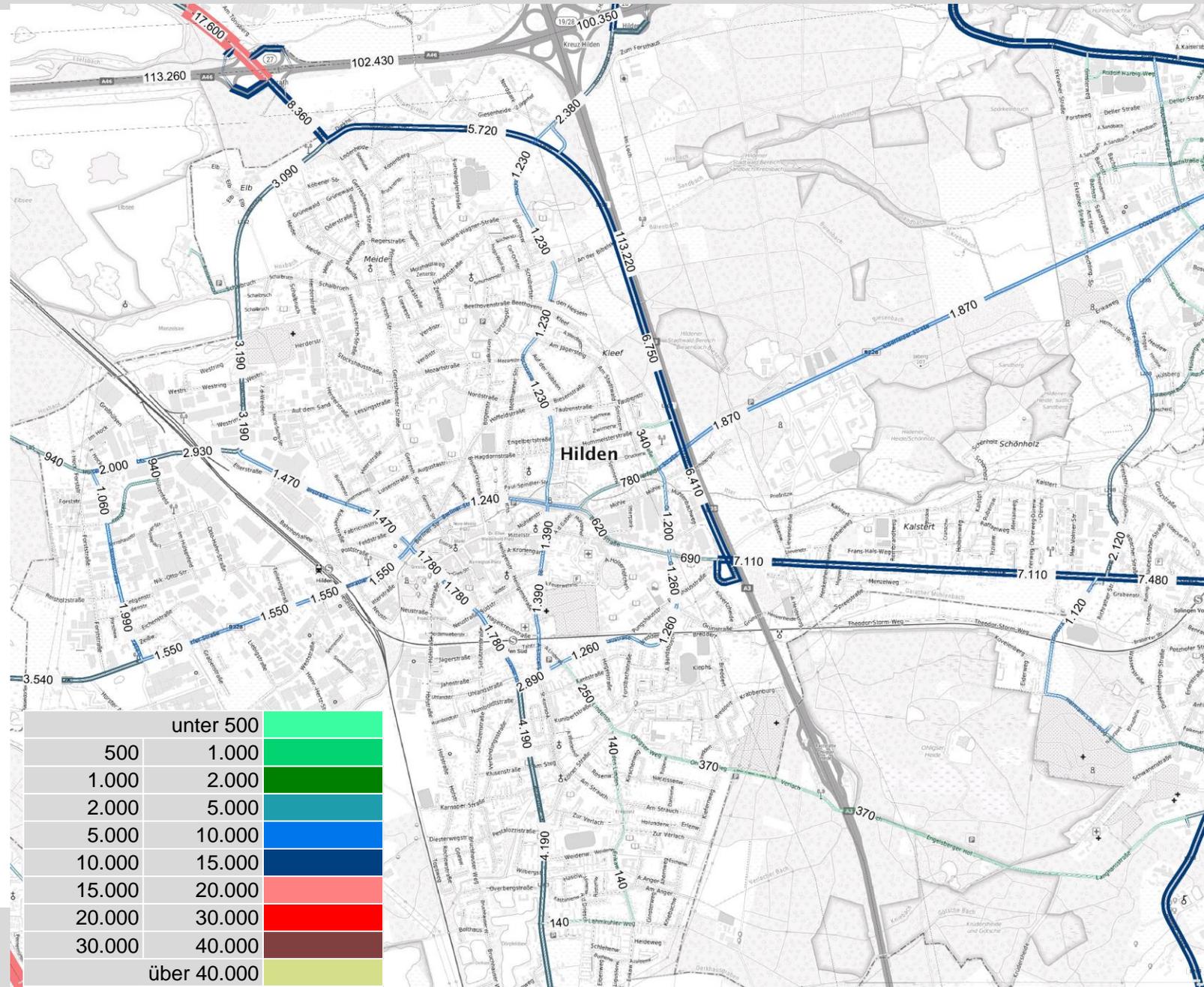
- Gesamtverkehr
- Nicht farbig dargestellt sind die Belastungen der BAB 3 und 46

	unter 500	
	500	1.000 
	1.000	2.000 
	2.000	5.000 
	5.000	10.000 
	10.000	15.000 
	15.000	20.000 
	20.000	30.000 
	30.000	40.000 
	über 40.000	



### Kfz-Verkehr im Istzustand (2022) Anteil am Durchgangsverkehr

- Definition:**  
Als Durchgangsverkehr wird der Kfz-Verkehr verstanden, der keinen Bezug zu Hilden hat und durch Hilden ohne Halt durchfährt.
- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- Gesamtverkehr
- Nicht farblich dargestellt sind die Belastungen der BAB 3 und 46
- Methodische Basis:**  
Pendlerdaten und -beziehungen „um Hilden herum“ stammen von IT.NRW.  
Differenz zwischen Zähldaten und Modelldaten im Bereich Binnen- und Auspendlerverkehr sowie Auspendlerverkehr stellt den Durchgangsverkehr in Hilden dar.



DTV Zählung	DTV Durchgang
	DTV Einpendler
	DTV Auspendler
	DTV Binnen

	unter 500	
500	1.000	
1.000	2.000	
2.000	5.000	
5.000	10.000	
10.000	15.000	
15.000	20.000	
20.000	30.000	
30.000	40.000	
	über 40.000	

# Planfälle 2035

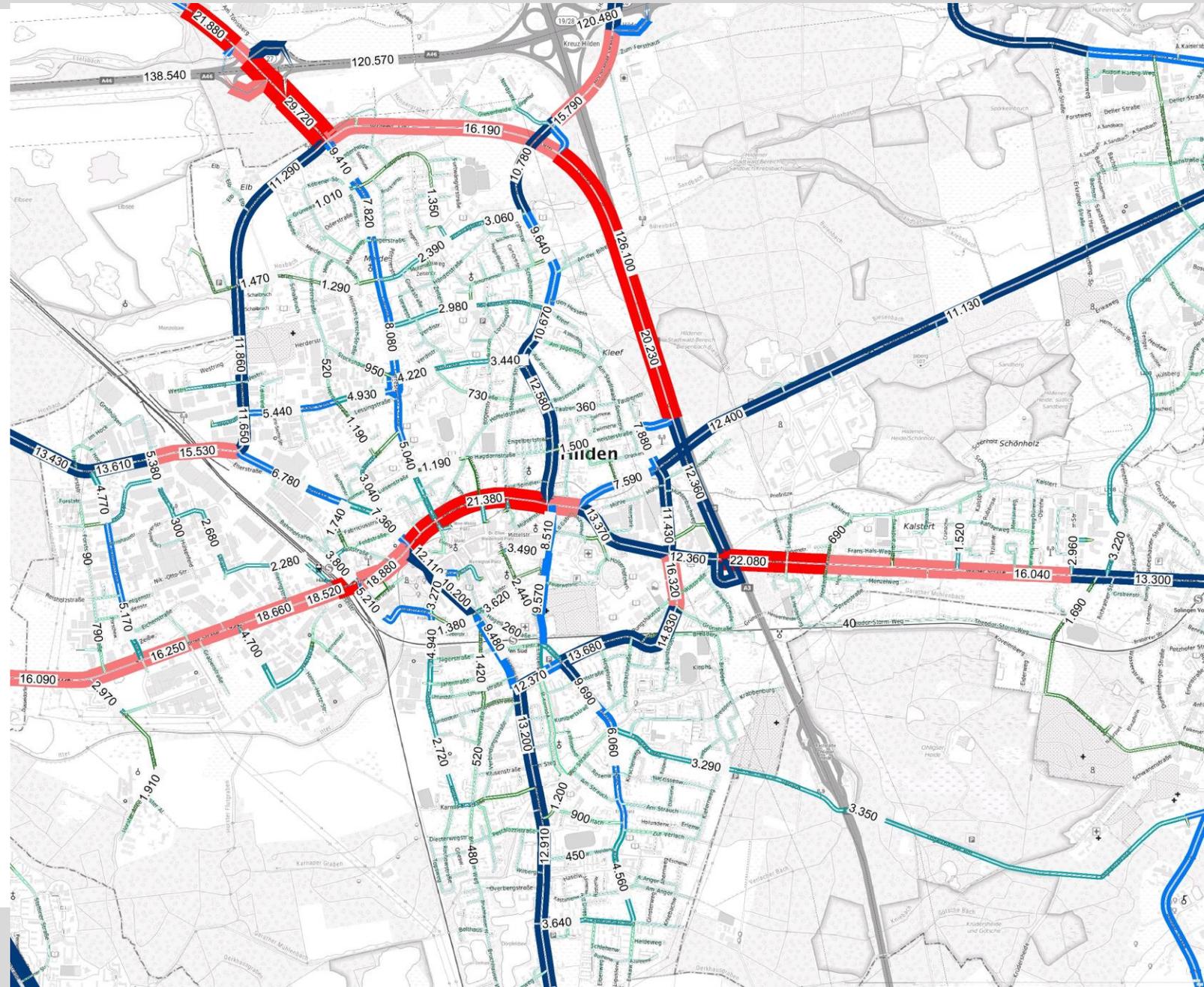
### Planfall 1.1

- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- Gesamtverkehr
- Nicht farbig dargestellt sind die Belastungen der BAB 3 und 46

#### Maßnahme:

- Einbahnstraße auf der Kirchhofstraße ab Baustraße bis Berliner Straße
- Einbahnstraße auf der Klotzstraße, Richrather Straße von der Berliner Straße bis Baustraße

	unter 500	
500	1.000	
1.000	2.000	
2.000	5.000	
5.000	10.000	
10.000	15.000	
15.000	20.000	
20.000	30.000	
30.000	40.000	
	über 40.000	



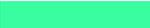


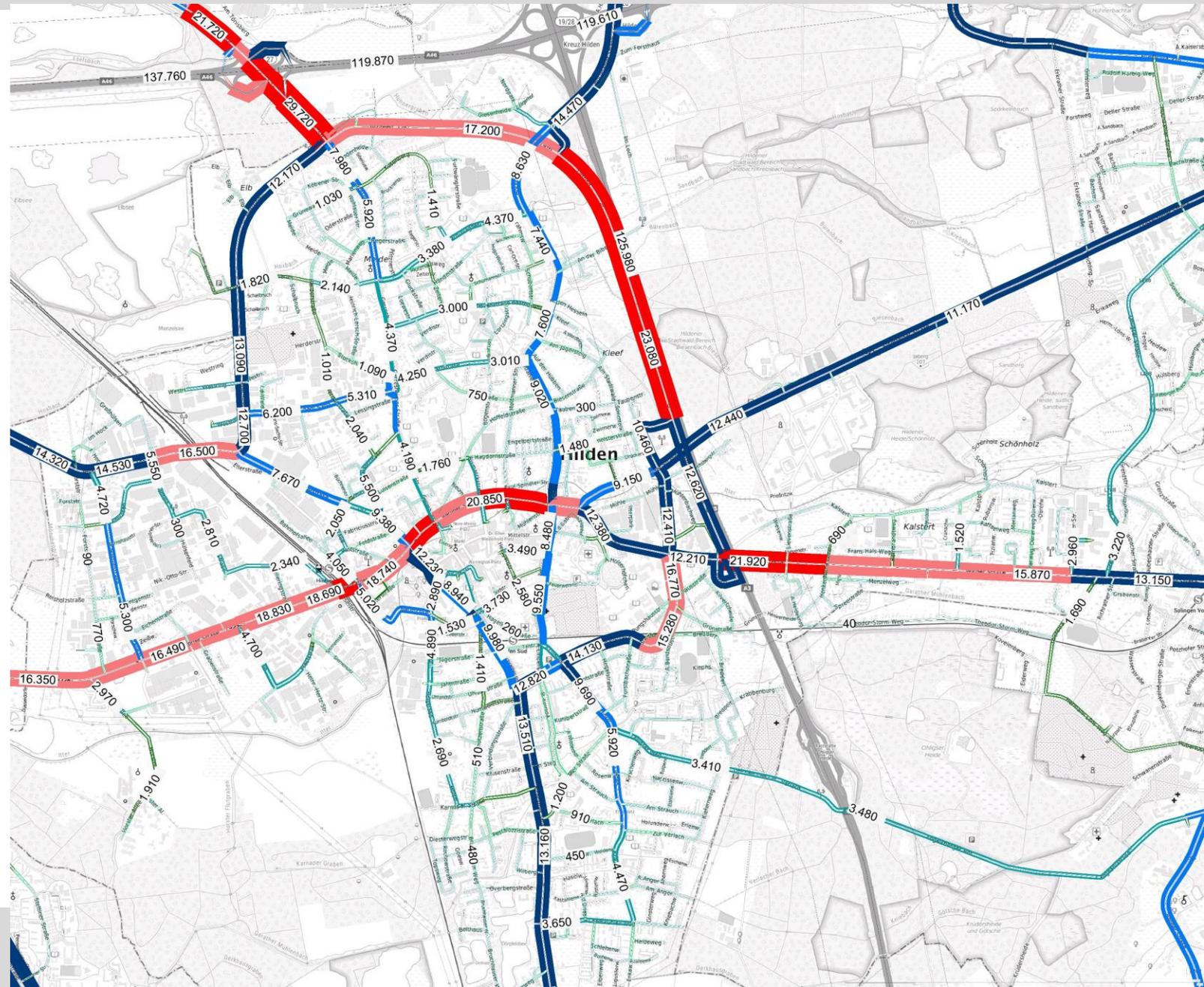
### Planfall 1.3

- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- Gesamtverkehr
- Nicht farbig dargestellt sind die Belastungen der BAB 3 und 46

#### Maßnahme:

- Wie Planfall 1.2 plus Einbahnstraße auf der Hochdahler Straße bis Beethovenstraße
- Wie Planfall 1.2 plus Einbahnstraße auf der Gerresheimer Straße bis Beethovenstraße

	unter 500	
	500	
	1.000	
	2.000	
	5.000	
	10.000	
	15.000	
	20.000	
	30.000	
	40.000	
	über 40.000	

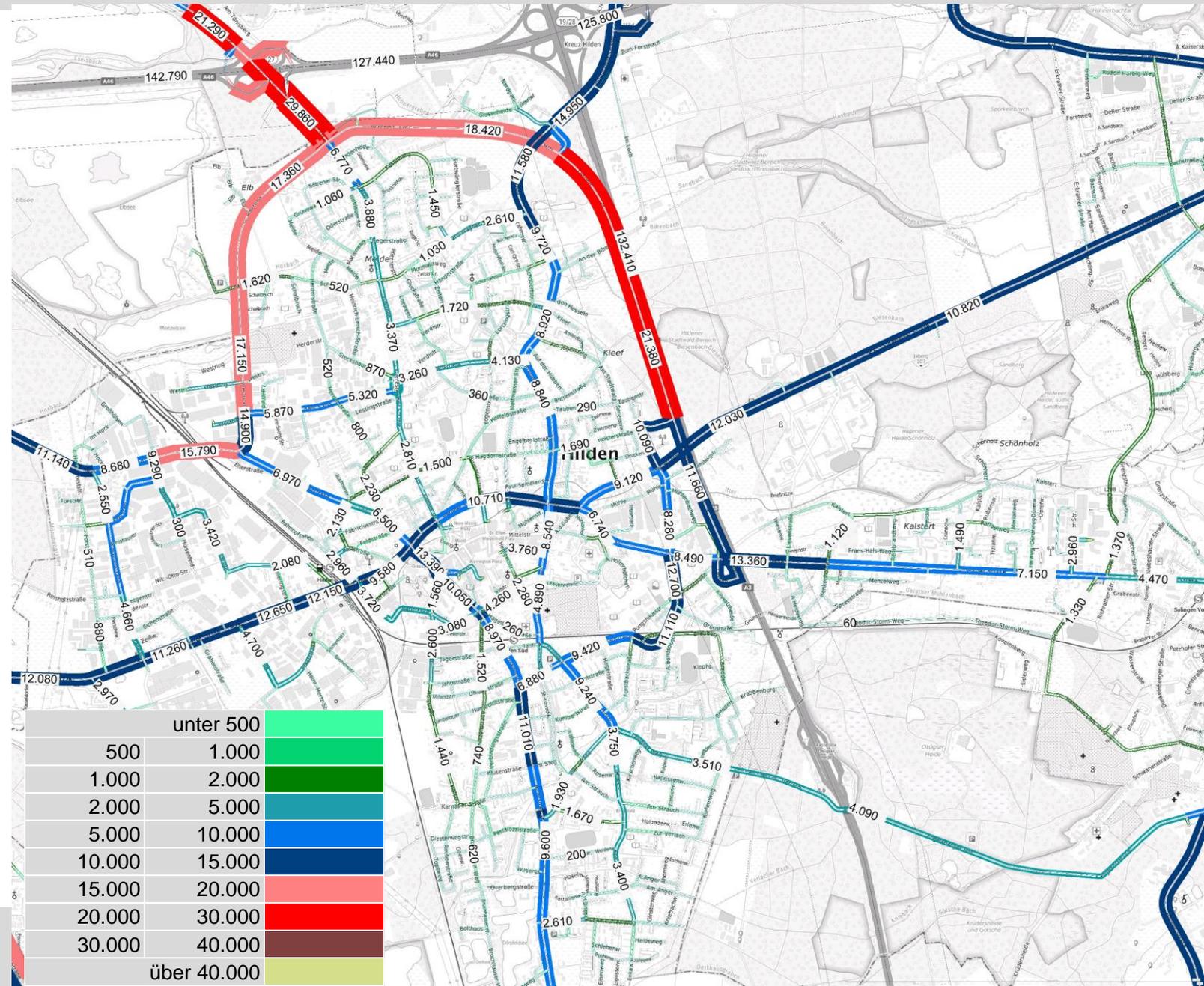


### Planfall 2.1

- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- Gesamtverkehr
- Nicht farbig dargestellt sind die Belastungen der BAB 3 und 46

#### Maßnahme:

- Reduzierung der angebauten Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Stadt Hilden von Tempo 50 auf 30 mit **Walder Straße ab Zufahrt Ostring bis Stadtgrenze zu SG-Ohligs**
- Nicht berücksichtigt sind weitere Abnahmen durch Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund durch längere Reisezeiten im MIV  
→ ca. 3.500 bis 4.500 Kfz-Wege pro Tag

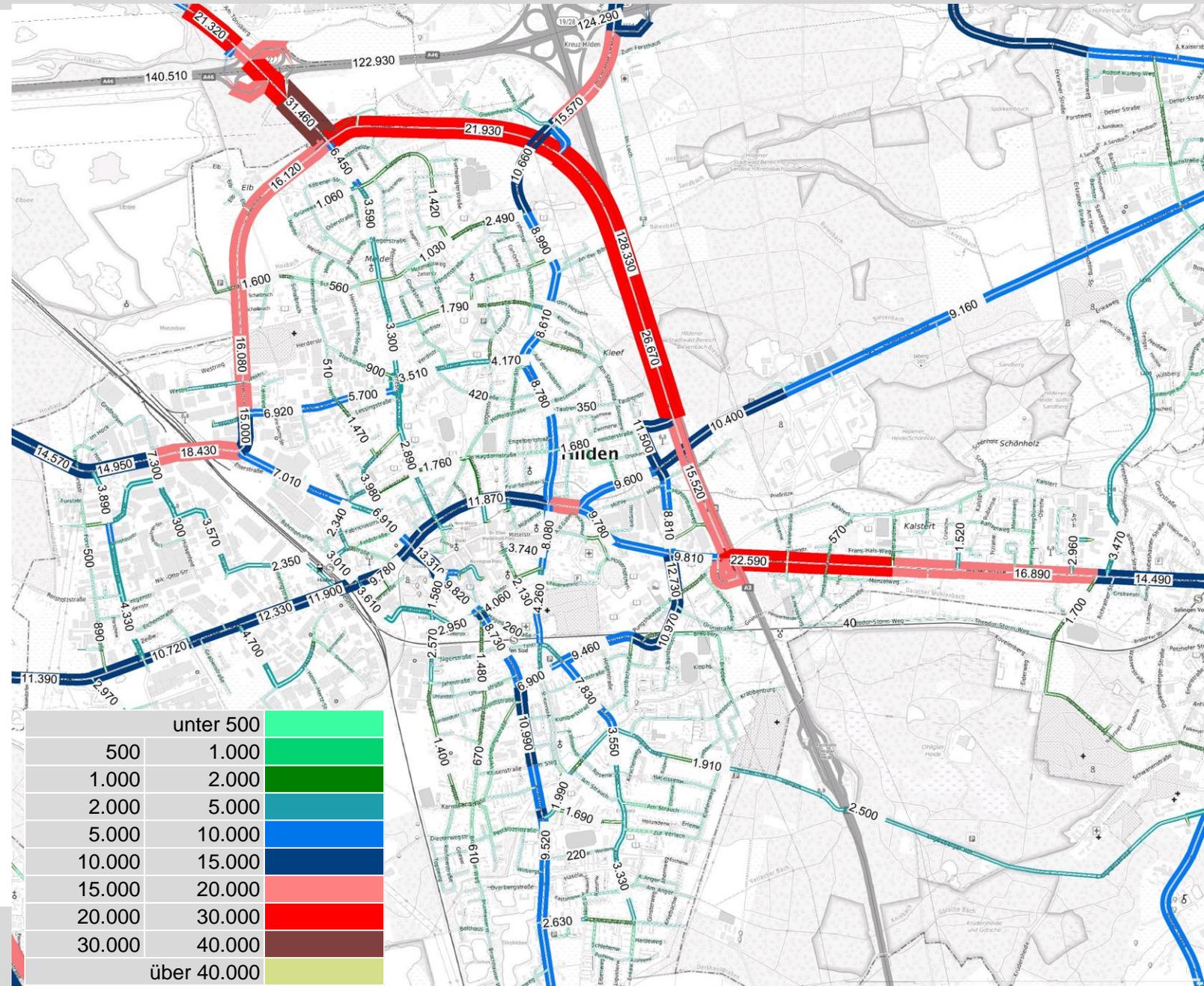


### Planfall 2.2

- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- Gesamtverkehr
- Nicht farbig dargestellt sind die Belastungen der BAB 3 und 46

#### Maßnahme:

- Reduzierung der angebauten Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Stadt Hilden von Tempo 50 auf 30 **ohne Walder Straße ab Zufahrt Ostring bis Stadtgrenze zu SG-Ohligs**  
 → mit Walder Straße sogar deutlich höhere Verlagerungen erzielbar (hier nicht dargestellt)
- Nicht berücksichtigt sind weitere Abnahmen durch Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund durch längere Reisezeiten im MIV  
 → ca. 3.250 bis 4.000 KFZ-Wege pro Tag



## Zusammenstellung der Belastungszahlen der jeweiligen Fälle (Veränderung in absoluten Werten)

Straße	Bereich	DTV w in Kfz/24h im Querschnitt (Tagesverkehr)							Differenz NP 2035 - Istzustand 2022	Differenz zur NP 2035 in Kfz/24h				
		Istzustand 2022	NP 2035	F1.1	F1.2	F1.3	F2.1	F2.2		F1.1	F1.2	F1.3	F2.1	F2.2
Hochdahler Straße	Mozartstraße	14.400	13.180	12.580	9.050	9.020	8.840	8.780	-1.220	-600	-4.130	-4.160	-4.340	-4.400
Berliner Straße	Bismarkstraße	22.910	22.210	21.380	20.590	20.850	10.710	11.870	-700	-830	-1.620	-1.360	-11.500	-10.340
Gerresheimer Straße	Schulzentrum	8.550	8.230	5.040	4.000	4.190	2.810	2.890	-320	-3.190	-4.230	-4.040	-5.420	-5.340
Ellerstraße	Hadeck	10.910	10.280	6.780	7.580	7.670	6.970	7.010	-630	-3.500	-2.700	-2.610	-3.310	-3.270
Düsseldorfer Straße	Akzo Nobel	16.400	16.310	16.250	16.510	16.490	11.260	10.720	-90	-60	200	180	-5.050	-5.590
Hülsenstraße	Otto-Hahn-Straße	16.500	15.160	13.610	14.010	14.530	8.680	14.950	-1.340	-1.550	-1.150	-630	-6.480	-210
Klotzstraße	Robert-Giess-Str.	15.010	14.320	9.480	9.860	9.980	8.970	8.730	-690	-4.840	-4.460	-4.340	-5.350	-5.590
Richrather Straße	Baustraße	15.610	14.990	13.200	13.480	13.510	11.010	10.990	-620	-1.790	-1.510	-1.480	-3.980	-4.000
Baustraße	Richrather Straße	13.640	13.090	12.370	12.700	12.820	6.880	6.900	-550	-720	-390	-270	-6.210	-6.190
Baustraße	Lindenstraße	7.990	7.570	13.680	13.870	14.130	9.420	9.460	-420	6.110	6.300	6.560	1.850	1.890
Lindenstraße	Ohligser Straße	11.030	9.900	9.690	9.620	9.690	9.240	7.830	-1.130	-210	-280	-210	-660	-2.070
Richrather Straße	Stadtgrenze	14.140	13.260	12.640	12.730	12.790	8.660	8.450	-880	-620	-530	-470	-4.600	-4.810
Lehmkuhler Weg	Discounter	3.820	3.470	3.640	3.640	3.650	2.610	2.630	-350	170	170	180	-860	-840
Erikaweg		4.390	3.980	4.560	4.470	4.470	3.400	3.330	-410	580	490	490	-580	-650
Ohligser Straße		4.990	4.220	3.290	3.350	3.410	3.510	1.910	-770	-930	-870	-810	-710	-2.310
Grünstraße		9.970	9.480	16.320	16.520	16.770	12.700	12.730	-490	6.840	7.040	7.290	3.220	3.250
Walder Straße	BAB 3	22.320	21.600	22.080	21.950	21.920	13.360	22.590	-720	480	350	320	-8.240	990
Ostring		17.360	16.590	20.320	22.290	23.060	21.380	26.670	-770	3.730	5.700	6.470	4.790	10.080
Kirchofsstraße	Gabelung	12.960	12.050	8.510	8.600	8.480	8.540	8.080	-910	-3.540	-3.450	-3.570	-3.510	-3.970
Elberfelder Straße	Berliner Straße	9.410	8.810	7.590	8.820	9.150	9.120	9.600	-600	-1.220	10	340	310	790
Nordring		14.180	13.670	16.190	16.340	17.200	18.420	21.930	-510	2.520	2.670	3.530	4.750	8.260
Westring		11.730	11.070	11.290	11.970	12.170	17.360	16.120	-660	220	900	1.100	6.290	5.050
Gerresheimer Straße	BAB 46	28.430	27.200	29.720	29.900	29.720	29.860	31.460	-1.230	2.520	2.700	2.520	2.660	4.260
Auf dem Sand		5.170	4.860	4.930	5.650	5.310	5.320	5.700	-310	70	790	450	460	840

## Zusammenstellung der Belastungszahlen der jeweiligen Fälle (Veränderung in %)

Straße	Bereich	DTV w in Kfz/24 im Querschnitt (Tagesverkehr)							Differenz NP 2035 - Istzustand 2022	Differenz zur NP 2035 in Kfz/24h				
		Istzustand 2022	NP 2035	F1.1	F1.2	F1.3	F2.1	F2.2		F1.1	F1.2	F1.3	F2.1	F2.2
Hochdahler Straße	Mozartstraße	14.400	13.180	12.580	9.050	9.020	8.840	8.780	-8%	-5%	-31%	-32%	-33%	-33%
Berliner Straße	Bismarkstraße	22.910	22.210	21.380	20.590	20.850	10.710	11.870	-3%	-4%	-7%	-6%	-52%	-47%
Gerresheimer Straße	Schulzentrum	8.550	8.230	5.040	4.000	4.190	2.810	2.890	-4%	-39%	-51%	-49%	-66%	-65%
Ellerstraße	Hadeck	10.910	10.280	6.780	7.580	7.670	6.970	7.010	-6%	-34%	-26%	-25%	-32%	-32%
Düsseldorfer Straße	Akzo Nobel	16.400	16.310	16.250	16.510	16.490	11.260	10.720	-1%	0%	1%	1%	-31%	-34%
Hülsenstraße	Otto-Hahn-Straße	16.500	15.160	13.610	14.010	14.530	8.680	14.950	-8%	-10%	-8%	-4%	-43%	-1%
Klotzstraße	Robert-Giess-Str.	15.010	14.320	9.480	9.860	9.980	8.970	8.730	-5%	-34%	-31%	-30%	-37%	-39%
Richrather Straße	Baustraße	15.610	14.990	13.200	13.480	13.510	11.010	10.990	-4%	-12%	-10%	-10%	-27%	-27%
Baustraße	Richrather Straße	13.640	13.090	12.370	12.700	12.820	6.880	6.900	-4%	-6%	-3%	-2%	-47%	-47%
Baustraße	Lindenstraße	7.990	7.570	13.680	13.870	14.130	9.420	9.460	-5%	81%	83%	87%	24%	25%
Lindenstraße	Ohligser Straße	11.030	9.900	9.690	9.620	9.690	9.240	7.830	-10%	-2%	-3%	-2%	-7%	-21%
Richrather Straße	Stadtgrenze	14.140	13.260	12.640	12.730	12.790	8.660	8.450	-6%	-5%	-4%	-4%	-35%	-36%
Lehmkuhler Weg	Discounter	3.820	3.470	3.640	3.640	3.650	2.610	2.630	-9%	5%	5%	5%	-25%	-24%
Erikaweg		4.390	3.980	4.560	4.470	4.470	3.400	3.330	-9%	15%	12%	12%	-15%	-16%
Ohligser Straße		4.990	4.220	3.290	3.350	3.410	3.510	1.910	-15%	-22%	-21%	-19%	-17%	-55%
Grünstraße		9.970	9.480	16.320	16.520	16.770	12.700	12.730	-5%	72%	74%	77%	34%	34%
Walder Straße	BAB 3	22.320	21.600	22.080	21.950	21.920	13.360	22.590	-3%	2%	2%	1%	-38%	5%
Ostring		17.360	16.590	20.320	22.290	23.060	21.380	26.670	-4%	22%	34%	39%	29%	61%
Kirchofsstraße	Gabelung	12.960	12.050	8.510	8.600	8.480	8.540	8.080	-7%	-29%	-29%	-30%	-29%	-33%
Elberfelder Straße	Berliner Straße	9.410	8.810	7.590	8.820	9.150	9.120	9.600	-6%	-14%	0%	4%	4%	9%
Nordring		14.180	13.670	16.190	16.340	17.200	18.420	21.930	-4%	18%	20%	26%	35%	60%
Westring		11.730	11.070	11.290	11.970	12.170	17.360	16.120	-6%	2%	8%	10%	57%	46%
Gerresheimer Straße	BAB 46	28.430	27.200	29.720	29.900	29.720	29.860	31.460	-4%	9%	10%	9%	10%	16%
Auf dem Sand		5.170	4.860	4.930	5.650	5.310	5.320	5.700	-6%	1%	16%	9%	9%	17%

## Gutachterliche Empfehlungen

### Planfälle 1-1 bis 1-3 (Einbahnstraßenregelung)

#### Vorteile:

- Durch die Einbahnstraßenregelung reduzieren sich die Querschnittsbelastungen auf der Gerresheimer Straße, Hochdahler Straße sowie auf der Kirchhofstraße und Klotzstraße/Richrather Straße → Lärmreduzierung

#### Nachteile:

- Bei Beibehaltung der Fahrstreifen nimmt die Verkehrsbelastung in Einbahnstraßenrichtung deutlich zu.
  - Probleme mit der Abwicklung des Radverkehrs und Busverkehrs auf einer Fahrspur
  - Nicht mehr richtlinienkonform den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen (Schutzstreifen)
- Eigenständige Radverkehrsführung in beiden Richtungen setzen einen kompletten Umbau der Straße voraus. Busverkehr in Gegenrichtung dann nicht mehr möglich.
- Hoher Verkehrsaufwand durch Umwegfahrten → Dadurch auch höherer CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei gleichen Quell-/Ziel-Beziehungen
  - Zunahme um ca. 3.000 t/a CO<sub>2</sub> beim Planfall 1-1 bis hin zum Planfall 1-3 sogar bis zu 5.350 t/a CO<sub>2</sub>

### Planfälle 2-1 bis 2-2 (Tempo 30 auf dem Hauptstraßennetz)

#### Vorteile:

- Deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastungen auf nahezu allen Hauptverkehrsstraßen
- Radverkehr kann bei Belastungen unter 10.000 Kfz/24h gemeinsam mit dem MIV geführt werden
- Kein Umbau der Straße erforderlich, Parken auf dem Seitenstreifen und vorhandene Bäume können erhalten bleiben

#### Nachteile:

- Busverkehr wird „entschleunigt“; es ergeben sich leicht höhere Fahrzeiten im Stadtgebiet

### Empfehlungen

- Es wird gutachterlich empfohlen, die Planfälle 1-1 bis 1-3 nicht mehr weiter zu verfolgen.
- Weitere Reduzierungen im Straßennetz treten durch die Kombination von Planfällen 2-1 und 2-2 in Verbindung mit den Umsetzung von Potentialen NP 2035
  - Maßnahmenkonzept zum MOKO Hilden

# büro stadtVerkehr

**büro stadtVerkehr**  
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Verwaltungssitz: Mittelstraße 55  
Bürostandort: Bahnhofsallee 11  
D-40721 Hilden

Tel: 02103 / 91159-0  
Fax: 02103 / 91159-22  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

Geschäftsführende Gesellschafter:  
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer  
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:  
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH  
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255

**Ansprechpartnerinnen:**

**Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm**  
Tel: 02103 91159-10  
E-Mail: [stuhm@buero-stadtverkehr.de](mailto:stuhm@buero-stadtverkehr.de)

**Dipl.-Ing. Alexander Denzer**  
Tel: 02103 91159-12  
E-Mail: [denzer@buero-stadtverkehr.de](mailto:denzer@buero-stadtverkehr.de)

**Lennart Bruhn, M. Sc.**  
Tel: 02103 91159-11  
E-Mail: [bruhn@buero-stadtverkehr.de](mailto:bruhn@buero-stadtverkehr.de)

**Stadt- und Regionalplanung**

Dr. Jansen GmbH

**Ansprechpartner:**

**Dominik Geyer**  
**Stadt- und Regionalplanung**  
Dr. Jansen GmbH  
Neumarkt 49  
50667 Köln  
Tel: 0221 94072-20  
Fax: 0221 94072-18  
Mail: [dgeyer@stadtplanung-dr-jansen.de](mailto:dgeyer@stadtplanung-dr-jansen.de)  
Web: [www.stadtplanung-dr-jansen.de](http://www.stadtplanung-dr-jansen.de)