

# Übersicht



Der Bürgermeister  
Hilden, den 18.07.2024  
AZ.: IV/61.1 Latteier\_VEP\_MoKo

WP 20-25 SV 61/177

## Beschlussvorlage

### Mobilitätskonzept für Hilden:

1. Bericht über die dritte Beteiligungsphase
2. Beschluss des Kernvorschlages und weiterer Maßnahmen

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

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

Organisatorische Auswirkungen

ja

ja

nein

nein

noch nicht zu übersehen

noch nicht zu übersehen

### Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

Rat der Stadt Hilden

28.08.2024

25.09.2024

Vorberatung

Entscheidung

Anlage 1 Rückmeldungen Beirat

Anlage 2 Präsentation Arbeitskreis

Anlage 3 Protokoll Arbeitskreis

Anlage 4 Präsentation 3. Stadtkonferenz

Anlage 5 Protokoll 3. Stadtkonferenz

Anlage 6 Maßnahmensteckbriefe

Anlage 7 Entwurf der Präsentation stadVerkehr im Ausschuss

Anlage 8 "rote Liste" - Maßnahmenvorschläge zum Mobilitätskonzept

Anlage 9 "schwarze Liste" - Ideenpool sonstiger ergänzender Maßnahmen

**Beschlussvorschlag:**

Der Rat beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss:

1. Der Bericht über die dritte umfassende Beteiligungsphase wird zur Kenntnis genommen.
2. Der in der dritten Beteiligungsphase diskutierte und fortgeschriebene Kernvorschlag „Tempo 30“ mit Anpassung der Lichtsignalanlagen sowie die Maßnahmenliste gemäß Anlage 8 [„rote Liste“] ist Grundlage des im nächsten Schritt zu finalisierenden Mobilitätskonzeptes für die Stadt Hilden.

**Erläuterungen und Begründungen:**

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden befindet sich seit März/April 2021 in der Bearbeitung. Begleitend zu den einzelnen Arbeitsphasen fanden umfassende Beteiligungen von Bürgerschaft, Behörden und Verbänden nach einer vorhergehenden Freigabe der Inhalte durch den Stadtentwicklungsausschuss und einem an die Beteiligung anschließenden Feststellungsbeschluss durch den Stadtentwicklungsausschuss statt. Um einen Überblick über den umfangreichen Beteiligungsprozess im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zu erhalten, wird zunächst kurz auf die bereits erfolgten Beteiligungsphasen (jeweils Einbeziehung von Vereinen, Verbänden, Behörden und Nachbarstädten sowie zwei Stadtkonferenzen für die Stadtöffentlichkeit) eingegangen, bevor der Bericht über die dritte Beteiligungsphase erfolgt.

Vorherige Beteiligungsphasen:

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 10.08.2022, auf der Basis der Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/084, beriet der Ausschuss über die erste umfassende Beteiligungsphase und über den Einstieg in die daran anschließende Arbeitsphase zu den Themen Leitbild, Zielvorstellung und Handlungsfelder. Als Ergebnis aus der ersten Beteiligungsphase Einbeziehung von Vereinen, Verbänden, Behörden und Nachbarstädten sowie einer Stadtkonferenz für die Stadtöffentlichkeit konnte festgehalten werden, dass die Weiterentwicklung der Mobilität in Hilden in Richtung einer stärkeren Berücksichtigung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes einen großen Anteil der Anregungen ausmachte. Alle Rückmeldungen zeigten zudem die Bedeutung des Themas für die weitere Entwicklung der Stadt Hilden auf.

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 15.03.2022, auf Basis der Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/116, nahm der Ausschuss den Bericht über die zweite umfassende Beteiligungsphase zur Kenntnis und beschloss mehrheitlich das Szenario 3 mit der Zielformulierung „Hilden Klimafreundlich 2030“ (in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl in Hilden) als Grundlage für die weitere Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes. Im Mittelpunkt dieser zweiten Beteiligungsphase stand die Frage, welcher Handlungsrahmen für die künftige Mobilität und Mobilitätsentwicklung in Hilden herangezogen werden soll, welches Szenario diesen Handlungsrahmen am besten formuliert und in welchen Handlungsfeldern dementsprechend die zukünftigen Schwerpunkte bei der Umsetzung gesetzt werden sollen.

Untersuchte Planfälle und Auswahl von Maßnahmevorschlägen als Grundlage für die dritte Beteiligungsphase:

Vor dem Einstieg in die ursprünglich geplante nächste Arbeitsphase mit dritter Beteiligungsphase wurde es zunächst erforderlich, strukturelle Planvarianten anhand eines Verkehrsmodells untersuchen zu lassen. Die Ergebnisse der Untersuchung dieser Planfälle, die Einbahnstraßenregelungen sowie die Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 in großen Teilen des Hildener Hauptverkehrsstraßennetzes zum Gegenstand hatten, wurden in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 15.11.2023 vorgestellt (siehe WP 20-25 SV 61/140).

Um die komplexen Inhalte der Untersuchungen mittels Verkehrsmodell noch intensiver zu diskutie-

ren, wurde am 27.01.2024 eine nicht-öffentliche Sondersitzung des Stadtentwicklungsausschusses durchgeführt. Die Sitzung wurde ebenso dafür genutzt, die verschiedenen Handlungsfelder für die auszuwählenden Maßnahmenvorschläge im Einzelnen zu erläutern. Diese Maßnahmenvorschläge resultierten aus Vorschlägen des Gutachter-Büros, der Stadtverwaltung und der Bürgerschaft (aus den zuvor durchgeführten zwei Beteiligungsphasen).

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 10.04.2024 wurde sodann mehrheitlich beschlossen, als Maßnahmen des Mobilitätskonzepts den Kernvorschlag „Tempo 30“ mit den dazugehörigen Maßnahmenvorschlägen in der nächsten Beteiligungsphase bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für Hilden vor- und zur Diskussion zu stellen (siehe WP 20-25 SV 61/163) [„rote Liste“].

Ergänzend wurden in der Sitzung auch alle weiteren im bisherigen Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts vorgetragenen Maßnahmenvorschläge dargestellt, die nicht Teil des Beschlusses waren [„schwarze Liste“]. Die ergänzenden Vorschläge dieser zweiten Liste sind als Ideenpool aus weiteren Maßnahmen im Rahmen zukünftiger Diskussionen zu verstehen. Sie können bei Bedarf und bei Vorhandensein der finanziellen Mittel später nachrangig umgesetzt werden und können dazu beitragen, die Mobilität in Hilden weiter zu verbessern.

#### Dritte Beteiligungsphase:

Der in die dritte Beteiligungsphase gegebene Kernvorschlag beinhaltete die flächenhafte Ausweitung von Tempo 30 auf allen Hauptverkehrsstraßen in Hilden (mit Ausnahme der Walder Straße zwischen Stadtgrenze Solingen und Auffahrt Ostring sowie den Umgehungsstraßen). An diesen Kernvorschlag knüpften die weiteren Einzelmaßnahmenvorschläge an, die sich neben der Prüfung des Baus zweier Kreisverkehre schwerpunktmäßig mit einer Optimierung des ÖPNV in Hilden und mit einer Optimierung des Radverkehrs in Hilden beschäftigen.

Die dritte Beteiligungsphase startete mit der schriftlichen Beteiligung des **Beirats** (Nachbarkommunen, Kreis Mettmann, bedienende Verkehrsunternehmen, übergeordnete Behörden sowie Hildener Bürgervereine), im Zeitraum April/Mai 2024. Aus den Rückmeldungen wurde ersichtlich, dass der Kernvorschlag sowie die dazugehörigen Einzelmaßnahmen überwiegend positiv bewertet wurden. Bedenken wurden hinsichtlich möglicher negativer Auswirkungen von Temporeduzierungen in Bezug auf den ÖPNV geäußert (u.a. Rheinbahn AG, Kreis Mettmann). In diesem Zusammenhang kann jedoch auf die ebenfalls bei einer Einführung von Tempo 30 vorgesehene Maßnahme der LSA-Anpassung mit der Möglichkeit zur Busbeschleunigung hingewiesen werden. Tempo 30 wird demnach nicht losgelöst von anderen flankierenden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes umgesetzt.

Seitens des Bürgervereins Hilden West & Unterstadt wurde angeregt, Tempo 30 auch auf der Düsseldorfer Straße im Bereich der Grundschule des GSV Schulstraße - Teilstandort Düsseldorfer Straße anzuordnen. Diese Eingabe wurde im jetzt zu beschließenden Kernvorschlag Tempo 30 berücksichtigt. Weitere Rückmeldungen der Bürgervereine betrafen außerdem eine gewünschte Ertüchtigung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere aus Sicherheitsgründen, sowie Verbesserungen im ÖPNV.

Die benachbarten Städte (Solingen, Erkrath, Haan) befürworteten insbesondere Maßnahmenvorschläge, mit Auswirkungen auf deren Stadtgebiet. So bekundeten Solingen und Erkrath z.B. Interesse an einem städteübergreifendem Leihfahrradsystem.

Alle eingegangenen Rückmeldungen aus der Beiratsbeteiligung sind der **Anlage 1** der Sitzungsvorlage zu entnehmen.

Fortgeführt wurde die dritte Beteiligungsphase mit der Beteiligung des Arbeitskreises Mobilität (Vertreter/Vertreterin aus Fraktionen, Fachämtern und Interessensverbänden) in Form einer Sitzung im Rathaus am 23.05.2024. Das Gutachter-Büro hatte zu diesem Termin eine Präsentation vorbereitet, welche der **Anlage 2** der Sitzungsvorlage zu entnehmen ist. Neben der Information zum Bearbeitungsstand des Mobilitätskonzeptes und zu den Rückmeldungen aus der Beiratsbeteiligung, diente die Sitzung vor allem der Vorstellung und Diskussion des Kernvorschlages sowie der dazugehörigen Maßnahmenvorschläge. Diese Gelegenheit wurde auch intensiv genutzt, sowohl in der Gesprächsrunde, als auch an drei Stellwänden, an denen einige der wichtigsten Maßnahmen-

vorschläge anhand von themenbezogenen Karten verortet waren.

Als Ergebnis aus der Arbeitskreissitzung ließ sich der folgende Kompromissvorschlag zu Tempo 30 festhalten:

1. Die Richrather Straße bleibt bis zum vorgesehenen Kreisverkehrsplatz (Einmündung Baustraße) Tempo 50. Dafür sollen die Parallelstraßen (östlich Lindenstraße, An den Linden, Erikaweg, Lehmkuhler Weg und westlich Schützenstraße, Bruchhauser Weg) für den Radverkehr zu Fahrradstraßen aufgewertet werden.
2. Der Abschnitt Hülsenstraße zwischen Niedenstraße und Westring behält Tempo 50 bei.
3. Der Abschnitt Elberfelder Straße bleibt Tempo 50 vom Ortseingangsschild Hilden bis zum vorgesehenen neuen Kreisverkehr an der Auffahrt zum Ostring.
4. Der Tempo 30-Abschnitt auf der Düsseldorfer Straße wird nach Richtung Westen hin bis zur Niedenstraße (Grundschule an der Düsseldorfer Straße) erweitert.
5. Alle übrigen Nebenstraßen in Hilden (sofern noch Tempo 50 ausgewiesen ist) werden ebenfalls Tempo 30 km/h.

Das Protokoll der Arbeitskreissitzung ist der **Anlage 3** der Sitzungsvorlage zu entnehmen.

Nach umfassender Bewerbung der Veranstaltung (u.a. in der Presse, auf der Homepage der Stadt Hilden, über den Internetauftritt der Stadt Hilden, in den sozialen Medien sowie durch schriftlich-postalische Einladung 100 ausgewählter Bürgerinnen und Bürger), erfolgte am 27.06.2024 sodann die **3. Stadtkonferenz** in der Stadthalle Hilden. An dieser dritten Veranstaltung für die Stadtöffentlichkeit nahmen über 100 Personen teil. Das Gutachterbüro führte zunächst thematisch anhand einer Präsentation (siehe **Anlage 4**) in den Abend ein, bevor dann die Möglichkeit gegeben wurde, sich in der sogenannten „Mobilitätsstraße“ zu den einzelnen Maßnahmenvorschlägen zu informieren, diese zu diskutieren und oder auch zu ergänzen.

Ergänzend wurde den Anwesenden außerdem ein Bewertungsbogen ausgehändigt, anhand dessen eine Einschätzung zu jeder aufgelisteten Maßnahme abgegeben werden konnte.

Die Möglichkeit der Information und Diskussion zu insgesamt vier nach Verkehrsmitteln gegliederten Themenbereichen wurde seitens der Stadtöffentlichkeit rege wahrgenommen.

Das Protokoll zur dritten Stadtkonferenz ist der **Anlage 5** der Sitzungsvorlage zu entnehmen. Geäußerte Zustimmung, Bedenken und Anregungen seitens der Bürgerschaft sind unter den einzelnen Themenbereichen aufgeführt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es keine generelle Ablehnung gegenüber den Maßnahmenvorschlägen gab. Bedenken, die ggf. vorhanden waren, konnten überwiegend ausgeräumt werden. Darüber hinaus wurden einige weitere Maßnahmenvorschläge vorgebracht.

#### Ergebnis der 3. Beteiligungsphase:

Die Ergebnisse der dritten Beteiligungsphase sowie die ausgearbeiteten Maßnahmensteckbriefe (siehe **Anlage 6**) werden dem Stadtentwicklungsausschuss im Rahmen dieser Sitzung noch einmal durch das Gutachterbüro vorgestellt (siehe **Anlage 7 Präsentation Büro StadtVerkehr**). Die zwischen Gutachterbüro und Stadtverwaltung abgestimmte Bewertung zu den eingegangenen Anregungen ist im Protokoll zur dritten Stadtkonferenz dargestellt.

Nach Abschluss der dritten Beteiligungsphase empfiehlt die Verwaltung, die behandelte Kernmaßnahme „Tempo 30“ mit Anpassung der Lichtsignalanlagen sowie die finale Liste der Maßnahmen (siehe **Anlage 8: Liste Maßnahmen**) als Bestandteil des im nächsten Schritt zu finalisierenden Mobilitätskonzeptes für die Stadt Hilden zu beschließen.

Ergänzend ist auch mit der **Anlage 9** die Maßnahmenliste des Ideenpools beigefügt.

#### Weitere Bearbeitungsschritte:

Nach dem Beschluss zu den Maßnahmen muss das Mobilitätskonzept weiter ausgearbeitet werden. Konkret beinhaltet der nächste Arbeitsschritt neben der Einarbeitung der Maßnahmen in Form von Maßnahmensteckbriefen in den Bericht auch einen Stufenplan zur Umsetzung, eine Kostenschätzung, eine Überprüfung der Tragfähigkeit und Wirkungsanalyse (CO2-Bilanz) sowie eine

grundsätzliche Prüfung der Finanzierbarkeit der Maßnahmen. Zudem werden die Chancen auf die Gewinnung von Fördermitteln eruiert.

Der abschließende Teil des Mobilitätskonzeptes beinhaltet außerdem ein Monitoring-Konzept. Hierin werden leicht handhabbare Indikatoren zum laufenden Monitoring und zur Prozessevaluation der Verkehrsentwicklungsplanung in den nächsten Jahren erarbeitet und vorgeschlagen.

Mit der Vorlage des Entwurfs des Abschlussberichts des Mobilitätskonzeptes ist Ende 2024 zu rechnen. Dieser wird sodann in die Beschlussfassung gegeben.

Mit dem Mobilitätskonzept lassen sich fundamentale Verbesserungen in der Verkehrssituation der Stadt Hilden erreichen. Darüber hinaus kann mit der Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes aller Voraussicht nach das angestrebte Ziel zur Verkehrsmittelwahl in Hilden mittelfristig erreicht werden. Der Verkehrssektor könnte so außerdem seinen Beitrag zu der vom Rat der Stadt Hilden beschlossenen Treibhausgas-Neutralität 2035 leisten.

Gez.

Dr. Claus Pommer  
Bürgermeister

**Klimarelevanz:**

Ein Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, eine Umverteilung in der Art der Verkehrsmittelwahl zu erreichen, die zu einer Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs und zu einer stärkeren Nutzung des sog. „Umweltverbundes“ führt.

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes sind dabei das zentrale Element, denn: je weniger MIV-Verkehre stattfinden und stärker durch Nutzung des Umweltverbunds erfolgen, desto eher sind im Verkehrssektor Einsparungen von Treibhausgasen zu erreichen. Insofern ist der Beschluss der Maßnahmen als Bestandteil des im nächsten Schritt zu finalisierenden Mobilitätskonzeptes von gesteigerter Klimarelevanz.

**Inklusionsrelevanz:**

Der Beschluss der Maßnahmen als Bestandteil des im nächsten Schritt zu finalisierenden Mobilitätskonzeptes hat selbst noch keine Inklusionsrelevanz. Bei der weiteren Ausarbeitung und späteren Umsetzung der Maßnahmen kann es zu einer Inklusionsrelevanz kommen.

## Latteier, Michaela

---

**Von:** Erdogan, Damla <Damla.Erdogan@autobahn.de>  
**Gesendet:** Montag, 15. April 2024 15:46  
**An:** Latteier, Michaela  
**Betreff:** AW: Mobilitätskonzept für Hilden - Dritte Beteiligungsmöglichkeit

Sehr geehrte Frau Latteier,

wir möchten uns für Ihre Mail im Rahmen der dritten Beteiligungsrunde des Mobilitätskonzeptes der Stadt Hilden bedanken und mitteilen, dass die Autobahn GmbH des Bundes das Mobilitätskonzept und die Maßnahmenvorschläge für Hilden in Kenntnis nimmt. Da im Maßnahmenkonzept der Stadt Hilden im Bereich der Autobahnen keine Maßnahmen vorgeschlagen werden, ist die Autobahn GmbH als Straßenbaulastträger nicht betroffen.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

i. A. Damla Erdogan

**Die Autobahn GmbH des Bundes**  
**Niederlassung Rheinland | Außenstelle Köln**  
Deutz-Kalker-Str. 18 · 50679 Köln

Damla Erdogan  
Geschäftsbereich Planung – Fachbereich Immissionsschutz  
M +49 162 248 2575  
T +49 221 29927 752  
[damla.erdogan@autobahn.de](mailto:damla.erdogan@autobahn.de)  
[www.autobahn.de](http://www.autobahn.de)

---

**Von:** Latteier, Michaela <Michaela.Latteier@hilden.de>  
**Gesendet:** Montag, 15. April 2024 15:32  
**An:** Erdogan, Damla <Damla.Erdogan@autobahn.de>  
**Betreff:** Mobilitätskonzept für Hilden - Dritte Beteiligungsmöglichkeit

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von michaela.latteier@hilden.de. [Erfahren Sie, warum dies wichtig ist](#)

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau Erdogan,

bereits Anfang 2022 und Anfang 2023 gab es für Sie als Institution, Kreis oder Kommune Möglichkeiten, sich an der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Hilden zu beteiligen. Im Rahmen der dritten Beteiligungsrunde erhalten Sie nun die Möglichkeit sich zu der Auswahl an Maßnahmen zu äußern, mit deren Hilfe das in 2023 beschlossene Szenario „Hilden klimafreundlich 2030“ erreicht werden soll.

Neben dem Anschreiben zur dritten Beteiligungsrunde erhalten Sie als weitergehende Information anbei auch die entsprechende Sitzungsvorlage zum Thema (siehe Anhang).

Ich möchte Sie bitten, mir **bis zum 10.05.2024 Rückmeldung** zu geben.

Vielen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Michaela Latteier



**Stadt Hilden**

Planungs- und Vermessungsamt  
Sachgebiet Stadtplanung  
Am Rathaus 1  
40721 Hilden  
Telefon: 02103 / 72 1429  
E-Mail: [michaela.latteier@hilden.de](mailto:michaela.latteier@hilden.de)

Informationen über die Erhebung personenbezogener Daten nach Art. 13 der EU-Datenschutz-Grundverordnung sind auf der Homepage der Stadt Hilden unter [www.hilden.de/datenschutz](http://www.hilden.de/datenschutz) zu finden. In der Datenschutzerklärung ist auch eine Information über "[Ihre Rechte im Datenschutz](#)" enthalten.

+++ Verkehrsmeldungen und alles rund um die Autobahn finden Sie in unserer App: [Autobahn.de/app](http://Autobahn.de/app) +++

Die Autobahn GmbH des Bundes

Rechtsform: GmbH

Sitz: Heidestraße 15 · 10557 Berlin · AG Charlottenburg · HRB 200131 B

Geschäftsführung: Dr. Michael Güntner (Vorsitzender),

Dirk Brandenburger

Aufsichtsratsvorsitzender: Oliver Luksic

**Vertraulichkeitshinweis**

Diese Nachricht und jeder etwaig uebermittelte Anhang beinhalten vertrauliche Informationen und sind nur fuer die Personen oder Unternehmen bestimmt, an welche sie tatsaechlich gerichtet sind. Sollten Sie nicht der bestimmungsgemaesse Empfaenger sein, weisen wir Sie darauf hin, dass die Verbreitung, das (auch teilweise) Kopieren sowie der Gebrauch der empfangenen E-Mail und der darin enthaltenen Informationen verboten sind und gegebenenfalls Schadensersatzpflichten ausloesen koennen. Sollten Sie diese Nachricht aufgrund eines Uebermittlungsfehlers erhalten haben, bitten wir Sie, den Absender unverzueglich hiervon in Kenntnis zu setzen.

Sicherheitswarnung: Bitte beachten Sie, dass das Internet kein sicheres Kommunikationsmedium ist.

Obwohl wir im Rahmen unseres Qualitaetsmanagements und der gebotenen Sorgfalt Schritte eingeleitet haben, um einen Computervirenbefall weitestgehend zu verhindern, koennen wir wegen der Natur des Internet das Risiko eines Computervirenbefalls dieser E-Mail nicht ausschliessen.

**Confidentiality note**

This notice and any attachments which are transmitted contain confidential information and are intended only for the persons or companies to whom they are actually addressed. If you are not the intended recipient, please note that the distribution, copying (even partial) and use of the received e-mail and the information contained in the e-mail are prohibited and may result in a possible liability for damages. Should you have received this message due to a transmission error, we ask you to inform the sender immediately.

Safety warning: Please note that the Internet is not a safe means of communication or form of media.

Although we are continuously increasing our due care of preventing virus attacks as a part of our Quality Management, we are not able to fully prevent virus attacks as a result of the nature of the Internet.

Hinweis zur Datenverarbeitung / Link to data protection policy: <https://www.autobahn.de/datenschutz>

## Latteier, Michaela

---

**Von:** K A <konstantin.hilden@arcor.de>  
**Gesendet:** Mittwoch, 17. April 2024 18:20  
**An:** Latteier, Michaela  
**Cc:** Helmut Kauerz  
**Betreff:** Re: Mobilitätskonzept für Hilden - Dritte Beteiligung der Bürgervereine

Guten Tag Frau Latteier,

wir denken eine allgemeine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30km/h ist eine schnell umzusetzende und kostengünstige Lösung.

Wenn, wie von H. Stuhlträger von Düsseldorf mitgeteilt, es ähnlich in Hilden erfolgreich ist, hat man doch einiges erreicht.

Radwege sollte man weiter pflegen und ausbauen. Für unser Daführhalten ist ein Radfahrer auf den von Fahrzeugen befahrenen Straßen deutlicher gefährdet als auf einem Radweg.

Mit freundlichen Grüßen,

K. Angenendt

Vors. Bürgerverein Hilden Ost e.V.

Kalstert 70

40724 Hilden

Am 15.04.2024 um 15:25 schrieb Latteier, Michaela:

Sehr geehrte Damen und Herren,

bereits Anfang 2022 und Anfang 2023 gab es für die Hildener Bürgervereine Möglichkeiten, sich an der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Hilden zu beteiligen. Im Rahmen der dritten Beteiligungsrunde erhalten Sie nun die Möglichkeit sich zu der Auswahl an Maßnahmen zu äußern, mit deren Hilfe das in 2023 beschlossenen Szenario „Hilden klimafreundlich 2030“ erreicht werden soll.

Neben dem Anschreiben zur dritten Beteiligungsrunde erhalten Sie als weitergehende Information anbei auch die entsprechenden Sitzungsvorlagen zum Thema (siehe Anhang).

Ich möchte Sie bitten, mir **bis zum 10.05.2024 Rückmeldung** zu geben.

Vielen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Michaela Latteier



**Stadt Hilden**

Planungs- und Vermessungsamt

Sachgebiet Stadtplanung

Am Rathaus 1

40721 Hilden

Telefon: 02103 / 72 1429

E-Mail: [michaela.latteier@hilden.de](mailto:michaela.latteier@hilden.de)

Informationen über die Erhebung personenbezogener Daten nach Art. 13 der EU-Datenschutz-Grundverordnung sind auf der Homepage der Stadt Hilden unter [www.hilden.de/datenschutz](http://www.hilden.de/datenschutz) zu finden. In der Datenschutzerklärung ist auch eine Information über "[Ihre Rechte im Datenschutz](#)" enthalten.

Virenfrei. [www.avast.com](http://www.avast.com)

Klingenstadt Solingen · Der Oberbürgermeister · R5 · 42648 Solingen

Stadt Hilden  
Postfach 100880  
40708 Hilden

## Ressort 5 – Planung, Bauen, Verkehr und Umwelt

Es berät Sie	Frau Kotterba
Gebäude	Walter-Scheel-Platz 1
Zimmer	2.031
Fon	0212 290 - 0
Durchwahl	0212 290 - 4512
Fax	0212 290 - 744512
Sprechzeiten	nach Vereinbarung
E-Mail	s.kotterba@solingen.de

Ihr Schreiben  
15.04.2024

Mein Zeichen  
R5

Datum  
24.04.2024

### **Mobilitätskonzept für Hilden** **Hier: Dritte Beteiligungsmöglichkeit** **Aktenzeichen: IV/61.1 Latt\_MoKo**

Sehr geehrter Herr Stuhlträger,

ich bedanke mich für die Zusendung der Unterlagen zur dritten Beteiligung des Mobilitätskonzepts der Stadt Hilden. Ich nehme dazu wie folgt Stellung:

Gegen den Kernvorschlag „Ausweisung von Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen (mit Ausnahme der Walder Straße zwischen Stadtgrenze Solingen und Auffahrt Ostring) und Anpassung der Lichtsignalanlagen“ bestehen keine Bedenken, da durch die Ausnahme der Walder Straße keine direkte Betroffenheit besteht.

An dem Maßnahmenvorschlag „Einführung eines gemeinsamen Leihfahrradsystems (mit dem Kreis ME oder Nachbarstädten)“ besteht Interesse seitens der Stadt Solingen. Daher wird um eine Kontaktaufnahme gebeten, wenn eine Umsetzung dieser Maßnahme abzusehen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Beigeordneter



Klingenstadt Solingen · Der Oberbürgermeister · Ressort 5  
Postanschrift: 42648 Solingen · Lieferanschrift: Cronenberger Straße 59/61 · 42651 Solingen  
Zahlung erbeten auf das Konto der Stadtkasse SG:  
Stadt-Sparkasse SG · BIC SOLSDE33XXX · IBAN DE85 3425 0000 0000 0027 66  
Buslinien: 681 - 684, 686, 690, 692, 693, 695 bis Haltestelle Rathaus · CE64 bis Haltestelle Potsdamer Straße  
Web: [www.solingen.de](http://www.solingen.de)



## Latteier, Michaela

---

**Von:** Priggert, Torben <Torben.Priggert@erkrath.de>  
**Gesendet:** Montag, 6. Mai 2024 15:47  
**An:** Latteier, Michaela  
**Cc:** Hezel, Ralf; Wernke, Sven  
**Betreff:** AW: Mobilitätskonzept für Hilden - Dritte Beteiligungsmöglichkeit

Sehr geehrter Frau Latteier,

wir möchten zu Ihrem Konzept und Ihren Maßnahmen inkl. Kernvorschlag gar nicht groß Stellung beziehen, sondern lediglich zu den Maßnahmen, die auch unmittelbar die Stadt Erkrath betreffen könnten. Hier zählen primär jene, die die Linie 741 betreffen, sowie ein potenzielles Leihfahrradsystem auf Kreisebene oder zusammen mit Ihren Nachbarstädten:

Maßnahmen, die darauf ausgelegt sind, dass die Linie 741 künftig auch als Gelenkbus fahren kann, werden seitens der Stadt Erkrath befürwortet. Wir geben jedoch zu bedenken, dass ein weiterer Baustein darin besteht, die S-Kurve vorm Neanderthal Museum (Straße Feldhof/Neandertal) auf Erkrather Stadtgebiet (Baulastträger Straßen.NRW) für Gelenkbusse umzurüsten. Dies dürfte zum aktuellen Zeitpunkt noch die größte Hürde darstellen.


Ein kreisweites oder stadtübergreifendes Leihfahrradsystem könnte auch für die Stadt Erkrath interessant sein. Bei etwaigen weiteren Prozessen dahingehend können Sie uns daher gerne einbinden.

Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Erfolg bei der Fertigstellung Ihres Mobilitätskonzeptes und anschließend bei der Umsetzung der vielen Maßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag  
Torben Priggert, M.Sc.



Der Bürgermeister  
Fachbereich Tiefbau · Straße · Grün  
Zimmer 221  
Schimmelbuschstr. 11-13  
D-40699 Erkrath  
Postanschrift: Postfach 1154, 40671 Erkrath  
Telefon: (0211) 2407-6602  
E-Mail: [torben.priggert@erkrath.de](mailto:torben.priggert@erkrath.de)  
Webseite: <http://www.erkrath.de>

 Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken.

---

**Von:** Latteier, Michaela <Michaela.Latteier@hilden.de>  
**Gesendet:** Montag, 15. April 2024 15:34  
**An:** Priggert, Torben <Torben.Priggert@erkrath.de>  
**Betreff:** Mobilitätskonzept für Hilden - Dritte Beteiligungsmöglichkeit

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Priggert,

bereits Anfang 2022 und Anfang 2023 gab es für Sie als Institution, Kreis oder Kommune Möglichkeiten, sich an der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Hilden zu beteiligen. Im Rahmen der dritten Beteiligungsrunde erhalten Sie nun die Möglichkeit sich zu der Auswahl an Maßnahmen zu äußern, mit deren Hilfe das in 2023 beschlossene Szenario „Hilden klimafreundlich 2030“ erreicht werden soll.

Neben dem Anschreiben zur dritten Beteiligungsrunde erhalten Sie als weitergehende Information anbei auch die entsprechende Sitzungsvorlage zum Thema (siehe Anhang).

Ich möchte Sie bitten, mir **bis zum 10.05.2024 Rückmeldung** zu geben.

Vielen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Michaela Latteier



**Stadt Hilden**

Planungs- und Vermessungsamt

Sachgebiet Stadtplanung

Am Rathaus 1

40721 Hilden

Telefon: 02103 / 72 1429

E-Mail: [michaela.latteier@hilden.de](mailto:michaela.latteier@hilden.de)

Informationen über die Erhebung personenbezogener Daten nach Art. 13 der EU-Datenschutz-Grundverordnung sind auf der Homepage der Stadt Hilden unter [www.hilden.de/datenschutz](http://www.hilden.de/datenschutz) zu finden. In der Datenschutzerklärung ist auch eine Information über "[Ihre Rechte im Datenschutz](#)" enthalten.

Email gesichert durch Checkpoint Firewall

Stadt Hilden  
Technischer Beigeordneter  
Peter Stuhlträger  
Am Rathaus 1  
40721 Hilden

Ihr Schreiben IV/61.1 Latt\_MoKo  
Aktenzeichen 61-StM  
Datum 08.05.2024

Auskunft erteilt Dominik Odendahl

Zimmer 3.126

Tel. 02104 99- 2818

Fax 02104 99-

Bitte geben Sie bei jeder  
Antwort das Aktenzeichen an.

E-Mail dominik.odendahl@kreis-mettmann.de

### **Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden Dritte Beteiligungsmöglichkeit – Stellungnahme des Kreises Mettmann**

Sehr geehrter Herr Stuhlträger,

in Ihrem Schreiben vom 15.04.2024 haben Sie dem Kreis Mettmann angeboten, zu dem im Rahmen der Erarbeitung des Hildener Mobilitätskonzepts erstellten Kernvorschlag „Tempo 30“ inklusive weiterer zugehöriger Maßnahmenvorschläge Stellung zu nehmen. Dieses Angebot nehme ich hiermit gerne an.

Der Kreis Mettmann ist bekanntlich Aufgabenträger für die stadtgrenzenüberschreitenden ÖPNV-Verkehre in Hilden. In dieser Funktion möchte der Kreis die Stadt Hilden gerne bei Verbesserungen im ÖPNV unterstützen. Auch gehe ich davon aus, dass die schrittweise Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzepts mit seinen vielfältigen Maßnahmen, welches gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten erarbeitet wurde, sowie die geplante Umsetzung der am nördlichen Rand von Hilden verlaufenden Veloroute zwischen Wuppertal und Düsseldorf dazu beiträgt, den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen.

Die Maßnahme „Tempo 30“ (innerstädtisch flächendeckend) ruft allerdings einen Zielkonflikt hervor. Zwar ist die Maßnahme für den Radverkehr und die Verkehrssicherheit sicherlich begrüßenswert. Jedoch stellt sie eine Herausforderung für den ÖPNV dar. Dies gilt insbesondere für Anschlusssicherungen bei Umstiegsverbindungen. Zudem können längere Umlaufzeiten zusätzliche Fahrzeug- und Personaleinsätze erfordern, was zu einer weiteren Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation bei den Verkehrsunternehmen und im ÖPNV führen würde.

Daher rege ich an, geeignete Kompensationsmaßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV zu ergreifen. Der Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann zeigt hierfür geeignete Maßnahmen zur Busbeschleunigung und zum Abbau von Verlustzeiten auf (vgl. Kap. 7.3.4.11, Tabelle 144, Seite 309 ff.). Hierfür empfiehlt sich eine frühzeitige Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen.

...

**Dienstgebäude**  
Goethestraße 23  
40822 Mettmann

**Homepage**  
[www.kreis-mettmann.de](http://www.kreis-mettmann.de)

**Telefon** (Zentrale)  
02104 99-0

**Fax** (Zentrale)  
02104 99-4444

**E-Mail** (Zentrale)  
[kme@kreis-mettmann.de](mailto:kme@kreis-mettmann.de)

**Besuchszeit**  
08:30 bis 12:00 Uhr  
und nach Vereinbarung

**Straßenverkehrsamt**  
07:30 bis 12:00 Uhr und  
Do. von 14:00 bis 17:30 Uhr

**Konten**  
Kreissparkasse Düsseldorf  
IBAN: DE 69 3015 0200 0001 0005 04  
SWIFT-BIC: WELADED1KSD  
Postbank Essen  
IBAN: DE93 3601 0043 0085 2234 38  
SWIFT-BIC: PBNKDEFF

## **Handlungsfeld ÖPNV und Multimodalität**

Der barrierefreie Ausbau des Haltepunktes Hilden-Süd S, die Optimierung von Mobilstationen sowie die Errichtung von DFI-Anlagen an Bushaltestellen werden begrüßt. Insbesondere der Ausbau der Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse wird vor dem Hintergrund der Bedeutung für die gut ausgelastete Regionalbuslinie 741 sehr positiv gesehen. Auch das Ziel, das Gewerbegebiet Giesenheide besser mit dem ÖPNV zu erschließen, wird geteilt. Jedoch sind hier auch die Interessen der Städte Erkrath und Mettmann sowie der derzeitigen Fahrgäste der Linie an einer zügigen Erreichung ihrer Zielpunkte zu berücksichtigen. Insofern erscheint es zielführend, die Linie 741 einschließlich der von Ihnen vorgesehenen Maßnahme im Rahmen der anstehenden Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Mettmann genauer zu untersuchen und auf der Basis einer Abstimmung zwischen den kommunalen Akteuren zu optimieren.

Die Möglichkeiten zu Änderungen von Taktzeiten auf der Linie 784 sowie die Möglichkeiten zur Einführung einer Schnellbuslinie auf dem Korridor der Linie 741 wird die Kreisverwaltung in Abstimmung mit den betroffenen kreisangehörigen Städten und den Nachbaraufgabenträgern Düsseldorf und Wuppertal prüfen.

Die Kreisverwaltung setzt sich gemeinsam mit der Stadtverwaltung Hilden und weiteren Anrainerstädten bereits für eine direkte S-Bahnverbindung von Hilden über Solingen Hbf. und Solingen-Landwehr nach Köln ein.

Die Einführung von On-Demand-Verkehren wird begrüßt. Auf Grundlage der aktuell zur Beschlussfassung durch den Kreistag des Kreises Mettmann anstehenden Grundkonzeption für On-Demand Verkehre wird sich die Kreisverwaltung auch in Zukunft um die Akquise von Fördermitteln bemühen. Im Rahmen der Umsetzung würden gemeinsam mit potenziellen Betreibern auch Möglichkeiten zum Einsatz von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben geprüft.

Die Kreisverwaltung begrüßt auch die Idee von Imagekampagnen für den ÖPNV. Für die Einführung einer neuen Ortsbuslinie wäre die aktuell gültige Produktrichtlinie des VRR zu beachten.

## **Handlungsfeld Radverkehr**

Die Umsetzung der im Radverkehrskonzept des Kreises Mettmann aufgeführten sowie weiteren Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden seitens des Kreises begrüßt.

Sollten Ihrerseits Rückfragen bestehen, können Sie sich gern an Herrn Odendahl (Planungsamt, Stabsstelle Mobilität, Tel. 02104/99-2818, Mailadresse s. Briefkopf) wenden.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

  
Dr. Stephan Kopp

Technischer Dezernent



Latteier, Michaela

Von: Bürgerverein Hilden Süd e.V. <vorstand@bv-hilden-sued.de>  
Gesendet: Mittwoch, 8. Mai 2024 13:06  
An: Latteier, Michaela  
Betreff: Re: Mobilitätskonzept für Hilden - Dritte Beteiligung der Bürgervereine

Sehr geehrte Frau Latteier, sehr geehrter Herr Stuhlträger,

gerne geben wir Ihnen eine Rückmeldung aus dem Bürgerverein Hilden-Süd e.V.

Nach Rücksprache mit unserem Verkehrsexperten, der sich intensiv mit dem Thema Mobilität auseinandersetzt, möchten wir Folgendes zu Ihrem Schreiben anmerken:

Der Kernvorschlag „Tempo 30“ auf allen (!) innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen wird sicherlich durch Entschleunigung zu mehr Sicherheit im Verkehr führen, allerdings nicht in allen Bereichen. Jedoch ist hier noch nicht die Auswirkung auf den ÖPNV genügend betrachtet. Denn auch hier wird entschleunigt, Vorgänge und Wege werden ebenfalls länger dauern.

Die Kursumlaufzeiten werden sich verlängern, auch durch Pausen der Fahrer, so dass evtl. ein Kurs mehr gefahren werden muss. Das defizitäre Unternehmen ÖPNV muss dann wieder durch Ausgleich der Kommunen unterstützt werden.

Gerade im Hildener Süden sind noch viele ältere Menschen mit „Bio-Bike“ unterwegs, also umweltfreundlich und langsamer als die allermeisten E-Bikes und Pedelecs. Wir plädieren nach wie vor dafür, dass für langsame, radfahrende Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer die immer noch vorhandenen Radwege auf den Bürgersteigen ertüchtigt werden. Oft ist der Unterschied des Tempos selbst mit 30 km/h zu langsamen Radfahrern zu groß.

Aus unserer Sicht wird zuwenig an der Optimierung des ÖPNV gearbeitet sowie an einer nutzerfreundlicheren Preisgestaltung. Eine Entschleunigung des Verkehrs mit dann erst recht unnötigen, riesigen PKWs muss von einer Sozial-Kampagne begleitet werden und wieder zu mehr gegenseitigem Respekt im öffentlichen Raum auffordern.

Dringend nötig ist ein Fahrrad-Knigge, nicht nur für die Stadt, sondern auch auf unseren Waldwegen.

Das Mobilitätskonzept für Hilden ist noch nicht ausgereift.

Mit freundlichen Grüßen

Gabi Koenig  
Vorsitzende BV Hilden-Süd e.V.  
Schürmannstraße 16  
40723 Hilden

Latteier, Michaela <michaela.latteier@hilden.de> hat am 15.04.2024 15:26 CEST geschrieben:

Sehr geehrte Damen und Herren,



bereits Anfang 2022 und Anfang 2023 gab es für die Hildener Bürgervereine Möglichkeiten, sich an der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Hilden zu beteiligen. Im Rahmen der dritten Beteiligungsrunde erhalten Sie nun die Möglichkeit sich zu der Auswahl an Maßnahmen zu äußern, mit deren Hilfe das in 2023 beschlossene Szenario „Hilden klimafreundlich 2030“ erreicht werden soll.

Neben dem Anschreiben zur dritten Beteiligungsrunde erhalten Sie als weitergehende Information anbei auch die entsprechenden Sitzungsvorlagen zum Thema (siehe Anhang).

Ich möchte Sie bitten, mir **bis zum 10.05.2024 Rückmeldung** zu geben.

Vielen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Michaela Latteier



### **Stadt Hilden**

Planungs- und Vermessungsamt

Sachgebiet Stadtplanung

Am Rathaus 1

40721 Hilden

Telefon: 02103 / 72 1429

E-Mail: [michaela.latteier@hilden.de](mailto:michaela.latteier@hilden.de)

Informationen über die Erhebung personenbezogener Daten nach Art. 13 der EU-Datenschutz-Grundverordnung sind auf der Homepage der Stadt Hilden unter [www.hilden.de/datenschutz](http://www.hilden.de/datenschutz) zu finden. In der Datenschutzerklärung ist auch eine Information über ["Ihre Rechte im Datenschutz"](#) enthalten.

## Latteier, Michaela

---

**Von:** Max.Eichhorn@rheinbahn.de  
**Gesendet:** Mittwoch, 8. Mai 2024 17:18  
**An:** Latteier, Michaela; Groll, Lutz; bruhn@buero-stadtverkehr.de  
**Cc:** Ralf.Luedeking@rheinbahn.de; Tim.Baeumken@rheinbahn.de;  
Robert.Aust@rheinbahn.de  
**Betreff:** Mobilitätskonzept Hilden - Stellungnahme der Rheinbahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrem Schreiben vom 15.04.2024 haben Sie uns die Möglichkeit gegeben, uns im Rahmen des Mobilitätskonzepts für Hilden zu beteiligen. Diese Möglichkeit möchten wir gerne nutzen und bedanken uns herzlich für die Möglichkeit zur Beteiligung. Nach interner Abstimmung in der Abteilung Verkehrsplanung bei der Rheinbahn möchten wir Ihnen gerne folgende Stellungnahme zu den jeweiligen Maßnahmenvorschlägen zukommen lassen:

### **Kernvorschlag: Ausweisung von Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen (mit Ausnahme der Walder Straße zwischen Stadtgrenze Solingen und Auffahrt Ostring) und Anpassung der Lichtsignalanlagen.**

Es sollen auf diversen Hauptstraßen im Stadtgebiet Hilden Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 umgesetzt werden. Die Folgen der Einführung von Tempo 30 hat für den ÖPNV in Hilden eine deutlich über die Stadt hinausgehende Bedeutung.

Das Hauptstraßennetz mit den im Lärmaktionsplan vorgesehenen Reduzierungen auf Tempo 30 wird die Linien der Rheinbahn massiv beeinträchtigen. Besonders betroffen hiervon sind die Linien 741, 781, 782, 783, 784, 785 und O3, die zudem fast alle eine überregionale Verbindungsfunktion aufweisen. So sind Anschlüsse an die S- und Regionalbahnen in Hilden, Benrath, Solingen und Langenfeld sowie an viele weitere Buslinien eingeplant, sodass hier eine Reisezeitverlängerung der betroffenen Linien dieses aufeinander abgestimmte Fahrplansystem gefährdet.

Durch die städteübergreifende Funktion der Linien, insbesondere der Linien 782, 784 und 785, kann bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auch ein Umstieg vom ÖPNV auf den MIV gefördert werden, da die Gesamtreisezeit mit dem Bus für durch Hilden durchreisende Fahrgäste zu lang wird.

Durch die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit besteht bei Anpassungen des Fahrplans an diese Situation die Möglichkeit, dass Anschlüsse entfallen oder verschlechtert werden. Zudem würde die Verlängerung der Fahrzeiten auf den Linien zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal führen, da die Ausgleichszeiten an den Endstellen nicht mehr ausreichen würden.

Ebenso muss auf zusätzliche Maßnahmen, die den ÖPNV verlangsamen, verzichtet werden. Hierbei sollte unbedingt auf Rechts-vor-Links-Regelungen verzichtet werden, da dies die Busse aufgrund ihrer Masse und Sicherheit der Fahrgäste fast zum Stehen bringt und dadurch die Verlustzeiten hoch sind. Dazu zählen ebenso Einbauten zur Verringerung des Straßenquerschnitts oder auch das Aufpflastern von Kissen.

Auch müssen in engen Straßen genügend Halteverbote eingerichtet werden, damit sich auch Linienbusse auf Sichtachsen sicher begegnen können. Leider führen auch enge und zugeparkte Straßen immer wieder zu Behinderungen des Linienverkehrs.

Fahrzeitverluste müssen durch massive Förderung und Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen kompensiert werden. Hierzu gehört die konsequente ÖPNV-Beschleunigung an LSA. Hier sollte die Gründung eines entsprechenden Projekts seitens der Stadt in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn vorangebracht werden.

Die Rheinbahn lehnt die Einführung von Tempo 30 im Stadtgebiet Hilden aufgrund der oben genannten Gründe ab.

### **Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr/ Parken/ Lkw-Verkehr – 01. Prüfung von Knotenpunkten zu Kreisverkehren**

Im Rahmen der Konkretisierung der Planung bitten wir freundlich um Beteiligung im Rahmen des Umlaufs zur TöB-Beteiligung.

## **Handlungsfeld ÖPNV und Multimodalität – 01. Barrierefreier Ausbau Haltepunkt Hilden Süd S**

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist ein essentieller Baustein, um allen Fahrgästen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen bzw. zu vereinfachen. Die Maßnahme stärkt den ÖPNV und wird von der Rheinbahn AG begrüßt.

## **Handlungsfeld ÖPNV und Multimodalität – 02. Ausbau Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse**

Die an der Wendeanlage endende Linie 741 stellt die Verbindung zwischen Hilden, Erkrath-Hochdahl und Mettmann sicher und gehört zu den wichtigsten Buslinien im Kreis Mettmann. Dementsprechend erreichen die bislang dort eingesetzten Standardbusse ihre Kapazitätsgrenzen. Durch den Ausbau der Wendeanlage Südfriedhof können nach Umsetzung weiterer Maßnahmen in Erkrath und Mettmann künftig Gelenkbusse eingesetzt werden und so eine erforderliche Steigerung der Kapazität dieser Linie ermöglichen. Dadurch wird für die Linie 741 auch ein deutlicher Zuwachs an Attraktivität erwartet.

## **Handlungsfeld ÖPNV und Multimodalität – 03. Errichtung von DFI-Light an mindestens neun Haltestellen**

Grundsätzlich begrüßen wir eine verbesserte Versorgung unserer Fahrgäste mit Echtzeitdaten. Vor Anschaffung der Anzeiger empfehlen wir eine Abstimmung mit uns, da nicht alle Bautypen von Anzeigern in unser DFI-Hintergrundsystem integriert werden können. Bei im DFI-Hintergrundsystem integrierten Anzeigern können neben der Anzeige der nächsten Abfahrten in Echtzeit zusätzlich über Lauftexte aktuelle Informationen, z. B. zu Umleitungen, Baustellen oder Störungen eingespielt werden, wie es bei den in Hilden bereits vorhandenen Anzeigern der Fall ist.

## **Handlungsfeld ÖPNV und Multimodalität – 04. Erschließung Gewerbegebiet Giesenheide (Schleife der Linie 741)**

Die für die Erschließung des Gewerbegebiets Giesenheide vorgesehene Linie 741 stellt die Verbindung zwischen Hilden, Erkrath-Hochdahl und Mettmann dar und ist somit eine wichtige regionale Verbindung. Eine Führung durch das Gewerbegebiet Giesenheide führt zu einer deutlichen Fahrzeitverlängerung für durchfahrende Fahrgäste. Somit ist es möglich, dass eine Erschließung des Gewerbegebiets Giesenheide mit der Linie 741 aufgrund der geringeren Attraktivität für durchfahrende Fahrgäste den ÖPNV schwächen könnte. Auf der Linie 741 befindet sich im Bestand auf der Hochdahler Straße südlich der Unterführung des Nordrings die Haltestelle „Giesenheide“. Im Bestand ist von dieser Haltestelle aus ein längerer Fußweg ins Gewerbegebiet Giesenheide erforderlich. Evtl. könnte geprüft werden, ob mit einer Verschiebung der Haltestelle „Giesenheide“ an den Knoten Hochdahler Straße/ Giesenheide bereits eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets möglich wäre.

## **Handlungsfeld ÖPNV und Multimodalität – 05. Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/ Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme**

Die Maßnahme wird grundsätzlich begrüßt. Es ist sicherzustellen, dass die Kapazität der Haltestellen im ÖPNV und die Qualität der Umsteige- und Fußwege von und zu den einzelnen Bahn- und Bussteigen nicht beeinträchtigt wird.

## **Handlungsfeld Radverkehr – 01. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Nord-Süd**

Im Rahmen der Konkretisierung der Planung bitten wir freundlich um Beteiligung im Rahmen des Umlaufs zur TöB-Beteiligung.

## **Handlungsfeld Radverkehr – 02. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Ost-West**

Im Rahmen der Konkretisierung der Planung bitten wir freundlich um Beteiligung im Rahmen des Umlaufs zur TöB-Beteiligung.

## **Handlungsfeld Radverkehr – 03. Anpassung der Führungsform/ Umbau im Abschnitt Bahnunterführung bis Poststraße auf der Benrather Straße**

Im Rahmen der Konkretisierung der Planung bitten wir freundlich um Beteiligung im Rahmen des Umlaufs zur TöB-Beteiligung.

Zu allen weiteren Maßnahmenvorschlägen des Mobilitätskonzeptes bestehen unsererseits keine Anmerkungen.

Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

i. A. Max Eichhorn.

---

**i. A. Max Eichhorn**

Konzeptionelle Angebotsplanung (T101.100)

Tel: +49 211.582-3825  
Mobil: +49 172.460-2829  
E-Mail: [max.eichhorn@rheinbahn.de](mailto:max.eichhorn@rheinbahn.de)



Rheinbahn AG | Lierenfelder Str. 42 | 40231 Düsseldorf | (H) Lierenfeld Btf



---

Annette Grabbe - Sprecherin des Vorstands, Arbeitsdirektorin und Finanzvorständin  
Michael Richarz - Vorstand Technik und Betrieb  
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Andreas Hartnigk  
Sitz der Gesellschaft: Düsseldorf, Amtsgericht Düsseldorf - HRB 562



GARTENSTADT HAAN • POSTFACH 1665 • 42760 HAAN

Stadtverwaltung Hilden  
Postfach 100880  
40708 Hilden

per E-Mail an:  
Michaela.Latteier@hilden.de

Ansprechpartner	Frau Böhm
Dienststelle	Amt für Stadtplanung und Vermessung
Gebäude	Alleestraße 8
Raum	108
Telefon	02129 911 - 321
Telefax	02129 911 - 302
E-Mail	planungsamt@stadt-haan.de
Mein Zeichen	bö
Ihr Zeichen	

Haan, 14. Mai 2024

## Mobilitätskonzept für Hilden Dritte Beteiligungsmöglichkeit

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die weitere Beteiligungsmöglichkeit am Mobilitätskonzept der Stadt Hilden bedanken wir uns. Die nächste Sitzung des Haaner Ausschusses für Umwelt und Mobilität findet am 28.05.2024 statt. Wir nehmen daher seitens der Haaner Stadtverwaltung – vorläufig – wie folgt Stellung:

Bezüglich der flächenhaften Ausweisung von Tempo 30 km/h setzt sich auch die Stadt Haan im Rahmen der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ für eine Entscheidungsfreiheit bei Geschwindigkeitsreduzierungen ein (s. weitere Anmerkungen in der Stellungnahme der Stadt Haan zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Hilden).

Ein direkter SPNV-Anschluss von Hilden an Köln wird unterstützt, wenn sich daraus keine negativen Auswirkungen auf bestehende und zukünftige direkte Anbindungen der Stadt Haan an den Regionalverkehr z. B. in der Verbindungsrelation Wuppertal - Köln / Bonn (RB 48) ergeben, z. B. hinsichtlich der Qualität, Quantität und Zuverlässigkeit des Angebots.

Schnittstellen bestehen insbesondere in Bezug auf die Maßnahme "Taktverdichtung Linie 784 / Anpassung an RRX am Bahnhof Benrath". Diese Maßnahme wurde zu einem früheren Zeitpunkt auch von der Stadt Haan als Beitrag zu einer angebotsorientierten Netz- und Bedienungsqualität im Öffentlichen Nahverkehr in Betracht gezogen. Eine weitere Taktverdichtung auf der Linie 784 wäre jedoch mit erheblichen Kosten verbunden. Aufgrund von Kostensteigerungen im ÖPNV in Verbindung

mit der angespannten Haushaltssituation auch in Haan stehen nunmehr die Sicherung des ÖPNV sowie Verbesserungen mit einem großen Nutzenzuwachs in Haan im Vordergrund.

Der Maßnahmenvorschlag dürfte daher hier in näherer Zukunft ohne grundsätzlich für die Kommunen verbesserte Finanzierung des ÖPNVs nicht in den Fokus rücken.

Weiterhin bestehen in verschiedenen Handlungsfeldern Schnittstellen zur Verbesserung des Umweltverbundes. Die dahingehenden Maßnahmen werden begrüßt.

Wir weisen darauf hin, dass sich nach der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Mobilität am 28.05.2024 über die dritte Beteiligungsmöglichkeit noch weitere Aspekte der Haaner Stellungnahme ergeben können.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Amtsleiter Stadtplanung und Vermessung

## Latteier, Michaela

---

**Von:** BV Hilden West & Unterstadt <info@bv-hilden-west.de>  
**Gesendet:** Donnerstag, 16. Mai 2024 20:52  
**An:** Latteier, Michaela  
**Betreff:** Re: Mobilitätskonzept für Hilden - Dritte Beteiligung der Bürgervereine

Guten Tag Frau Latteier,

vielen Dank für die Zusendung des aktuellen Zwischenstandes und die Möglichkeit der Beteiligung. Wir hoffen, dass Sie unsere Anmerkungen noch berücksichtigen können.

Für Tempo 30 gibt es in der öffentlichen Diskussion Befürworter und Gegner. Diese Situation spiegelt sich auch in dem Bürgerverein Hilden West & Unterstadt wider.

Grundsätzlich befürworten wir alle Maßnahmen die die Lebensqualität erhöhen, sowohl im Stadtteil als auch in der Stadt Hilden gesamt.

Wir haben gesehen, dass Hilden bereits der Initiative "Lebenswerte Städte und Gemeinden" beigetreten ist, um mehr Entscheidungsfreiheit für die Festsetzung von Höchstgeschwindigkeiten zu erhalten. Dies unterstützen wir insbesondere, da wir schon länger darauf aufmerksam machen, dass an der Grundschule Düsseldorfer-Straße ein Tempo 30 dringend zum Schutz der SchülerInnen angebracht wäre. Ebenso freuen wir uns darüber, wenn die gesamte Düsseldorfer Straße und Benrather Straße für die Fahrrad-Fahrer attraktiver gestaltet werden könnte - sowohl vom Ausbau als auch eine deutliche (optische) Abgrenzung der Radwege vom Autoverkehr.

Laut der Studie des UBA sind mit einem Tempolimit folgende Verbesserung an den Hauptstraßen in anderen Städten erzielt worden:

- die Qualität des Verkehrsflusses konnte verbessert werden, wenn die Ampelschaltung auf die neue Höchstgeschwindigkeit angepasst wurde. Die Reisezeitverluste sind dann auch minimal.
- Der Lärm wurde reduziert.
- Die Luftreinhaltung wurde verbessert, insb. geringere Stickoxide.
- Die Verkehrssicherheit wurde erhöht und die Anzahl der Unfälle signifikant reduziert.
- Es fanden keine Verlagerungseffekt auf untergeordnete Straßen statt.
- Die Anwohner beurteilten Tempo 30 positiv.

Wir würden es begrüßen, wenn diese Verbesserungen durch Messung vor und nach Einführung des Tempolimits auch in Hilden geprüft werden, um eine valide Aussage über die gewünschten Verbesserungen machen zu können.

Ebenso sollte vorab beachtet und vermieden werden, dass die Nidenstraße als Ausweichroute zum Westring genutzt wird. Die Nidenstraße ist jetzt schon die "Problemstraße" des Stadtteil West.

Uns wäre es ebenso wichtig, mit der Einführung von Tempo 30 gleichzeitig den ÖPNV und die Fahrradwege auszubauen, um die Befürchtungen des "Ausbremsen der Autos" entgegenzuwirken.

Wir hoffen, diese Anmerkungen sind für Ihre Aufgabenstellung hilfreich. Sollten Fragen dazu offen sein, melden Sie sich gerne:

Ruth Prinzmeier – 0179 4574331 oder über die info@-Adresse des Bürgervereins Hilden West & Unterstadt.

Herzliche Grüße  
Ruth Prinzmeier

PS: Gestattet Sie mir noch mein persönliche Meinung zu Tempo 30 abzugeben:  
Wenn die Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sein sollen, ist Tempo 30 für mich die logische Konsequenz. Gleichzeitig sollte wie - oben beschrieben - der Ausbau von attraktiveren und sicherer Fahrradwegen bzw. des ÖPNV erfolgen. Außergewöhnlichen Aktionen für die Fahrradwege und ÖPNV könnten die vermehrte Nutzung beschleunigen und zur schnelleren Akzeptanz der Gegner von Tempo 30 beitragen.

Latteier, Michaela <michaela.latteier@hilden.de> hat am 15.04.2024 15:28 CEST geschrieben:

Sehr geehrte Damen und Herren,

bereits Anfang 2022 und Anfang 2023 gab es für die Hildener Bürgervereine Möglichkeiten, sich an der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Hilden zu beteiligen. Im Rahmen der dritten Beteiligungsrunde erhalten Sie nun die Möglichkeit sich zu der Auswahl an Maßnahmen zu äußern, mit deren Hilfe das in 2023 beschlossene Szenario „Hilden klimafreundlich 2030“ erreicht werden soll.

Neben dem Anschreiben zur dritten Beteiligungsrunde erhalten Sie als weitergehende Information anbei auch die entsprechenden Sitzungsvorlagen zum Thema (siehe Anhang).

Ich möchte Sie bitten, mir **bis zum 10.05.2024 Rückmeldung** zu geben.

Vielen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Michaela Latteier



**Stadt Hilden**

Planungs- und Vermessungsamt

Sachgebiet Stadtplanung

Am Rathaus 1

40721 Hilden

Telefon: 02103 / 72 1429

E-Mail: [michaela.latteier@hilden.de](mailto:michaela.latteier@hilden.de)

Informationen über die Erhebung personenbezogener Daten nach Art. 13 der EU-Datenschutz-Grundverordnung sind auf der Homepage der Stadt Hilden unter [www.hilden.de/datenschutz](http://www.hilden.de/datenschutz) zu finden. In der Datenschutzerklärung ist auch eine Information über "[Ihre Rechte im Datenschutz](#)" enthalten.

Frank Busch / Ruth Prinzmeier  
Vorsitzender / Stellv. Vorsitzende

Bürgerverein Hilden West & Unterstadt e.V. / gegr. 1969  
Postfach 149  
40721 Hilden

 01578 7887540 / 0179 4574331

 [info@bv-hilden-west.de](mailto:info@bv-hilden-west.de)

 [bv-hilden-west.de](http://bv-hilden-west.de)



Briefpostanschrift: Stadtverwaltung Amt 66, 40200 Düsseldorf

Stadt Hilden  
Planungs- und Vermessungsamt  
Sachgebiet Stadtplanung  
Frau Latteier  
Am Rathaus 1  
40721 Hilden



Landeshauptstadt  
Düsseldorf  
Der Oberbürgermeister  
Amt für  
Verkehrsmanagement  
Amtsleitung  
Auf'm Hennekamp 45  
40225 Düsseldorf

**Kontakt**  
Frau Metzker  
**Zimmer**  
11.10  
**Telefon**  
0211.89-93971  
**Fax**

**E-Mail**  
katharina.metzker@  
duesseldorf.de

**Datum**  
16.05.2024  
**AZ**  
66/00

## Ihr Anschreiben vom 15.04.2024 - Mobilitätskonzept für Hilden; Dritte Beteiligungsmöglichkeit

Sehr geehrte Frau Latteier,

vielen Dank für die erneute Beteiligungsmöglichkeit im Rahmen der Aufstellung des Hildener Mobilitätskonzeptes.

Das Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf begrüßt das Vorhaben, den Umweltverbund in Hilden zu stärken. Dieser Ansatz und zahlreiche Einzelmaßnahmen decken sich mit den Zielen Düsseldorfs bezüglich der Klimaneutralität und dem in Abstimmung befindlichen Mobilitätsplan D.

**Düsseldorf**  
Nähe trifft Freiheit

Im Folgenden geben wir kurzes Feedback zu den drei Themenbereichen ÖPNV, Radverkehr und Multimodalität:

### ÖPNV

Für die Einführung einer flächenhaften Ausweisung von Tempo 30 sind die Auswirkungen auf die Fahrzeiten insbesondere auf die stadtübergreifend verkehrenden Buslinien (Düsseldorf <-> Hilden) näher zu betrachten.

Laut Anschreiben und Anlage sollen parallel zur Einführung von flächendeckendem Tempo 30 eine Anpassung der vorhandenen LSA insbesondere zugunsten des ÖPNV vorgenommen werden.

Düsseldorf regt an, dabei auch explizit Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung vorzusehen.

**Internet**  
[www.duesseldorf.de](http://www.duesseldorf.de)

**Sprechzeiten**  
Termine nach  
Vereinbarung

### Radverkehr

Das Radhauptnetz Düsseldorfs wird sukzessive ausgebaut. Hinzu kommt der Bau sogenannter Radleitroutes. Diese sollen die Nachbarstädte anbinden und zielen auf den Standard der Radvorrangrouten ab. Neben zwei politisch beschlossenen Achsen sind weitere Achsen in der internen Abstimmung. Dementsprechend sind die Maßnahmen für Radvorrangrouten auf Hildener Stadtgebiet zu begrüßen.

**Bus, Bahn, U-Bahn**  
Auf'm Hennekamp  
Feuerbachstraße  
Uni-Kliniken

**Bankkonto**  
Städtsparkasse  
Düsseldorf  
IBAN DE61 3005 0110  
0010 0004 95  
BIC DUSSEDDXXX

**Gläubiger-ID**  
DE15DUS00000011727

# Landeshauptstadt Düsseldorf Amt für Verkehrsmanagement

Es erscheint zielführend einen bilateralen Austauschtermin anzustoßen, um die Planungen zu harmonisieren.

## **Multimodalität**

Düsseldorf weitet sein Netz an Mobilitätsstationen Jahr für Jahr über das gesamte Stadtgebiet aus. Dabei wird zukünftig auch der Düsseldorfer Süden erschlossen. Zudem liegt ein politischer Beschluss vor, ein kommunales Fahrradverleihsystem aufzubauen. Beide Vorhaben beziehen sich auf die Mobilität innerhalb Düsseldorfs. Für einen fachlichen Austausch und die Erörterung möglicher Kooperationen über die Stadtgrenzen hinweg steht die Landeshauptstadt jedoch gerne zur Verfügung.

Das Amt für Verkehrsmanagement befürwortet einen intensiven Austausch auch nach Fertigstellung des Hildener Mobilitätskonzeptes zu den Einzelmaßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag



Metzker



## Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

3. Arbeitskreis Mobilität: Maßnahmenvorschläge

23.05.2024

## Agenda

**1** **Aktueller Arbeitsstand**

**2** **Rückmeldungen Beirat**

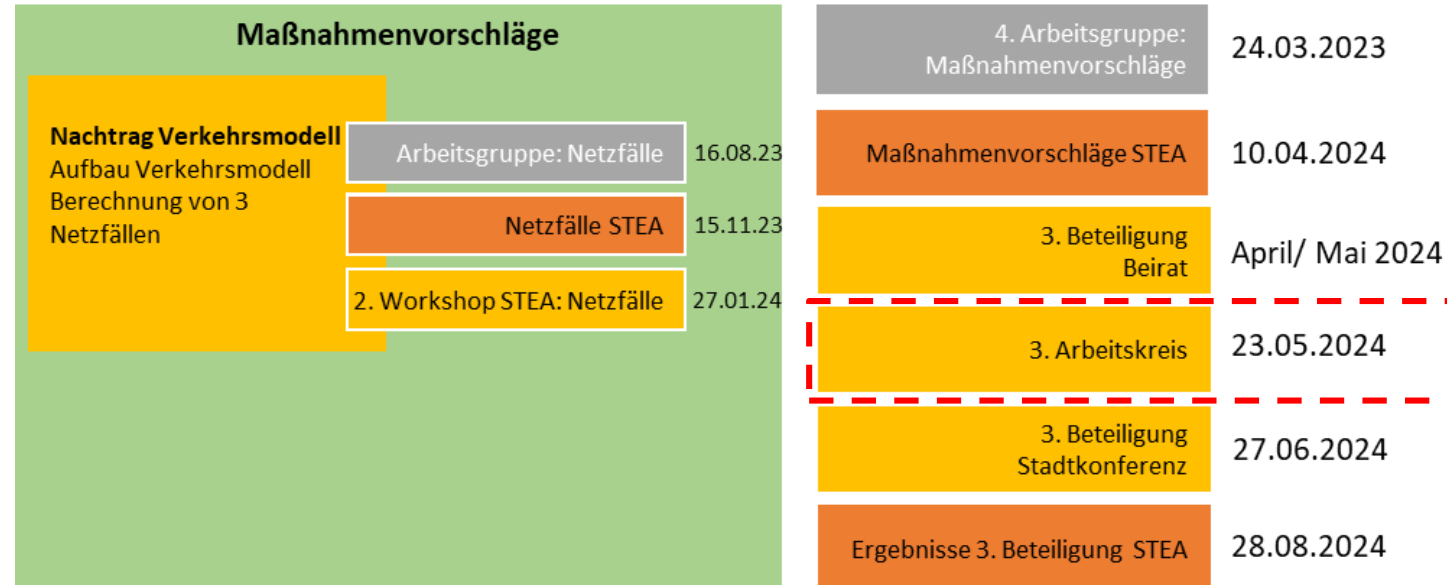
**3** **Maßnahmenvorschläge**

**4** **Zeitplan und weiteres Vorgehen**

## Aktueller Arbeitsstand

### Rückblick auf bisherige Arbeitsschritte:

- Bestandsaufnahme und -analyse
- Leitbild- und Szenarientwicklung
- Definition von Handlungsfeldern
- Workshop Maßnahmenvorschläge + Priorisierung Januar 2024
- Vorstellung und Freigabe der Maßnahmenvorschläge für die 3. Beteiligungsrunde



### Thema in der heutigen Sitzung:

- Rückmeldungen aus dem Beirat zu den Maßnahmenvorschlägen
- Diskussion von Maßnahmenvorschlägen mit hohem Verlagerungspotenzial vom MIV auf den Umweltverbund

## Agenda

1 **Aktueller Arbeitsstand**

2 **Rückmeldungen Beirat**

3 **Maßnahmenvorschläge**

4 **Zeitplan und weiteres Vorgehen**

## Rückmeldungen Beirat

- Bürgerverein Hilden Ost e. V.:
  - Zustimmung Tempo 30, aber separate Radwege bzw. Ertüchtigung der vorhandenen Radinfrastruktur (Sicherheitsaspekt)
- Bürgerverein Hilden Süd e. V.:
  - Zustimmung Tempo 30, aber separate Radwege bzw. Ertüchtigung der vorhandenen Radinfrastruktur (Sicherheitsaspekt)
  - Benachteiligung ÖPNV durch Tempo 30
  - Verbesserungen und Preisgestaltung im ÖPNV stärker berücksichtigen
- Bürgerverein West und Unterstadt e. V.:
  - Zustimmung Tempo 30, aber separate Radwege bzw. Ertüchtigung der vorhandenen Radinfrastruktur (Sicherheitsaspekt)
  - Verbesserungen im ÖPNV



## Rückmeldungen Beirat

- Stadt Solingen:
  - Zustimmung Tempo 30
  - Interesse an stadtübergreifendem Leihfahrradsystem
- Stadt Erkrath:
  - Befürwortung Einsatz Gelenkbusse Linie 741, aber Bedenken wegen der fehlenden Umrüstung der S-Kurve am Neanderthal Museum
  - Interesse an stadtübergreifendem Leihfahrradsystem
- Stadt Haan:
  - Befürwortung einer eigenständigen Ausweisung Tempo 30 (Bezug auf die Initiative Tempo 30)
  - Zustimmung SPNV-Verbindung Köln, wenn keine Nachteile für bestehende Verbindungen entstehen
  - Zustimmung Taktverdichtung Linie 784, aber im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage der Stadt nicht oberste Priorität



## Rückmeldungen Beirat

- Kreis Mettmann:
  - Zustimmung Tempo 30, wenn der ÖPNV gezielt durch Beschleunigungsmaßnahmen gestärkt wird
  - Zustimmung zum Einsatz Gelenkbusse Linie 741, Taktverdichtung Linie 784 und SPNV-Anbindung Köln sowie Barrierefreiheit Hilden S und Errichtung von Mobilstationen (Abstimmung mit betroffenen Städten/ Akteuren vorausgesetzt)
  - Zustimmung zur Einführung On-Demand-Verkehre und Prüfung einer zweiten Ortsbuslinie in Hilden (Abstimmung mit betroffenen Städten/ Akteuren vorausgesetzt)
  - Zustimmung zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
- Autobahn GmbH:
  - zur Kenntnisnahme



## Rückmeldungen Beirat

- Rheinbahn AG:
  - Ablehnung Tempo 30, außer es wird eine umfangreiche Förderung des ÖPNV durch Beschleunigungsmaßnahmen gemeinsam mit der Rheinbahn angestoßen
  - Beteiligung der Rheinbahn bei Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen
  - Zustimmung barrierefreier Ausbau & Mobilstationen
  - Zustimmung Ausbau Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse Linie 741
  - Alternativ Erschließung GE-Gebiet Giesenheide Linie 741 Verlegung der Haltestelle „Giesenheide“ an Knotenpunkt Hochdahler Straße/ Giesenheide
  - Beteiligung der Rheinbahn bei Errichtung von DFI-Anlagen
  - Beteiligung der Rheinbahn Radvorrangrouten und Anpassung Führungsform Rad Bahnunterführung



## Agenda

1 **Aktueller Arbeitsstand**

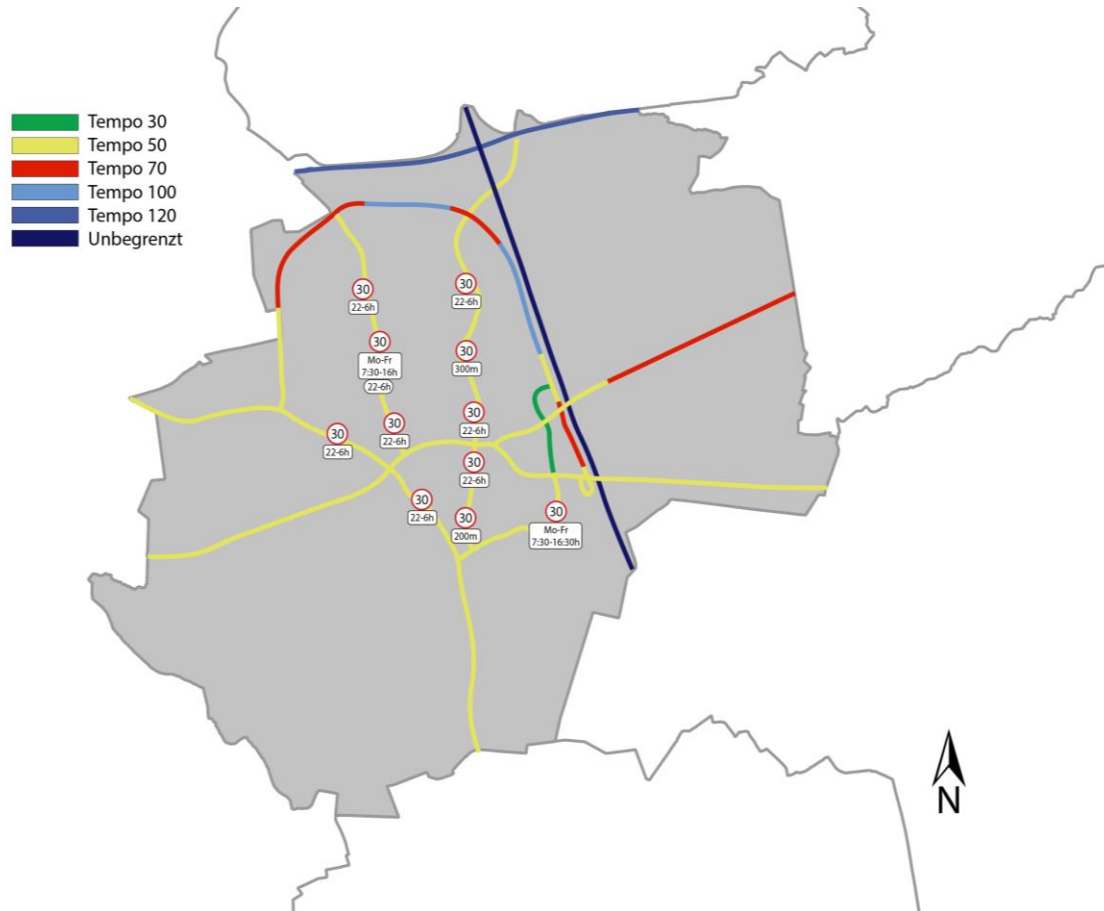
2 **Rückmeldungen Beirat**

3 **Maßnahmenvorschläge**

4 **Zeitplan und weiteres Vorgehen**

## Kernvorschlag: Ausweisung von Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen

- Ausnahme: Walder Straße zwischen Stadtgrenze Solingen und Auffahrt Ostring
- Zusätzlich: Anpassung der Lichtsignalanlagen



# Einordnung der Bedenken und Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen

## Kernvorschlag: Ausweisung Tempo 30

- Temporeduzierung ist nicht mit Erreichbarkeit gleichzusetzen → alle Ziele bleiben mit dem Pkw erreichbar, kein Entfall von Stellplätzen
- Reduzierung der Verkehrsmengen um bis zu 10.000 Fahrzeuge (Berliner Straße)  
→ weniger Verkehr, weniger Lärm
- Geringfügig längere Fahrzeiten im MIV  
→ Schaltung „Grüne Welle“ bei Tempo 30 erhöht Fahrkomfort und senkt CO2 und Lärmemissionen (Verstetigung des Verkehrsflusses)
- Senkung Unfallschwere bei Verkehrsunfällen  
→ Geringere Geschwindigkeit, kürzerer Bremsweg, Senkung Verletzungsrisiko
- Einhaltung des Taktfahrplans durch Bevorrechtigung an LSA  
→ keine negativen Auswirkungen auf den ÖPNV

„Je attraktiver Fuß- und Radwege sind, desto häufiger nutzen Menschen sie.“




Uta Bauer, Sonja Bettge, Thomas Stein

Verkehrsberuhigung:  
Entlastung statt Kollaps!

Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten

Zusammenfassung

Die Umsetzung von konsequenten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wird in deutschen Städten immer populärer. Zugleich wachsen die Gegenstimmen. Ein vielgenanntes Argument ist, dass der Verkehr durch die ergriffenen Maßnahmen nicht abnimmt, sondern das benachbarte Straßennetz zusätzlich belastet. Der Beitrag liefert hierzu empirisch belegte Befunde aus zahlreichen nationalen und internationalen Projekten, die zeigen, dass diese Befürchtung nicht eintritt.

Vielmehr bestätigen fast alle Erhebungen das Phänomen der „traffic evaporation“: Das Kfz-Verkehrsaufkommen verringert sich insgesamt, „verpufft“ also in nennenswertem Maße. Die Größenordnung der „Verpuffung“ liegt in den analysierten fächerhaften Verkehrsberuhigungsprojekten zwischen 15 und 28 Prozent, bei gesamten Innenstädten zwischen 25 und 60 Prozent, im Umfeld einzelner umgestalteter Straßen zwischen 4 und 52 Prozent. Die Zahlen variieren je nach Projekt und Benutzern.

Der Effekt erklärt sich durch ein verändertes Verkehrsverhalten: Je attraktiver Fuß- und Radwege sind, desto häufiger nutzen Menschen sie. Und obgleich die Messungen durchaus Verlagerungseffekte in angrenzende Straßen zeigen, so sind diese meist moderat, der betrachtete Verkehrsrisiko bleibt in fast allen Fällen aus. Die Erfahrungen europäischer Städte, die teilweise schon auf längere Interventionszeiträume zurückblicken können, zeigen außerdem, dass die positiven Entlastungseffekte mit der Zeit sogar zunehmen.

Die Untersuchung zeigt: Restriktive Maßnahmen, die den Autoverkehr in den Städten zähmen, wirken in erwünschtem Sinne: Diesen Hebel gilt es auch in der fachlichen Diskussion sowohl in der Kommunalpolitik wie auch in Verwaltungen stärker zu berücksichtigen. Insbesondere in der Modellierung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollten die beschriebenen Effekte zumindest als ein Szenario abgebildet werden.

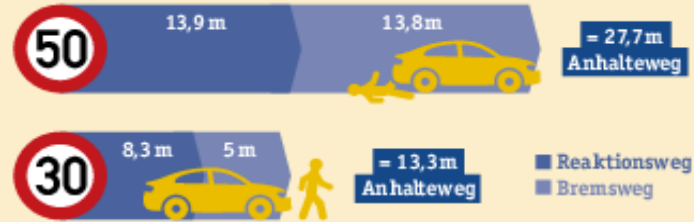
Quelle: Leo Pröttel aus  
Difu Policy Papers 2 (2023)

„Im europäischen Stauvergleich schneiden die Radfahrstädte Amsterdam und Kopenhagen stets am besten ab. Hier liegen die durchschnittlichen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten bei 40 km/h bzw. 30 km/h.“



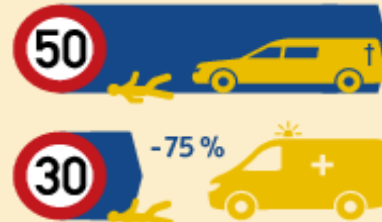
## Argumente für Tempo 30

### MEHR SICHERHEIT



**Anhalteweg nur halb so lang**

Ein Auto, das mit Tempo 30 fährt steht bei einer Vollbremsung bereits, während ein Fahrzeug mit Tempo 50 in der gleichen Situation noch unverändert mit 50 km/h fährt. Grund dafür ist nicht nur der kürzere Bremsweg, sondern die Tatsache, dass Verkehrsteilnehmende bei niedrigeren Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraums wahrnehmen und somit früher reagieren können.



**Weniger tödliche Unfälle**

Bei einem Zusammenstoß ist der Aufprall bei Tempo 50 fast dreimal so stark wie bei Tempo 30. Das Risiko tödlicher Verletzungen bei einem Unfall sinkt bei Tempo 30 statt 50 um 75 Prozent.

### BESSERE LUFT

**Weniger Beschleunigung = Weniger NO<sub>2</sub>**

Tempo 30 reduziert im Stadtverkehr den Stickoxidausstoß, indem die besonders schadstofflastigen Beschleunigungsvorgänge deutlich verringert werden.

Der Berliner Senat hat an fünf Hauptstraßen die Wirkung von Tempo 30 gemessen. Dort sanken die NO<sub>2</sub> Werte im Jahresmittel um bis zu 4 µg/m<sup>3</sup>.



### HÖHERE AUFENTHALTSQUALITÄT



**Langsamer = Sicherer**

Tempo 30 verlängert die Zeit, die Kinder (5 bis 7 Jahre) ohne Aufsicht im Umfeld des Wohnorts draußen spielen.

### WENIGER LÄRM



**Halb so laut**

Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt eine Reduktion der Lärmbelastung um 2 bis 3 dB(A). Dies wird wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen.

**E-Autos nur unter 30 km/h leiser!**

Ab einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h bestimmt das Reifen-Fahrbahn-Geräusch den Lärm des Autos und das Motorengeräusch tritt in den Hintergrund. Das bedeutet, dass E-Autos nur bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h deutlich leiser als Verbrenner sind.

Quelle: Deutsche Umwelthilfe (2022)

## Beispiele aus anderen Städten

### Was machen anderen Kommunen?

- Langenfeld: Lärmaktionsplanung Stufe 4  
Ausweisung Tempo 30
- Haan: Lärmaktionsplanung Stufe 4  
abschnittsweise Ausweisung Tempo 30,  
Vorsignalisierung an LSA
- Marl: Lärmaktionsplanung Stufe 4  
Ausweisung Tempo 30
- Witten: Lärmaktionsplanung Stufe 4  
Vorhaben innerstädtisch Tempo 30
- Düsseldorf: Überführung der Testphase  
Luegallee Tempo 30, beidseitiger Radfahr-  
streifen und Ladezonen in Dauerzustand
- Frankfurt: Schrittweise Ausweisung von Tempo  
20 auf innerstädtischen Straßen



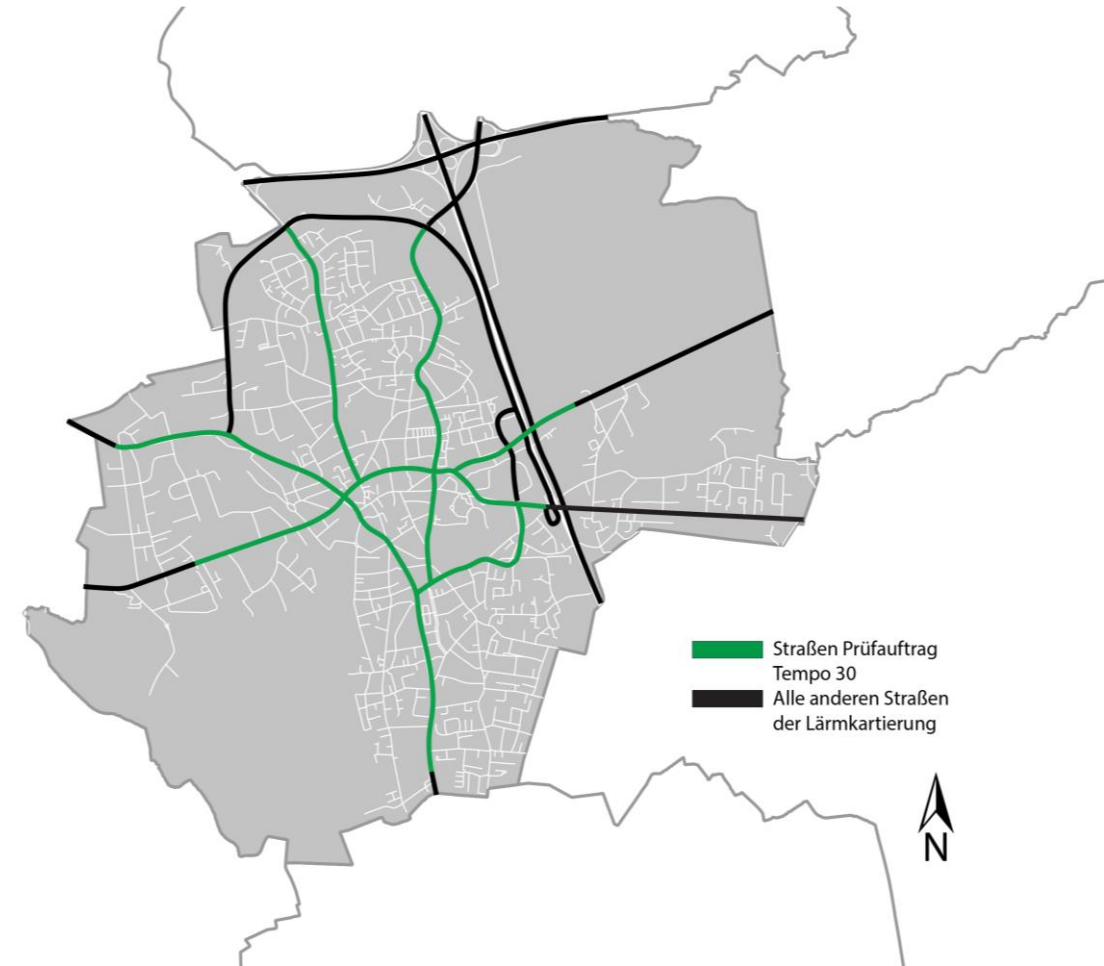
Quelle: Ddorf-aktuell (2023)

## Maßnahmenvorschläge MIV

### Welche Maßnahmen weisen hohe Verlagerungspotenziale auf?

#### Kernvorschlag Tempo 30

- Zur Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils ist ein attraktives, sicheres Netz Voraussetzung
  - Vorhandene Radverkehrsanlagen teilweise nicht mehr StVO- und Richtlinienkonform
    - kostspieliger Straßenumbau wäre notwendig!
    - Tempo 30 ist kostengünstig und wirkungsvoll!
- Anpassung LSA zur Verstetigung Verkehrsfluss
- ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA

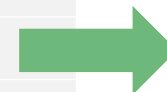


# Maßnahmenvorschläge ÖPNV und Multimodalität

Maßnahme	Handlungsfeld	Stadtteil	Verlagerungswirkung	Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung in Euro
Einführung eines gemeinsamen Leihfahrradsystems (mit dem Kreis ME oder Nachbarstädten)	ÖPNV und Multimodalität	Gesamtstadt	niedrig	1-3 Jahre	mittel
Barrierefreier Ausbau Haltepunkt Hilden-Süd S	ÖPNV und Multimodalität	Süd	hoch	1-3 Jahre	mittel
Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme	ÖPNV und Multimodalität	Mitte, Süd	hoch	1-3 Jahre	mittel
Einführung On demand-Ridesharing für das Stadtgebiet	ÖPNV und Multimodalität	Gesamtstadt	hoch	1-3 Jahre	ca. 250.000 pro Jahr
Ausbau Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse (Linie 741)	ÖPNV und Multimodalität	Süd	niedrig	1-3 Jahre	mittel
Taktverdichtung Linie 784/Anpassung an RRX am Bahnhof Benrath	ÖPNV und Multimodalität	West, Mitte, Ost	hoch	1-3 Jahre	mittel
Fahrtenausweitung der L 783 bis ca. 24:00Uhr (Mo-Sa)	ÖPNV und Multimodalität	Gesamtstadt	mittel	1-3 Jahre	niedrig
Errichtung DFI-Light an mind. neun Haltestellen	ÖPNV und Multimodalität	Gesamtstadt	niedrig	1-3 Jahre	niedrig
Durchgängige Vorrangschaltung für ÖPNV an städt. LSA stadtwweit	ÖPNV und Multimodalität	Gesamtstadt	hoch	3-5 Jahre	mittel
Direkter SPNV-Anschluss an Köln	ÖPNV und Multimodalität	Mitte, Süd	hoch	>10 Jahre	hoch
Machbarkeitssudie „Einführung einer zweiten Ortsbuslinie“	ÖPNV und Multimodalität	Gesamtstadt	hoch	1-3 Jahre	ca. 20.000 Euro
Förderung des Einsatzes von E-Taxis (On demand-System)	ÖPNV und Multimodalität	Gesamtstadt	niedrig	fortlaufend	niedrig
Umgestaltung Haltestelle Lindenstraße/Forstbachstraße	ÖPNV und Multimodalität	Süd	niedrig	1-3 Jahre	niedrig
Einführung Schnellbus 741 im 30-Minutentakt	ÖPNV und Multimodalität	Gesamtstadt	hoch	3-5 Jahre	mittel
Imagekampagne für die O 3	ÖPNV und Multimodalität	Gesamtstadt	niedrig	fortlaufend	niedrig



**ÖPNV-Bevorrechtigung  
SPNV-Anschluss Köln  
Machbarkeit Ortsbuslinie**



**Schnellbus 741**

## Maßnahmenvorschläge Radverkehr

Maßnahme	Handlungsfeld	Stadtteil	Verlagerungswirkung	Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung in Euro
Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Nord-Süd	Radverkehr	Nord, Mitte, Süd	hoch	ad-hoc	10.000 bis 20.000 Euro
Vorgezogene Aufstellbereiche im Verlauf der Veloroute 1 und weiterer Bereiche im Stadtgebiet	Radverkehr	Gesamtstadt	niedrig	1-3 Jahre	bis zu 5.000 Euro pro Markierung
Radwegeverbindung nach Langenfeld/Bereich An den Gölden (Fahrbahnreparatur)	Radverkehr	Süd	mittel	1-3 Jahre	mittel
Errichtung Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder	Radverkehr	Gesamtstadt	niedrig	ad-hoc	niedrig
Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum	Radverkehr	Mitte	niedrig	ad-hoc	niedrig
Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Mettmann	Radverkehr	Gesamtstadt	hoch	3-5 Jahre	hoch
Errichtung von Fahrradabstellbügeln an Bushaltestellen	Radverkehr	Gesamtstadt	niedrig	1-3 Jahre	niedrig
Markierung farbiger Furten	Radverkehr	Gesamtstadt	mittel	fortlaufend	bis zu 5.000 Euro pro Markierung
Anpassung der Führungsform/Umbau im Abschnitt Bahnunterführung bis Poststraße auf der Benrather Straße	Radverkehr	Mitte	hoch	5-7 Jahre	mittel
Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Ost-West (Spielraum zur Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen durch „Tempo 30“)	Radverkehr	Ost, West	hoch	1-3 Jahre	10.000 bis 20.000 Euro
Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt Hilden und VHS/Musikschule	Radverkehr	Innenstadt	niedrig	ad-hoc	niedrig
Reparatur der Lichtsignalanlage Grünstraße/Pungshausstraße	Radverkehr	Süd	niedrig	ad-hoc	niedrig
Sanierung des „Roten Weges“ zwischen Nordstraße und Augustastraße	Radverkehr	Nord	niedrig	ad-hoc	mittel
Prüfung „Protected Bike Lanes“	Radverkehr	Gesamtstadt	mittel	fortlaufend	niedrig
Wiederherstellung der Freizeitroute „Rund um Hilden“	Radverkehr	Gesamtstadt	niedrig	ad-hoc	niedrig
Prüfung der Umwandlung öffentlicher PKW- in Fahrradstellplätze	Radverkehr	Gesamtstadt	niedrig	fortlaufend	niedrig
Anpassung der Führungsform Richrather Straße Abschnitt Klotzstraße - Baustraße	Radverkehr	Süd	mittel	ad-hoc	mittel
Anpassung der Führungsform Ellerstraße Abschnitt Berliner Straße - Körnerstraße	Radverkehr	West	mittel	ad-hoc	mittel
Umbau der Hagelkreuzstraße zur Sackgasse/Radfahrer frei	Radverkehr	Mitte	hoch	1-3 Jahre	mittel



Machbarkeitsstudie  
Radvorrangroute Nord-Süd



Umsetzung Radverkehrskonzept des  
Kreises Mettmann



Machbarkeitsstudie  
Radvorrangroute Ost-West



Umbau der Hagelkreuzstraße zur  
Sackgasse/ Radfahrer frei

## Maßnahmenvorschläge Fußverkehr und Schülerverkehr

Maßnahme	Handlungsfeld	Stadtteil	Verlagerungswirkung	Umsetzungszeitraum	Kostenschätzung in Euro
Gehwegsanierung: Nordseite Düsseldorfer Straße; Beethovenstraße (oder städtebauliche Integration); Neustraße Abschnitt Benrather Straße - Itter	Fußverkehr und Schülerverkehr	West, Mitte, Ost	niedrig	1-3 Jahre	hoch
Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit Westring/Schalbruch	Fußverkehr und Schülerverkehr	Nord	hoch	1-3 Jahre	10.000 bis 20.000 Euro
Umbau Einmündungsbereich Feldstraße/Poststraße	Fußverkehr und Schülerverkehr	Mitte	niedrig	3-5 Jahre	mittel
Aufwertung Fußwege Bahnhof - Innenstadt	Fußverkehr und Schülerverkehr	Mitte	mittel	3-5 Jahre	mittel
Errichtung von Sitzgelegenheiten in der Fußgängerzone	Fußverkehr und Schülerverkehr	Mitte	niedrig	ad-hoc	niedrig
Verkehrsberuhigung Heiligenstraße	Fußverkehr und Schülerverkehr	Mitte	hoch	3-5 Jahre	hoch
Fortführung Ausbau der Barrierefreiheit	Fußverkehr und Schülerverkehr	Gesamtstadt	hoch	fortlaufend	hoch
Errichtung einer Querungsmöglichkeit Elberfelder Straße (Höhe Jaberg)	Fußverkehr und Schülerverkehr	Ost	mittel	1-3 Jahre	10.000 bis 20.000 Euro
Synchronisation der LSA mit dem KFZ-Verkehr/Abschaffung Bedarfs-LSA (Bettelampel)	Fußverkehr und Schülerverkehr	Gesamtstadt	hoch	1-3 Jahre	bis zu 10.000 Euro pro LSA
Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Umbau Knotenpunkt Ellerstraße/ Hülsenstraße/ Westring	Fußverkehr und Schülerverkehr	West	mittel	3-5 Jahre	hoch
Reduzierung der Hol- und Bringverkehrs zu Schulen (Eltern-Taxis)	Fußverkehr und Schülerverkehr	Gesamtstadt	hoch	1-3 Jahre	mittel
Anbindung der Gesamtschule Hilden/Langefeld (Radwegeplanung Richrather Straße/Hildener Straße bis Rietherbach)	Fußverkehr und Schülerverkehr	Süd	niedrig	3-5 Jahre	mittel
Prüfung der Einführung von „Schulstraßen“	Fußverkehr und Schülerverkehr	Gesamtstadt	hoch	1-3 Jahre	mittel
Maßnahmen zur Schulwegsicherung/Querungsmöglichkeiten Herderstraße; Lehmkuhler Weg/Auf dem Driesch; Körnerstraße; Pestalozzistraße	Fußverkehr und Schülerverkehr	Gesamtstadt	hoch	1-3 Jahre	mittel
Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit von Gehwegen durch Reduzierung der Freigabe für den Fahrradverkehr	Fußverkehr und Schülerverkehr	Gesamtstadt	mittel	fortlaufend	niedrig



Verkehrsberuhigung Heiligenstraße



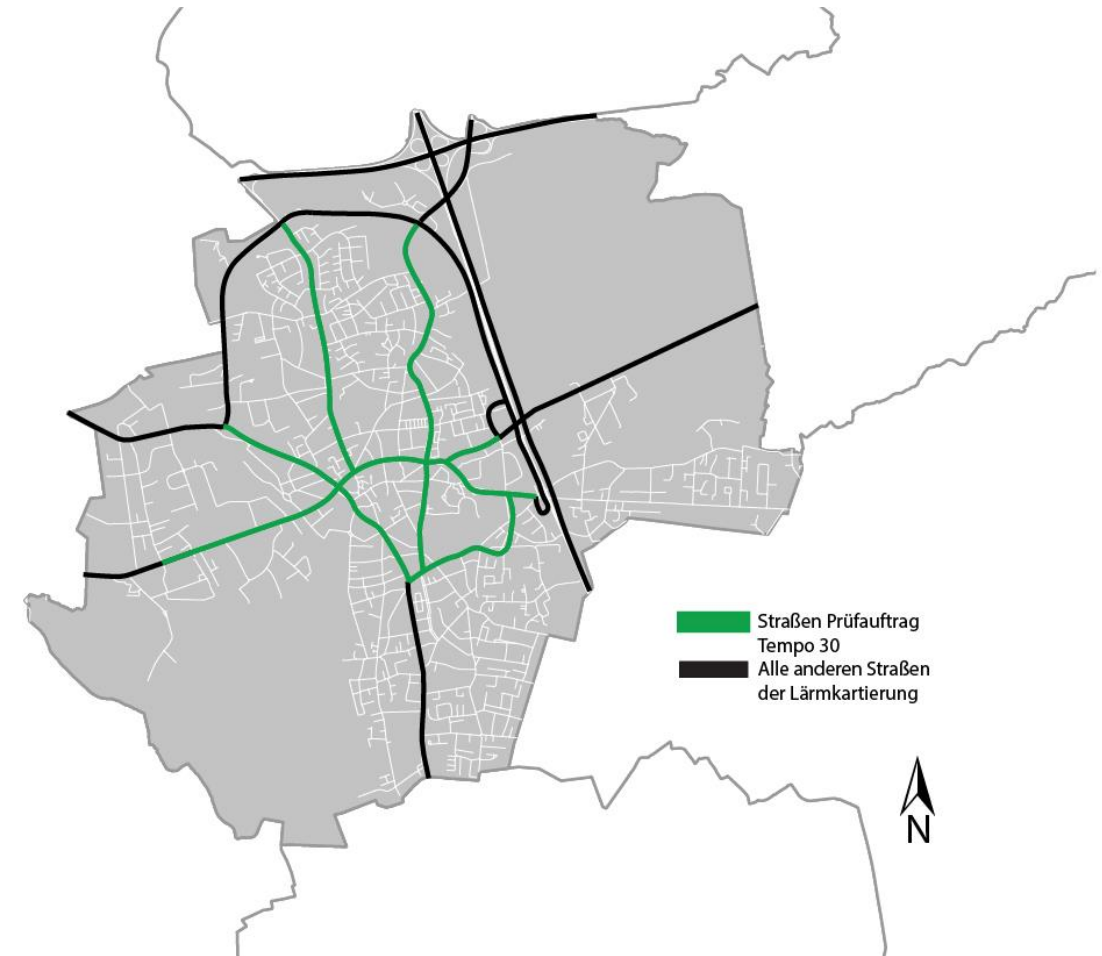
Reduzierung der Hol- und Bringverkehrs (Eltern-Taxis)



Prüfung der Einführung von „Schulstraßen“

## Angepasste Karte Kernvorschlag Tempo 30

- Anpassungen auf Grundlage der Ergebnisse aus dem 3. Arbeitskreis Mobilität vom 23.05.2024
- Abschnitt Hülsenstraße zwischen Niedenstraße und Westring behält Tempo 50 bei
- Abschnitt Elberfelder Straße bleibt Tempo 50 vom Ortseingangsschild bis zum vorgesehenen neuen Kreisverkehr an der Auffahrt zum Ostring
- Abschnitt Düsseldorfer Straße wird nach Richtung Westen hin bis zur Niedenstraße Tempo 30 (Grundschule an der Düsseldorfer Straße) ausgedehnt
- Abschnitt Richrather Straße bleibt Tempo 50 bis zum vorgesehenen neuen Kreisverkehr Baustraße



## Agenda

1 **Aktueller Arbeitsstand**

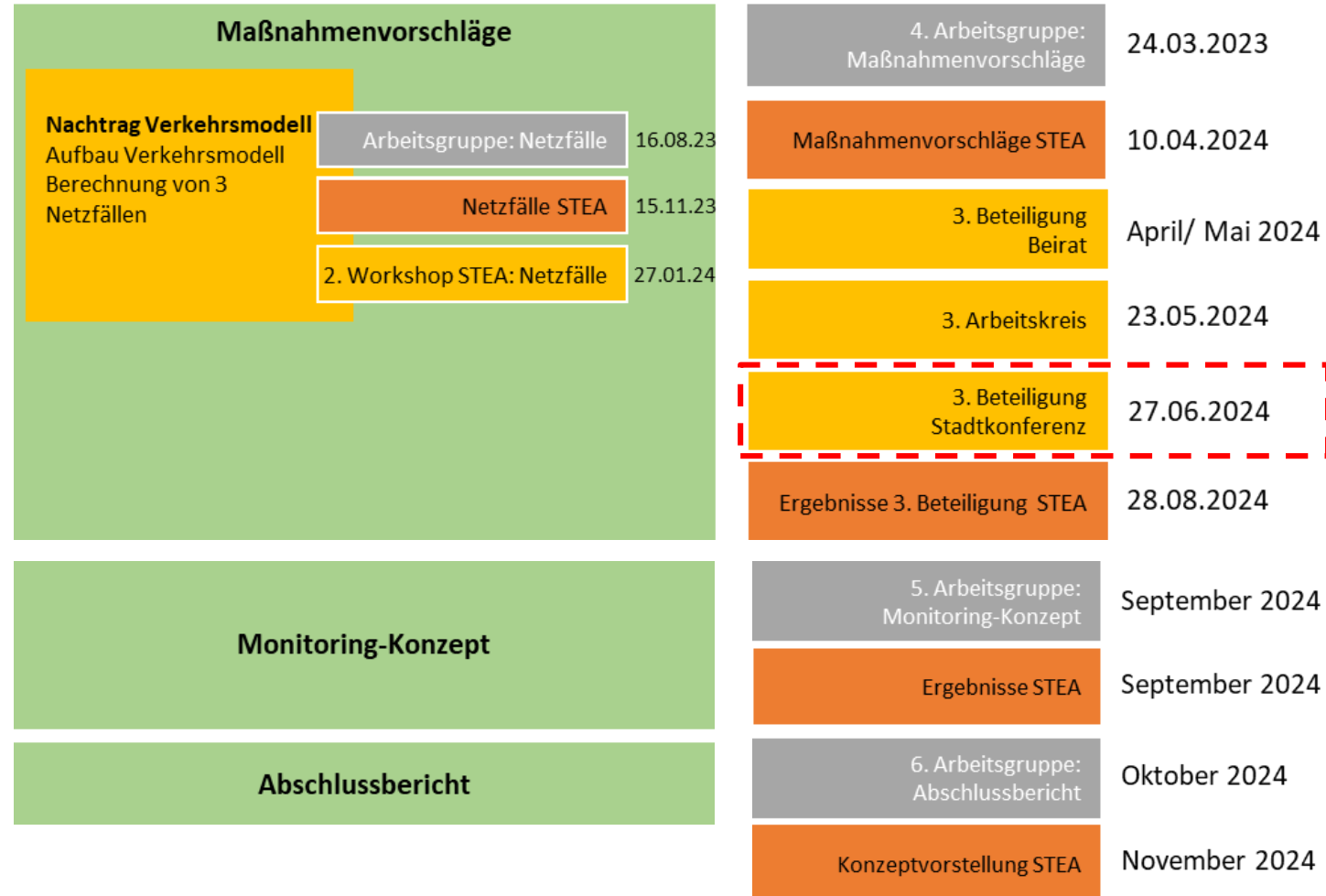
2 **Rückmeldungen Beirat**

3 **Maßnahmenvorschläge**

4 **Zeitplan und weiteres Vorgehen**

## Zeitplan und weiteres Vorgehen

- Vorstellung der Maßnahmenvorschläge im Rahmen der 3. Stadtkonferenz am **27.06.2024**
- Vorstellung der Ergebnisse aus der 3. Beteiligungsrunde und der finalen Maßnahmenvorschläge im STEA am **28.08.2024**
- Erstellung des Abschlussberichtes



# büro stadtVerkehr

**BüroStadtverkehr  
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,  
Sebastian Schulz  
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:  
BüroStadtverkehr 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)

**Termin:** 3. Arbeitskreis Mobilität: Maßnahmenvorschläge

**Datum:** 23.05.2024; Beginn: 17:05 Uhr, Ende: 19:20 Uhr

**Ort:** Rathaus Hilden, Raum 100

**Am Arbeitskreis teilgenommen haben:**

1. Personen gem. beiliegender Anwesenheitsliste
2. Vertreter und Vertreterinnen des Baudezernates der Stadt Hilden:
  - Herr Stuhlträger (Stadt Hilden; Baudezernent)
  - Herr Barnat (Stadt Hilden; AL Planungs- und Vermessungsamt)
  - Herr Schielke (Stadt Hilden; AL Tiefbau- und Grünflächenamt)
  - Herr Groll (Stadt Hilden; SGL Planungs- und Vermessungsamt)
  - Frau Latteier (Stadt Hilden; Planungs- und Vermessungsamt)
3. Vertreter von Büro stadtVerkehr
  - Herr Stuhm
  - Herr Bruhn

*Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei folgendem Protokoll nicht um ein Wortprotokoll handelt, sondern um ein Inhaltsprotokoll.*

**1.) Begrüßung durch Herrn Groll**

Herr Groll begrüßt die Anwesenden und erläutert kurz den aktuellen Bearbeitungsstand und gibt Auskunft über den näheren Zeitplan des Mobilitätskonzepts. Diesbezüglich weist er auf die anstehende 3. Stadtkonferenz am 27.06.2024 sowie auf die Sitzung des StEA am 28.08.2024 hin.

**2.) Präsentation zur 3. Arbeitskreissitzung durch Herrn Bruhn (büro stadtVerkehr)**

Die Präsentation und die gezeigten Plakate liegen dem Protokoll als Anlage bei.  
Anmerkungen und Rückfragen zu den Inhalten der Präsentation seitens der Teilnehmenden:

Nr.	Thema
<b>1</b>	<b>Rückmeldungen aus der Beiratsbeteiligung (Folie 5 - 8)</b>
Groll	Eine Stellungnahme der Stadt Düsseldorf wird noch erwartet (wurde angekündigt)
<b>2</b>	<b>Schaltung „Grüne Welle“ (Folie 11)</b>
Stuhlträger	Bereits heute ist auf den Hauptverkehrsstraßen in Hilden eine „Grüne Welle“ bei Fahrgeschwindigkeiten von 50 km/h vorhanden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen, insbesondere zu Spitzenzeiten, funktioniert diese aber oftmals nicht. Durch Tempo 30 wird eine Abnahme der Verkehrsbelastung erreicht, wodurch auch die „Grüne Welle“ störungsfreier funktioniert.
Groll	Bei Tempo 30 sind auch die Amplituden der Fahrgeschwindigkeiten geringer, was zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses führt.
<b>3</b>	<b>Zum Kernvorschlag Ausweisung Tempo 30 (Folie 11 und 12)</b>
Remih(FDP)	1. Wo werden die Nachteile von Tempo 30 dargestellt?

	<p>2. Die Verkehrsminderung ist nur berechnet und stellt einen Idealfall dar. Ob diese tatsächlich erreicht wird, ist fraglich. Der Verkehr verschwindet nicht, sondern sucht sich andere Wege.</p> <p>3. Weitere Gegebenheiten (z.B. demographischer Wandel) wurden nicht berücksichtigt und es wurden keine Verkehrszählungen gemacht.</p> <p>4. Letztlich ist ein Modell nur so gut wie die Annahmen, die ihm zugrunde liegen.</p>
Stuhm	<p>Zu 2.: Es werden nicht unbedingt weniger Wege gemacht, allerdings findet eine Verkehrsverlagerung vom Auto auf andere Verkehrsmittel statt, wenn das Autofahren durch Fahrtzeitverlängerung unattraktiver wird.</p> <p>Es findet außerdem eine Verkehrsverlagerung von den belasteten innerstädtischen Straßen auf die Ringstraßen statt, weil z.B. Menschen aus Solingen nicht mehr die innerstädtischen Straßen nutzen, um durch Hilden hindurch zu fahren.</p>
Barnat	<p>Zu 1.: Die geringfügige Fahrzeitverlängerung durch Tempo 30 für den Autoverkehr ist ein bewusst in Kauf genommener Nachteil um die dargestellten Effekte zu erreichen.</p>
Stuhlträger	<p>Zu 3: Der heutige Arbeitskreistermin ist nicht dazu da, über das Verkehrsmodell zu diskutieren. In der Sondersitzung des StEA am 27.01.2024 wurde das Verkehrsmodell umfassend dargestellt, auch was die hierin berücksichtigten Daten (Verkehrszählungen, Haushaltsbefragung, demographische Entwicklungen etc.) betrifft. Die den Modellberechnungen zugrunde liegenden Annahmen seien von Beginn an transparent dargestellt und erläutert worden. Gerne können die Fraktionen bei Bedarf hierüber noch einmal informiert werden, um noch bestehende Fragen auszuräumen.</p>
Schneider (SWH/VGH)	<p>Flächendeckend Tempo 30 wird positiv gesehen (z.B. Schilderabbau). In Frankreich werden breite, langgezogene Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsreduzierung genutzt, die ein positives Beispiel für Hilden sein könnten.</p> <p>Tempo 30 ist positiv für den Einzelhandel und die Gastronomie.</p>
Englich (Behindertenbeirat)	<p>Der Kernvorschlag Tempo 30 erhält die volle Unterstützung.</p>
Seiler (ADFC Hilden)	<p>Der Kernvorschlag Tempo 30 wird unterstützt. Zusätzlich sind aber auch dann begleitende Maßnahmen (z.B. für den Radverkehr) nötig.</p>
Tives (Feuerwehr)	<p>Tempo 30 ist für die Einsatzfahrzeuge unproblematisch (im Einsatz wird mit Blaulicht gefahren). Bei Radfahranlagen sollte darauf geachtet werden, dass es keine baulichen Trennungen (z.B. Poller) zu den übrigen Fahrspuren gibt. Aufstellflächen für die Feuerwehr müssen bei baulichen Maßnahmen beachtet werden.</p>
Herr Meven (Seniorenbeirat)	<p>Der Kernvorschlag Tempo 30 wird seitens des Seniorenbeirates voll unterstützt.</p>
<b>4</b>	<p><b>Zu Beispielen aus anderen Städten: hier Luegallee ( Folie 13)</b></p>
Schneider (CDU)	<p>Bei dem Beispiel Luegallee in Düsseldorf gibt es alternative Routen für den Autoverkehr. Wo aber sind in Hilden Alternativen, außer der Ringstraßen?</p>
Stuhlträger	<p>Die Ringstraßen sind die Alternativen. Oder auch die Autobahnen A3/A59 (z.B. für Autofahrer von und nach Langenfeld)</p>
<b>5</b>	<p><b>Sonstige Anmerkungen</b></p>
Schielke	<p>Klarstellung zu Folie 14: Gerade bei Anordnung von Tempo 30 wäre kein kostspieliger Straßenumbau nötig.</p>

Schneider (SWH/VGH)	Zu Beispiel der Anforderungsampel am Kronengarten: Ist es möglich, diese Ampeln auch anders zu schalten (dauerhaft grün für Querende).
Bruhn	Solche Maßnahmen sind im Mobilitätskonzept an ein paar Stellen vorgesehen.
Tives (Feuerwehr)	Bei Grünschaltungen für Fußgänger und Radfahrer sollen auch die Belange der Feuerwehr beachtet werden. Im Einzelfall wäre z.-B. eine Vorampel für die Einfahrt der Feuerwehr sinnvoll, gerade an der Einmündung Am Feuerwehrhaus/ Kirchhofstraße.
<b>6</b>	<b>Vorschlag zur Modifikation der Tempo-30 Karte (Folie 14)</b>
Stuhlträger	Abweichend zur dargestellten Karte werden folgende Änderungen bei der Tempo 30 Ausweisung vorgeschlagen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abschnitt Hülsenstraße zwischen Niedenstraße und Westring behält Tempo 50 bei</li> <li>- Abschnitt Elberfelder Straße bleibt Tempo 50 vom Ortseingangsschild Hilden bis zum vorgesehenen neuen Kreisverkehr an der Auffahrt zum Ostring</li> <li>- Abschnitt Düsseldorfer Straße wird nach Richtung Westen hin bis zur Niedenstraße Tempo 30 (Grundschule an der Düsseldorfer Straße) ausgedehnt</li> </ul>
<b>7</b>	<b>Zu Maßnahmenvorschläge (Folien 15 - 17)</b>
Stuhlträger	Bei den im Folgenden dargestellten Maßnahmen handelt es sich um eine Liste mit allen vorgeschlagenen Maßnahmen. Im StEA am 10.04.2024 wurden jedoch nur die in der Anlage zur Sitzungsvorlage „rot“ dargestellten Einzelmaßnahmen zur Diskussion in der weiteren Beteiligung vorgeschlagen und beschlossen.

### 3.) Diskussionsrunde an Stellwänden mit Maßnahmenplakaten

Es folgt eine Diskussionsrunde an Stellwänden mit vier Plakaten zu ausgewählten Maßnahmenvorschlägen.

Ergebnisse aus der Diskussionsrunde:

Nr.	Thema
<b>1</b>	<b>Kompromissvorschlag Tempo 30</b>
Stuhlträger	<p>1. Die Richrather Straße bleibt bis zum vorgesehenen Kreisverkehrsplatz (Einmündung Baustraße) Tempo 50. Dafür sollen die Parallelstraßen (östlich Lindenstraße, An den Linden, Erikaweg, Lehmkuhler Weg und westlich Schützenstraße, Bruchhauser Weg) für den Radverkehr zu Fahrradstraßen aufgewertet werden.</p> <p>2. Die unter 6 aufgeführten Vorschläge sollen in das Konzept übernommen werden.</p> <p>3. Alle übrigen Nebenstraßen in Hilden (sofern noch Tempo 50 ausgewiesen ist) werden ebenfalls Tempo 30 km/h</p> <p>Hinweis: Die vorgesehenen umfangreichen Tempo 30 Ausweisungen auf den Hauptverkehrsstraßen setzen eine Änderung der StVO voraus</p>
Groll	<p>Der Lärmaktionsplan der Stufe 4 bildet jedoch bereits jetzt eine Grundlage und Möglichkeit zur Anordnung von Tempo 30 in den unmittelbar betroffenen Abschnitten (Hotspots) und damit einen Einstieg.</p> <p>Außerdem sei zu bedenken, dass auch die Planung und Umsetzung der vielen anderen Maßnahmen Zeit benötigen würde, so dass schon viel in Richtung des</p>

	beschlossenen Modal Split-Szenarios „Hilden klimafreundlich 2030/2035“ getan werden könnte.
Schneider (SWH/VGH)	Zu 1.: Was wäre der Vorteil von Tempo 50 auf dem genannten Abschnitt der Richrather Straße (er befürwortet auch dort Tempo 30)?
Stuhlträger	Antwort auf Rückfrage zu 1.: Der neue Kreisverkehr wäre ein für die Verkehrsteilnehmer eindeutig wahrnehmbarer Punkt, ab dem Tempo 30 gilt.
Schneider (CDU)	Befürwortung der Beibehaltung von Tempo 50 auf dem genannten Abschnitt der Richrather Straße und der vorgesehenen für den Radverkehr attraktiveren Gestaltung der genannten Parallelstraßen.
Bruhn	Eine Umgestaltung der Parallelstraßen zu Fahrradstraßen wird gerne in den Maßnahmenkatalog mit aufgenommen. Diese Maßnahme ist jedoch mit Kosten verbunden.
Englich (Behindertenbeirat)	Zu 1.: An der Richrather Straße gibt es zwei Grundschulen, man hätte also gerade hier bereits jetzt schon eine Grundlage für eine Tempo 30 Ausweisung. Radfahren auf der Richrather Straße sollte auch zukünftig nicht komplett von der Fahrbahn genommen werden, da es dann zu Konflikten auf den Gehwegen bei gemeinsamer Nutzung kommen kann.
Seiler (ADFC)	Zu 1.: Befürwortung von Tempo 50 auf der Richrather Straße, wenn die Seitenstraßen attraktiver für den Radverkehr werden.
<b>2</b>	<b>Sonstiges</b>
Tives (Feuerwehr)	Auffahrt Ostring: Hier eventuell eine Ampelanlage vorsehen, insbesondere bei steigender Verkehrsbelastung der Ringstraßen.
Reffgen (Bürgeraktion)	Eventuell geplante Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung sollten so vorgesehen werden, dass ein rechts und links Vorbeifahren für Radfahrer ungehindert möglich ist.

Herr Stuhlträger bedankte sich abschließend für die engagierte Diskussion und die Bereitschaft, Lösungen zu finden, die im Interesse der Stadt Hilden als Ganzes seien. Er wies noch einmal auf die Verwendung der heutigen Ergebnisse bei der 3. Stadtkonferenz in der Stadthalle am 27.06.2024 hin.

Gez. Latteier

**Mobilitätskonzept für Hilden**

3.Sitzung des Arbeitskreises Mobilität am 23.05.2024

Anwesenheitsliste

Organisation	Name	Unterschrift
Fraktion CDU	Herr Schneider	
Fraktion SPD	Herr Eisenblätter	
Fraktion Grüne/B 90	Herr Wolf	
Fraktion FDP	Herr Joseph <i>Remy</i>	
Fraktion AfD	Herr Vocke	
Fraktion Bürgeraktion	Herr Reffgen	
Fraktion Allianz f. Hilden	Herr Behner	
Die Linke	Frau Didschuneit	
II/32 Ordnungsamt		
II/37 Feuerwehr	<i>Hr. Tives</i>	
III/51 Jugend Schule Sport		
IV/66 Tiefbau/Grünflächen	Herr Schielke	
IV/68 Zentraler Bauhof		
I/80 Team WiFö	Herr Schwenger	
Stadtwerke Hilden/VGH	<i>Frau Ruslanow Herr Schneider</i>	
Seniorenbeirat	Herr Meven	
Behindertenbeirat	Herr Englich	
ADFC OG Hilden	Herr Seiler	
Fuss e.V. Hilden	Herr Seckinger	
Jugendparlament	Frau Nowak	
Kinderparlament	Frau Zak	



## Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

### 3. Stadtkonferenz Mobilität: Maßnahmenvorschläge

27.06.2024

## Begrüßung und Ablauf

<b>1</b>	<b>Aktueller Arbeitsstand</b>	<b>18:00 – 18:15</b>
<b>2</b>	<b>Kernvorschläge für die Stadt Hilden</b>	<b>18:15 – 18:35</b>
<b>3</b>	<b>Vorstellung aller Maßnahmenvorschläge</b>	<b>18:35 – 19:35</b>
<b>4</b>	<b>Zeitplan und weiteres Vorgehen</b>	<b>19:35 – 19:45</b>

**Mobilitätsstraße**

## Erwartungen an den heutigen Abend und den Gesamtprozess

Informationen



Fragen, Anmerkungen und Gespräche



Ergebnis: Strategiepapier für die künftige Mobilität



## Aktueller Arbeitsstand

- Abschluss der Arbeitsphase „Maßnahmenvorschläge“
- Überarbeitung/ Anpassung der Maßnahmenvorschläge auf Basis der Rückmeldungen aus den Beteiligungsformaten



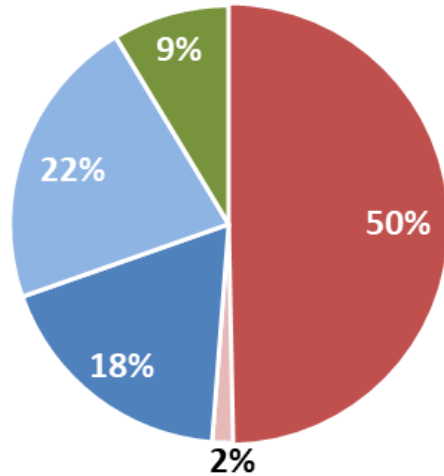
## Ablauf

1	Aktueller Arbeitsstand	18:00 – 18:15
2	Kernvorschläge für die Stadt Hilden	18:15 – 18:35
3	Vorstellung aller Maßnahmenvorschläge	18:35 – 19:35
4	Zeitplan und weiteres Vorgehen	19:35 – 19:45

**Mobilitätsstraße**

## Ausgangsbasis Beschluss des Szenarios 3

### Modal Split Istzustand 2021



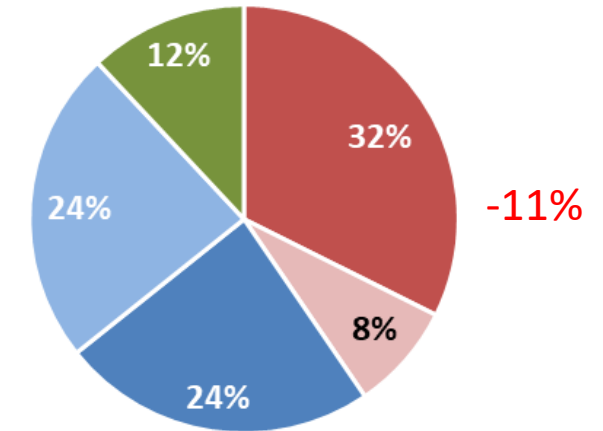
■ MIV fossil ■ MIV alternativ ■ Fahrrad ■ zu Fuß ■ ÖPNV

Veränderung der Verkehrsmittelwahl bis 2030



Auch vor dem Hintergrund:  
Beschluss Klimaneutralität bis 2035

### Szenario 3



■ MIV fossil ■ MIV alternativ ■ Fahrrad ■ zu Fuß

### Wege an einem Werktag je Verkehrsmittel 2021:

- MIV: ca. 89.500 Wege/d
- Fuß: ca. 38.000 Wege/d
- Rad: ca. 32.200 Wege/d
- ÖPNV: ca. 15.000 Wege/d

Insgesamt ca. 175.000 Wege/d

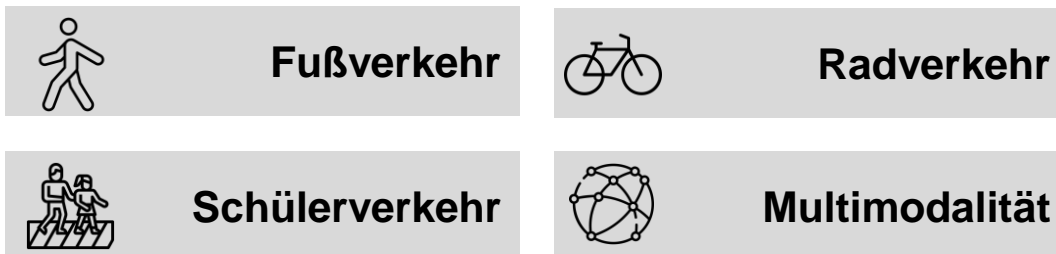
### Verlagerung von MIV-Wegen auf den Umweltverbund im Vergleich zu 2021:

- MIV: ca. - 19.000 Wege/d
- Fuß: ca. + 3.500 Wege/d
- Rad: ca. + 9.500 Wege/d
- ÖPNV: ca. + 6.000 Wege/d

## Definition von Handlungsfeldern



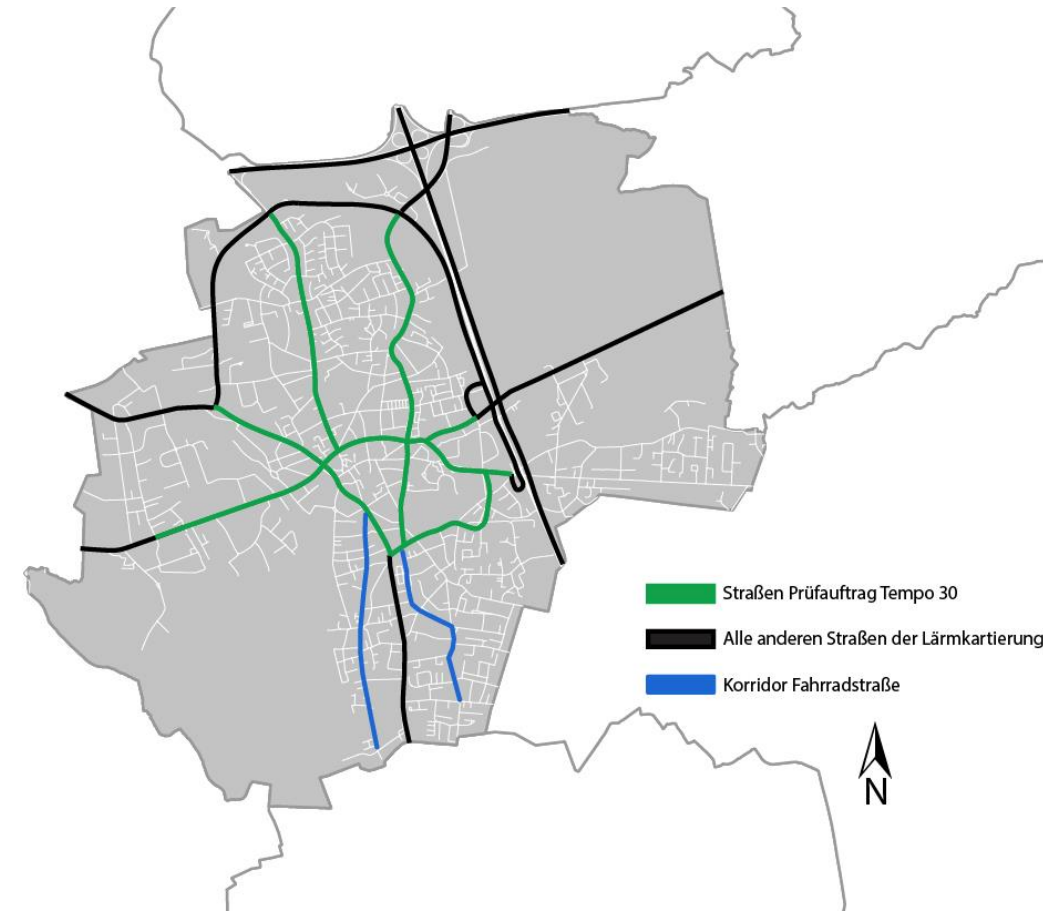
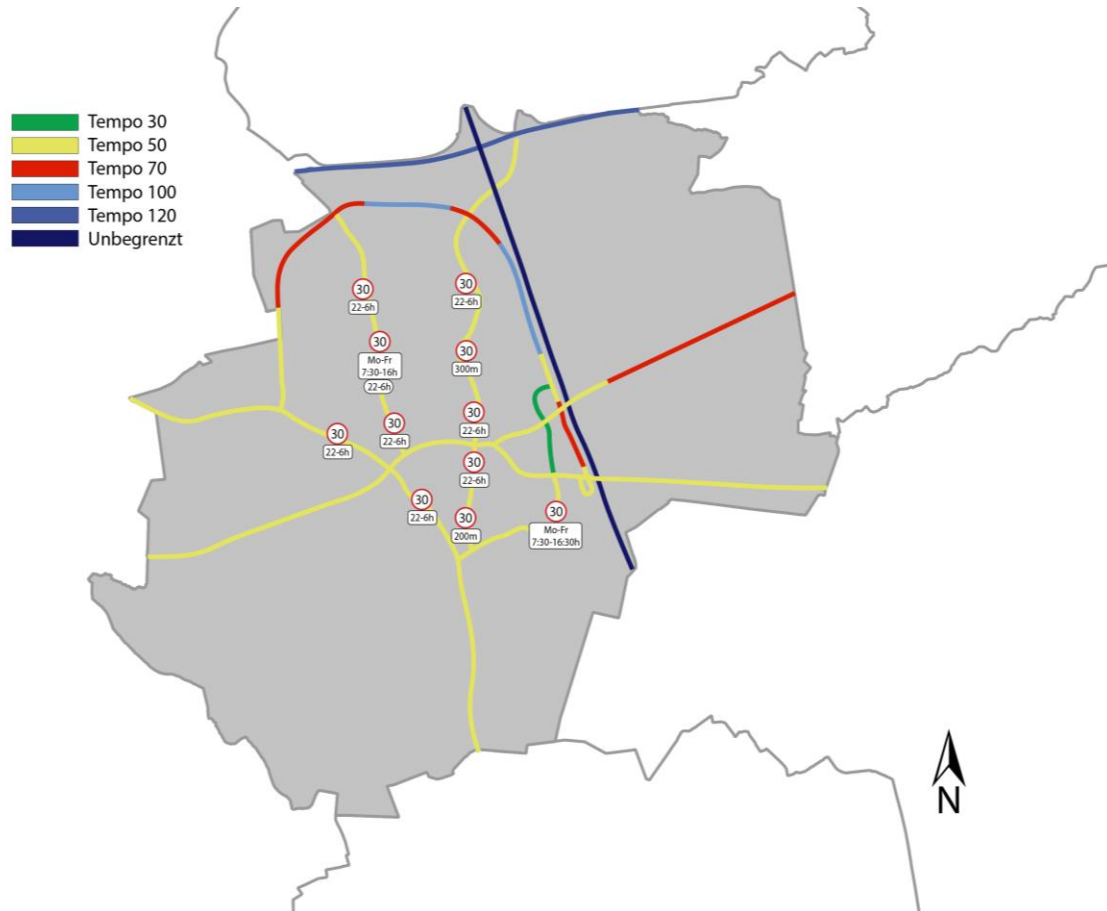
- Ableitung von Handlungsfeldern auf Basis von:
  - ➔ Erhebungen
  - ➔ Beteiligungen
  - ➔ Erfahrungen
- Neben den Hauptverkehrsmitteln MIV, ÖPNV, Rad, Fuß werden weitere Handlungsfelder definiert: Lkw, Schülerverkehr und Multimodalität



## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr

- Situation heute: Tempo 30 von 22-6 Uhr

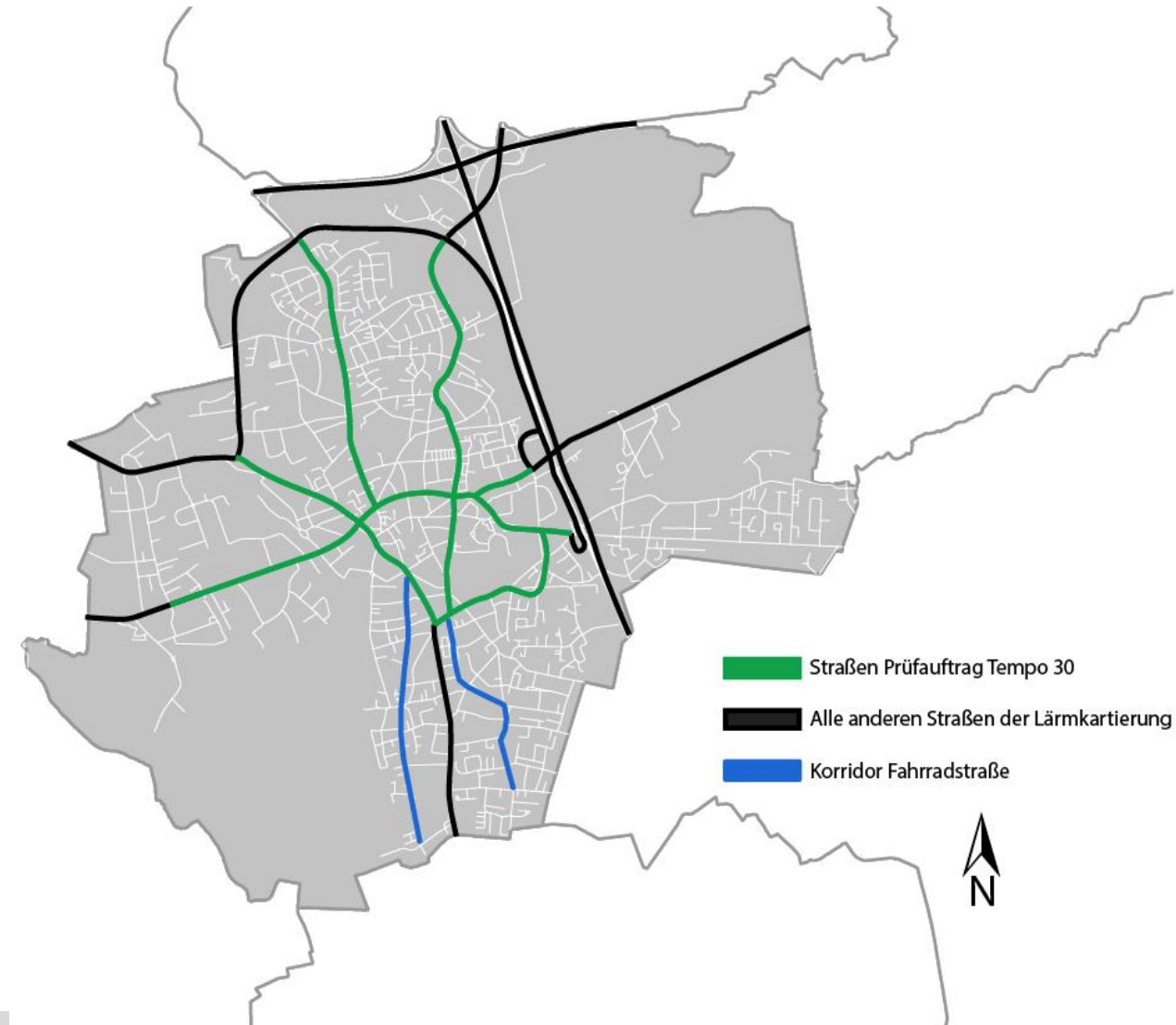
- Situation zukünftig: ganztägig Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr



## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr

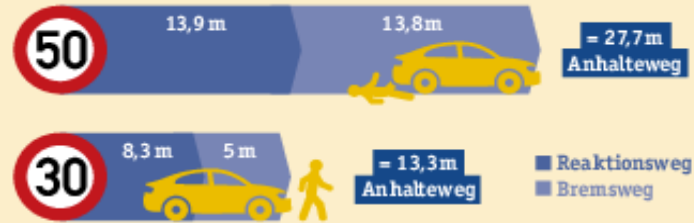
### Wirkung

- Verkehrsentlastungen auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen  
→ verstärkte Nutzung West-/ Nord-/ Ostring
- Möglichkeit Radverkehr sicher auf der Straße abzuwickeln
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radfahrer
- Geringfügig längere Fahrzeiten im MIV
- Einhaltung des Busfahrplans durch Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen (LSA)



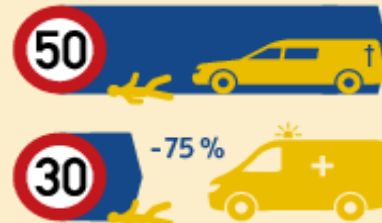
## Argumente für Tempo 30

### MEHR SICHERHEIT



**Anhalteweg nur halb so lang**

Ein Auto, das mit Tempo 30 fährt steht bei einer Vollbremsung bereits, während ein Fahrzeug mit Tempo 50 in der gleichen Situation noch unverändert mit 50 km/h fährt. Grund dafür ist nicht nur der kürzere Bremsweg, sondern die Tatsache, dass Verkehrsteilnehmende bei niedrigeren Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraums wahrnehmen und somit früher reagieren können.



**Weniger tödliche Unfälle**

Bei einem Zusammenstoß ist der Aufprall bei Tempo 50 fast dreimal so stark wie bei Tempo 30. Das Risiko tödlicher Verletzungen bei einem Unfall sinkt bei Tempo 30 statt 50 um 75 Prozent.

### BESSERE LUFT

**Weniger Beschleunigung = Weniger NO<sub>2</sub>**

Tempo 30 reduziert im Stadtverkehr den Stickoxidausstoß, indem die besonders schadstofflastigen Beschleunigungsvorgänge deutlich verringert werden.

Der Berliner Senat hat an fünf Hauptstraßen die Wirkung von Tempo 30 gemessen. Dort sanken die NO<sub>2</sub> Werte im Jahresmittel um bis zu 4 µg/m<sup>3</sup>.



### HÖHERE AUFENTHALTSQUALITÄT



**Langsamer = Sicherer**

Tempo 30 verlängert die Zeit, die Kinder (5 bis 7 Jahre) ohne Aufsicht im Umfeld des Wohnorts draußen spielen.

### WENIGER LÄRM



**Halb so laut**

**E-Autos nur unter 30 km/h leiser!**

Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt eine Reduktion der Lärmbelastung um 2 bis 3 dB(A). Dies wird wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen.

Ab einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h bestimmt das Reifen-Fahrbahn-Geräusch den Lärm des Autos und das Motorengeräusch tritt in den Hintergrund. Das bedeutet, dass E-Autos nur bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h deutlich leiser als Verbrenner sind.

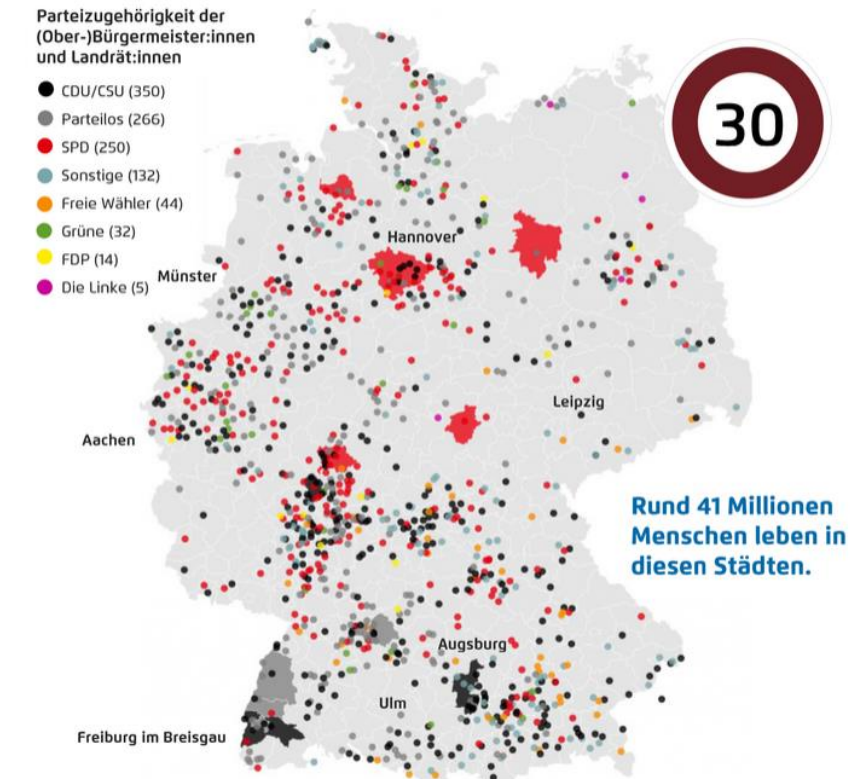
Quelle: Deutsche Umwelthilfe (2022)

## Argumente für Tempo 30

- Kostengünstige Lösung ohne die Erreichbarkeit der Stadt zu verschlechtern
- Unterstützung der Initiative Tempo 30 durch die Stadt Hilden
- Zustimmung des Bundesrats zur Reformierung des Straßenverkehrsgesetzes am 14.06.2024:
  - einfachere Anordnung Tempo 30
  - Ausweisung Busspuren
  - Anlage von Radverkehrsanlagen

## Tempo 30: Diese 1.093 Kommunen wollen mehr Entscheidungsfreiheit

Städte, Gemeinden und Landkreise, die sich bis zum 10.06.2024 der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen haben.



Agora Verkehrswende (06/2024) | Parteizugehörigkeit bei Eintritt in die Initiative. Alle Angaben ohne Gewähr. Alle Namen unter [www.lebenswerte-staedte.de](http://www.lebenswerte-staedte.de) – Erstellt mit Flourish.

Quelle: Agora Transport Transformation gGmbH (06/2024)

## Beispiele aus anderen Städten

### Was machen anderen Kommunen?

- Langenfeld: Lärmaktionsplanung Stufe 4  
Ausweisung Tempo 30
- Haan: Lärmaktionsplanung Stufe 4  
abschnittsweise Ausweisung Tempo 30,  
Vorsignalisierung an LSA
- Marl: Lärmaktionsplanung Stufe 4  
Ausweisung Tempo 30
- Witten: Lärmaktionsplanung Stufe 4  
Vorhaben innerstädtisch Tempo 30
- Düsseldorf: Überführung der Testphase  
Luegallee Tempo 30, beidseitiger Radfahr-  
streifen und Ladezonen in Dauerzustand
- Frankfurt: Schrittweise Ausweisung von Tempo  
20 auf innerstädtischen Straßen



Quelle: Ddorf-aktuell (2023)

## Ablauf

1	Aktueller Arbeitsstand	18:00 – 18:15
2	Kernvorschläge für die Stadt Hilden	18:15 – 18:35
3	Vorstellung aller Maßnahmenvorschläge	18:35 – 19:35
4	Zeitplan und weiteres Vorgehen	19:35 – 19:45

**Mobilitätsstraße**

## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr



### MIV/ Parken/ Lkw-Verkehr

#### Strategieansatz

1. Kreisverkehr
2. Gehwegparken
3. Lkw-Führung

#### Maßnahmenvorschlag

1. Prüfung Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren:
  - Oststraße/ Elberfelder Straße
  - Richrather Straße/ Baustraße
2. Unterbindung von (halbseitigem) Gehwegparken/ Ausweitung der Kontrollen
3. Aktualisierung des städtischen LKW-Leitsystems/ Beteiligung am System SEVAS (LKW-Navigationssystem für NRW)



### ÖPNV und Multimodalität

#### Strategieansatz

1. Barrierefreiheit
2. Bushaltestelle
3. Bushaltestelle
4. Takt- und Angebotsausweitung
5. Mobilstation

#### Maßnahmenvorschlag

1. Barrierefreier Ausbau Haltepunkt Hilden-Süd S
2. Ausbau Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse
3. Errichtung DFI-Light an mind. neun Haltestellen
4. Erschließung Gewerbegebiet Giesenheide (Schleife der Linie 741)
5. Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für

## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr



### Fußverkehr und Schülerverkehr

#### Strategieansatz

1. Sanierung
2. Schulweg-  
sicherung
3. Schulweg-  
sicherung
4. Querungs-  
möglichkeit
5. Erhöhung  
Verkehrs-  
sicherheit

#### Maßnahmenvorschlag

1. Gehwegsanierung:
  - Nordseite Düsseldorfer Straße;
  - Beethovenstraße (oder städtebauliche Umgestaltung);
  - Neustraße Abschnitt Benrather Straße - Itter
2. Prüfung der Einführung von „Schulstraßen“
3. Maßnahmen zur Schulwegsicherung/  
Querungsmöglichkeiten:
  - Herderstraße; -Lehmkuhler Weg/ Auf dem Driesch; - Körnerstraße; - Pestalozzistraße
4. Errichtung einer weiteren Querungs-  
möglichkeit Westring/ Schalbruch
5. Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit von  
Gehwegen durch Reduzierung der Freigabe für  
den Fahrradverkehr

## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr


**Radverkehr**
**Strategieansatz**

1. Radwege-  
verbindung
2. Radwege-  
verbindung
3. Führungsform/  
Umbau
4. Radwege-  
verbindung
5. Markierung

**Maßnahmenvorschlag**

1. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Nord-Süd (Beschluss liegt vor)
2. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Ost-West (Spielraum zur Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen durch „Tempo 30“)
3. Anpassung der Führungsform/ Umbau im Abschnitt Bahnunterführung bis Poststraße auf der Benrather Straße
4. Radwegeverbindung nach Langenfeld/Bereich An den Gölden (Fahrbahnreparatur)
5. Vorgezogene Aufstellbereiche im Verlauf der Veloroute 1 und weiterer Bereiche im

**Strategieansatz**

6. Abstellmöglich-  
keit
7. Abstellmöglich-  
keit
8. Abstellmöglich-  
keit
9. Sanierung
10. Sanierung

**Maßnahmenvorschlag**

6. Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum
7. Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt Hilden und VHS/ Musikschule
8. Errichtung Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder (Beschluss liegt vor)
9. Reparatur der Lichtsignalanlage Grünstraße/ Pungshausstraße
10. Sanierung des „Roten Weges“ zwischen Nordstraße und Augustastraße

# Maßnahmensteckbriefe: Bewertungskriterien



**Beschreibung**

- textliche Beschreibung der Maßnahmen

**Ziel**

- Darstellung der wichtigsten Ziele

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Benennung der Träger/Akteure und Beteiligten

**Umsetzungsschritte**

- Benennung der nächsten Umsetzungsschritte um die Maßnahme voranzubringen

**Wirkung**

- Benennung der Wirkung der Maßnahmen

**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen und Fördermöglichkeiten**

**Fördermöglichkeiten**

- Benennung von Maßnahmen, die zusammengehören, zusammen umgesetzt werden sollten oder Synergieeffekte erzeugen sowie mögliche Fördertöpfe

**Förderprogramm**

- Einschätzung zu Personalbedarf innerhalb der Verwaltung

**Umsetzungszeitraum**

<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	beständige und fortlaufende Umsetzung
<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	kurzfristige Umsetzung
<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	mittelfristige Umsetzung
<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	langfristige Umsetzung

**Kosteneinschätzung** (wenn möglich, grober Betrag)

<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	geringe Kosten zu erwarten
<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	mittlere Kosten zu erwarten
<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	hohe Kosten zu erwarten

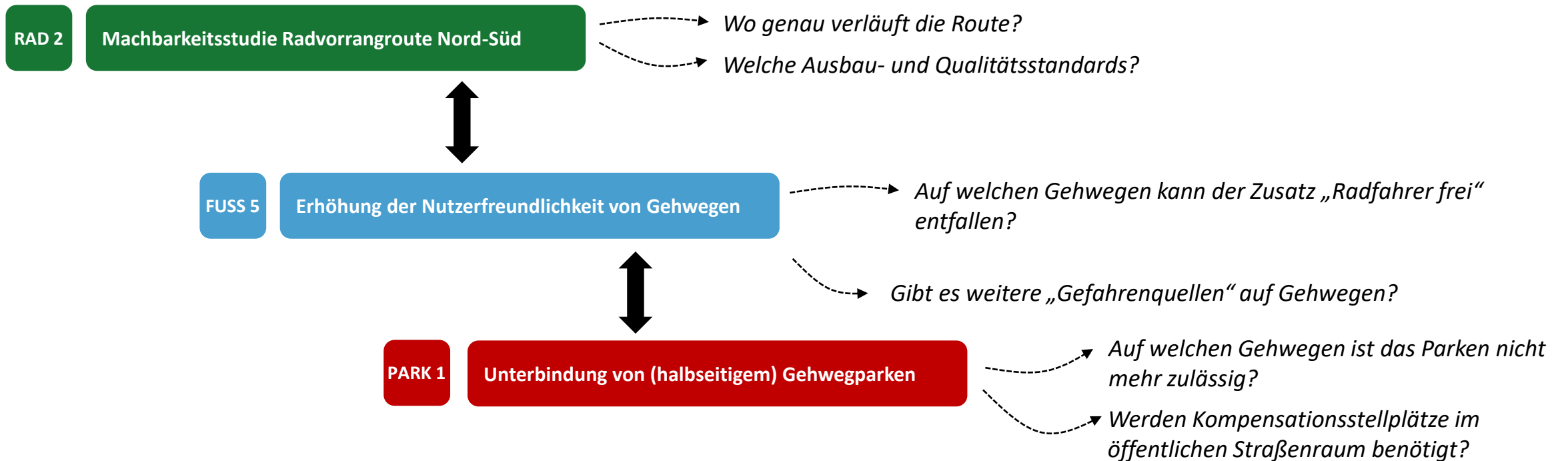
**Klimaschutz**

<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	geringe klimaschützende Wirkung
<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	mittlere klimaschützende Wirkung
<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	hohe klimaschützende Wirkung

## Hinweis zur Maßnahmenbündelung

- Manche Maßnahmen greifen ineinander und müssen aufeinander abgestimmt werden (Synergieeffekte)
- Festlegungen bei einer konkreten Maßnahme haben Konsequenzen für andere Maßnahmen

### Beispiel:



MIV 2

## Errichtung Kreisverkehre

Die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen (KVP) in Kombination mit Tempo 30 trägt einerseits zur weiteren Verflüssigung des Verkehrs bei und andererseits reduzieren KVP die Lärm- und Schadstoffbelastungen durch die Vermeidung von „stop and go“. Zudem tritt ein geschwindigkeitshemmender Effekt auf, da KVP in der Regel nicht mit überhöhter Geschwindigkeit durchfahren werden können. An folgenden Knotenpunkten sollen KVP geprüft werden:

- Oststraße/ Elberfelder Straße: Verflüssigung des Verkehrs und Erhöhung des Reisezeitvorteils bei Nutzung der Ringstraßen im Zuge der Umsetzung Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen
- Richrather Straße/ Baustraße: Verflüssigung des Verkehrs an einer der Hauptverkehrsknoten im Hildener Süden sowie Hinweis auf Tempo 30

MIV 2

## Errichtung Kreisverkehre

### Beschreibung

- Überprüfung der Errichtung von Kreisverkehren an potentiellen Standorten

### Ziel

- Lenkung des Verkehrs
- Vermeidung von „stop and go“ und den damit verbundenen erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden, Kreis Mettmann, Straßen.NRW

### Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Verkehrsgutachtens für die jeweiligen Knotenpunkte zur Leistungsfähigkeit (< 25.000 DTV/24h in der Summe an allen Zufahren)
- Baulicher Nachweis

### Wirkung

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

### Kostenschätzung

- > 500.000 Euro pro Kreisverkehrsplatz

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



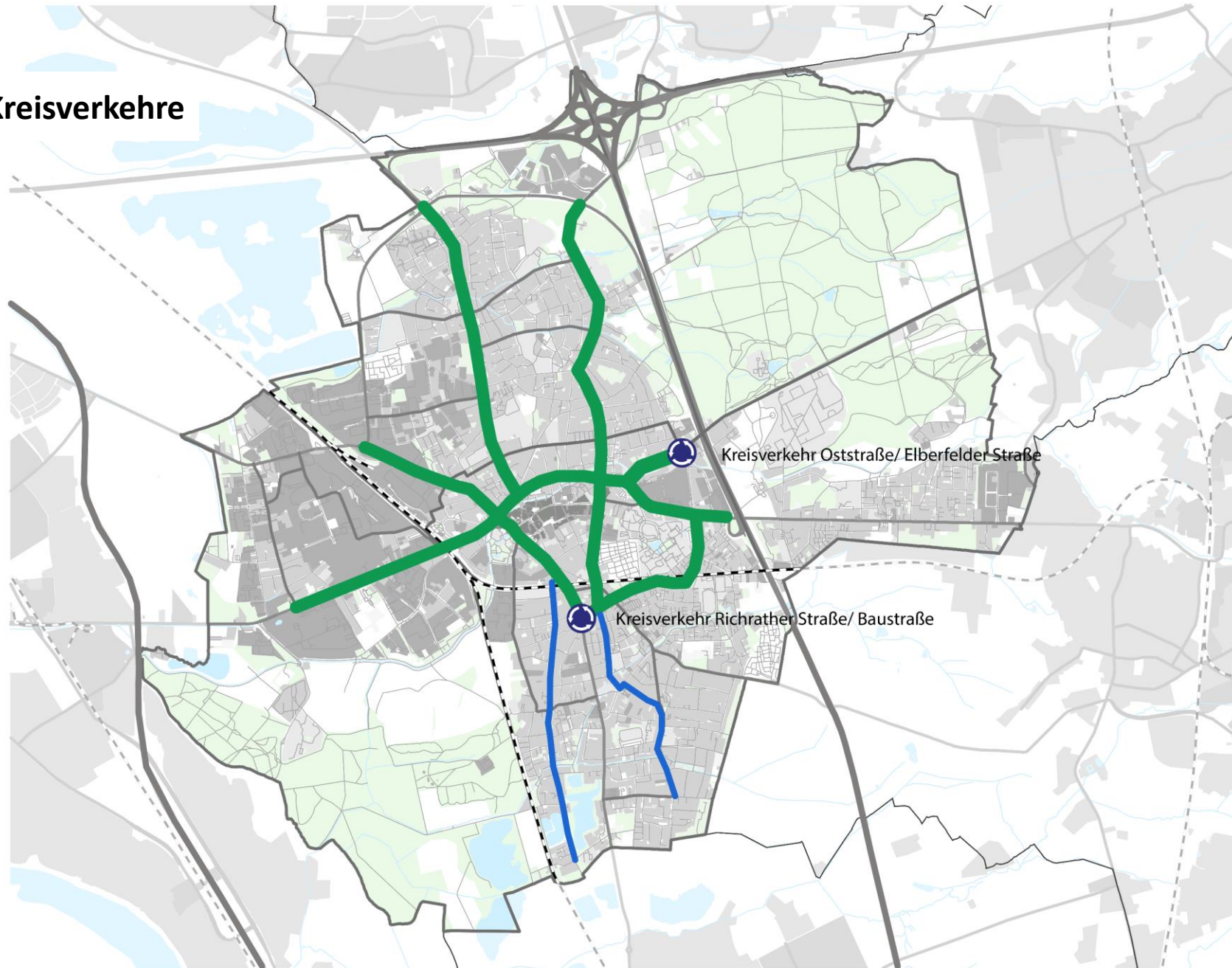
### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1










### Fördermöglichkeiten

-

## Errichtung Kreisverkehre



## Maßnahmenvorschläge

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



**FUSS 4**

## Errichtung fußgängerfreundliche Querungsanlage

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Erschließung des Naherholungsgebietes rund um den Menzel- und Elbsee zu Fuß. Die bestehende Querungsmöglichkeit (Mittelinsel) südlich des Knotenpunktes wird durch eine weitere Querungsmöglichkeit nördlich des Knotenpunktes ergänzt.

1. Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit nördlich des Knotenpunktes Westring/ Schalbruch, z. B. in Form einer Lichtsignalanlage (LSA) oder Mittelinsel

**FUSS 2**

## Fußgängerfreundliche Querungsanlage

### Beschreibung

- Errichtung einer Querungshilfe Westring/ Schalbruch, z. B. LSA oder Mittelinsel

### Ziel

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Straßen.NRW, Land, Kreis Mettmann, Stadt Hilden

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung der Leistungsphasen 1-3 der HOAI (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung)

### Wirkung

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

### Kostenschätzung

- 20.000-50.000 für eine Querungsmöglichkeit (LSA oder Mittelinsel)

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz

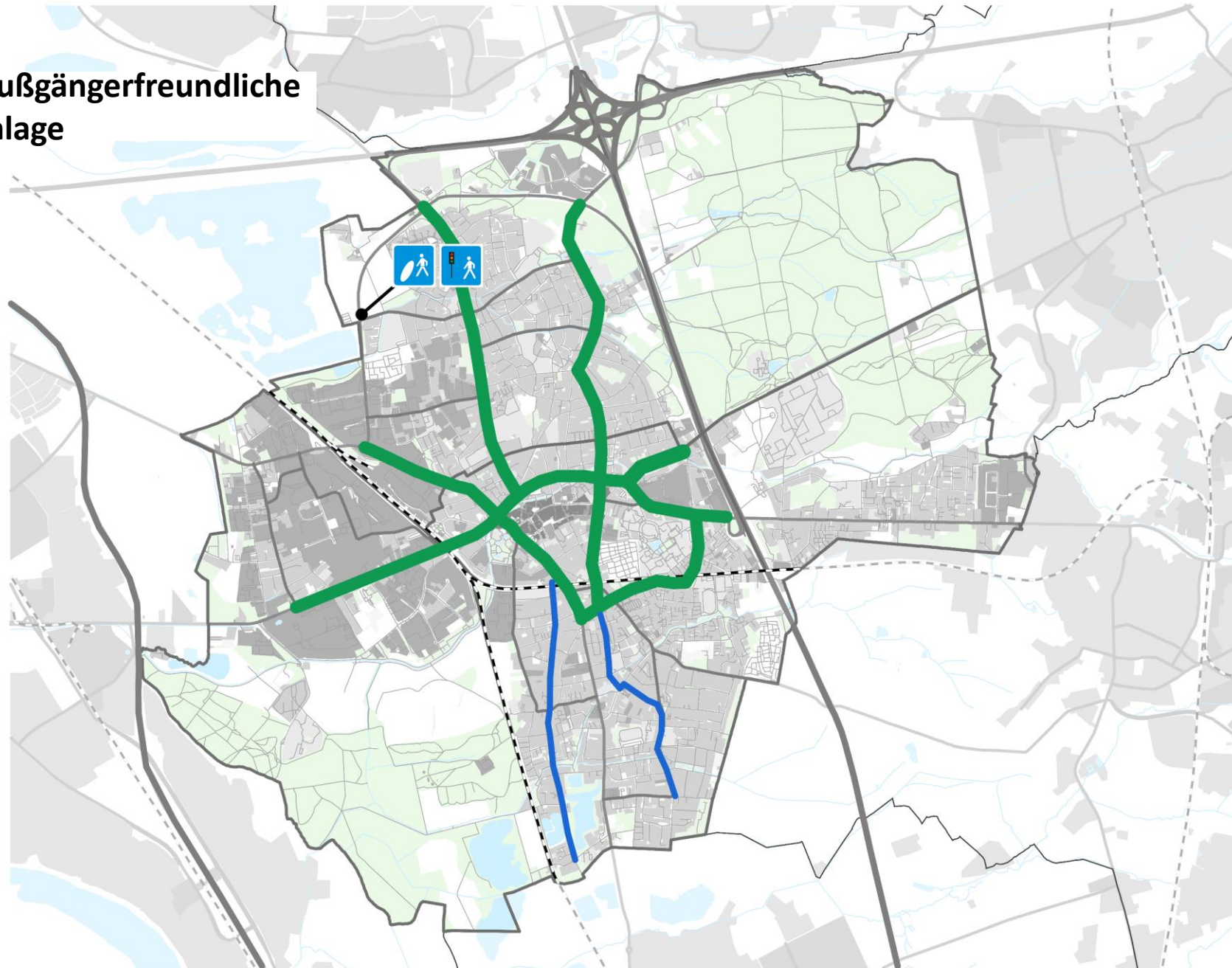


### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen










### Fördermöglichkeiten

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Um Bagatelluntergrenzen zu vermeiden, sind Maßnahmen zu bündeln

## Errichtung fußgängerfreundliche Querungsanlage

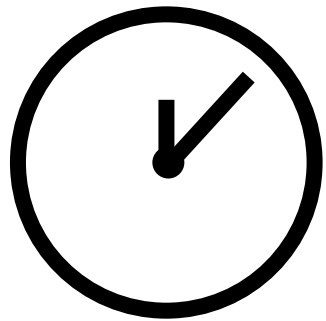


### Maßnahmenvorschläge

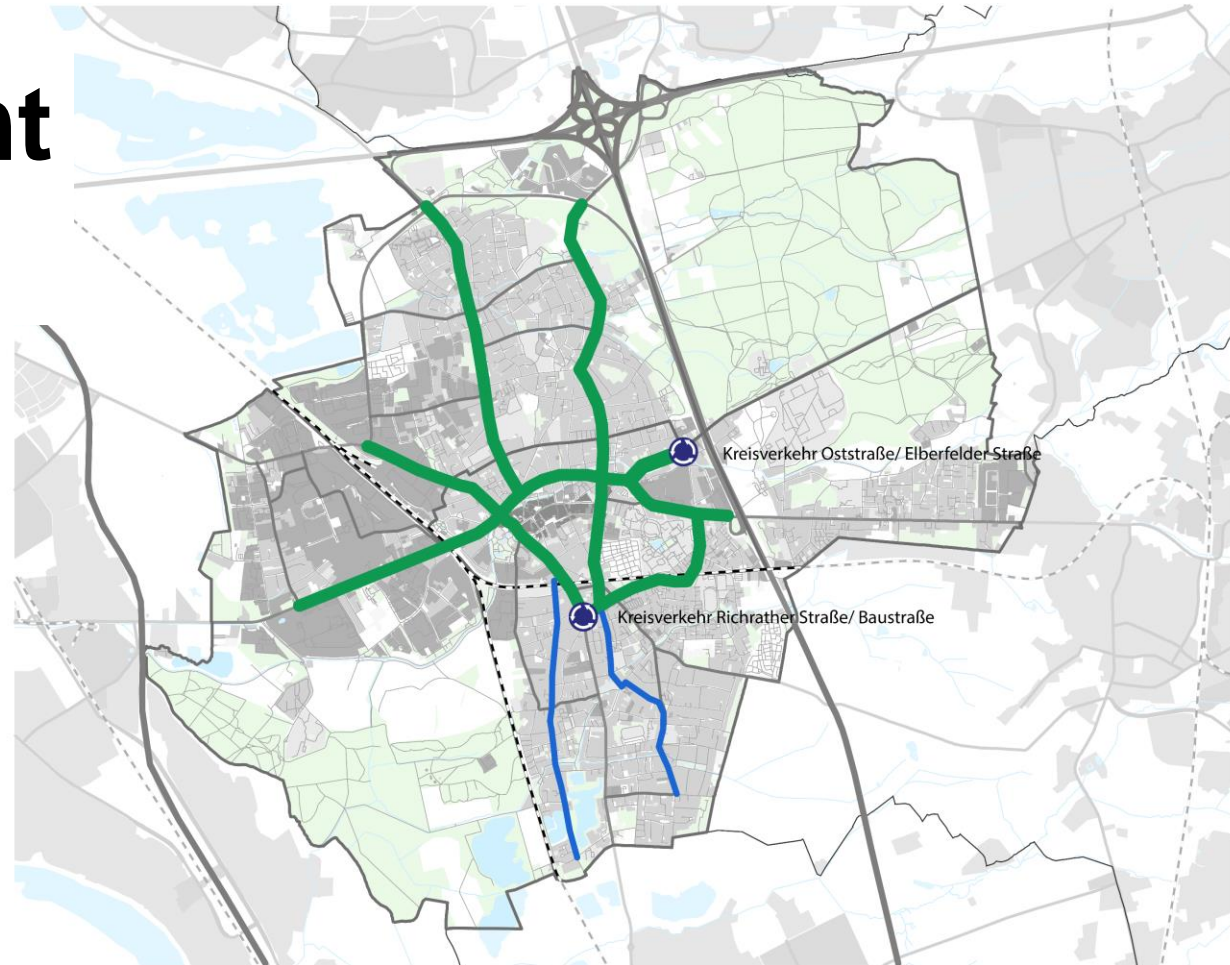
-  Prüfung Errichtung Querungshilfe
-  Prüfauftrag Tempo 30
-  Korridor Fahrradstraße
-  Stadtgrenze Hilden
-  Gewerbe/Industrie
-  Siedlungsfläche
-  Zentraler Versorgungsbereich (Innenstadt)
-  Grünfläche
-  Wasserfläche







**Mobilitätsstraße: informieren und diskutieren**



**insgesamt  
60 Min.**



Maßnahmenvorschläge

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



## Zeitplan und weiteres Vorgehen

- Ggf. Ergänzung/ Anpassung der Maßnahmvorschläge
- Vorstellung der Ergebnisse der Beteiligungsformate im Stadtentwicklungsausschuss am **28.08.2024**
- Informationen und Termine auf <https://mk.mobigator.de/hilden/>, Homepage und soziale Kanäle der Stadt Hilden



# büro stadtVerkehr

**BüroStadtverkehr  
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,  
Sebastian Schulz  
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:  
BüroStadtverkehr 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)

# Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

27.06.2024

## 3. Stadtkonferenz: Maßnahmenvorschläge

**Datum:** 27.06.2024    **Zeit:** 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr

**Ort:** Foyer, Stadthalle Hilden, Fritz-Gressard-Platz 1, 40721 Hilden

<b>Nr.</b>	<b>Teilnehmer</b>	<b>Institution</b>
1.	Claus Pommer	Stadt Hilden, Bürgermeister
2.	Peter Stuhlträger	Stadt Hilden, Technischer Beigeordneter, Dezernat IV
3.	Lutz Groll	Stadt Hilden, Sachgebietsleiter Stadtplanung im Planungs- und Vermessungsamt IV/61.1
4.	Martin Barnat	Stadt Hilden, Amtsleiter Planungs- und Vermessungsamt IV/61
5.	Michaela Latteier	Stadt Hilden, Planungs- und Vermessungsamt IV/61
6.	Teilnehmerinnen und Teilnehmer	Insgesamt 111 Personen in der Spitze
7.	Jean-Marc Stuhm	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, Geschäftsführer
8.	Sebastian Schulz (Moderation)	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, Geschäftsführer
9.	Lennart Bruhn	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
10.	Lea Zimmermann	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
11.	Hannah Stuhm	büro stadtVerkehr (BSV) Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

### 1. Eröffnung der Sitzung

- Begrüßung und Einleitung durch den Bürgermeister Herrn Pommer

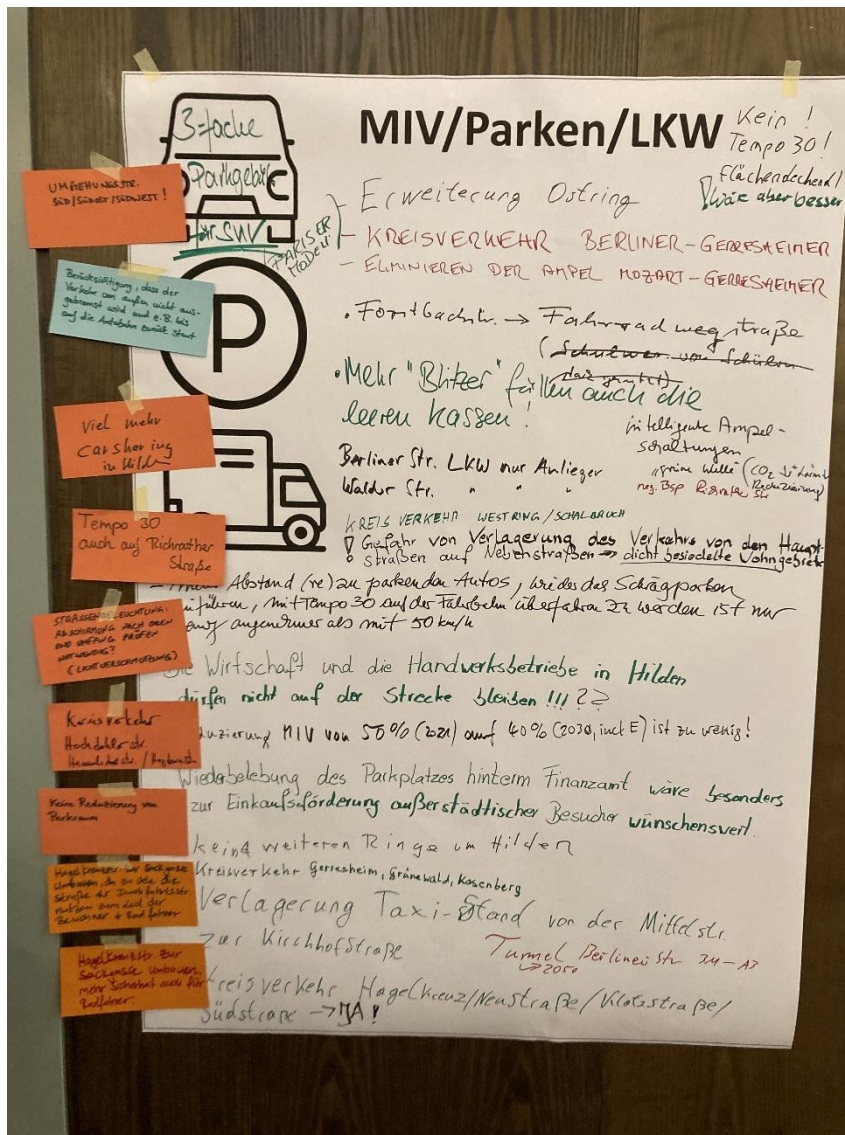
### 2. Vorstellung/ Präsentation: Maßnahmenvorschläge

- Begrüßung und Einleitung durch Herrn Schulz (Moderationsersatz für Herrn Geyer)
- Vortrag Herr Bruhn: Vorstellung des Kernvorschlags Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr sowie Aufbau der Maßnahmensteckbriefe
- Stellung von Verständnisfragen zum Vortrag und dem weiteren Vorgehen

### 3. Vorstellung Maßnahmenvorschläge in der „Mobilitätsstraße“: Dokumentation der Ergebnisse

- Bildung von insgesamt drei Themenbereichen gegliedert nach Verkehrsmitteln
- Vorstellung der prioritären Maßnahmen in Steckbriefformat und ergänzende Maßnahmen in Tabellenform (Ideenpool)
- Information, Rückfragen sowie Diskussion und Anpassungen zu den jeweiligen Maßnahmenvorschlägen durch interessierte Bürgerinnen und Bürger

## 1. MIV/Parken/Lkw

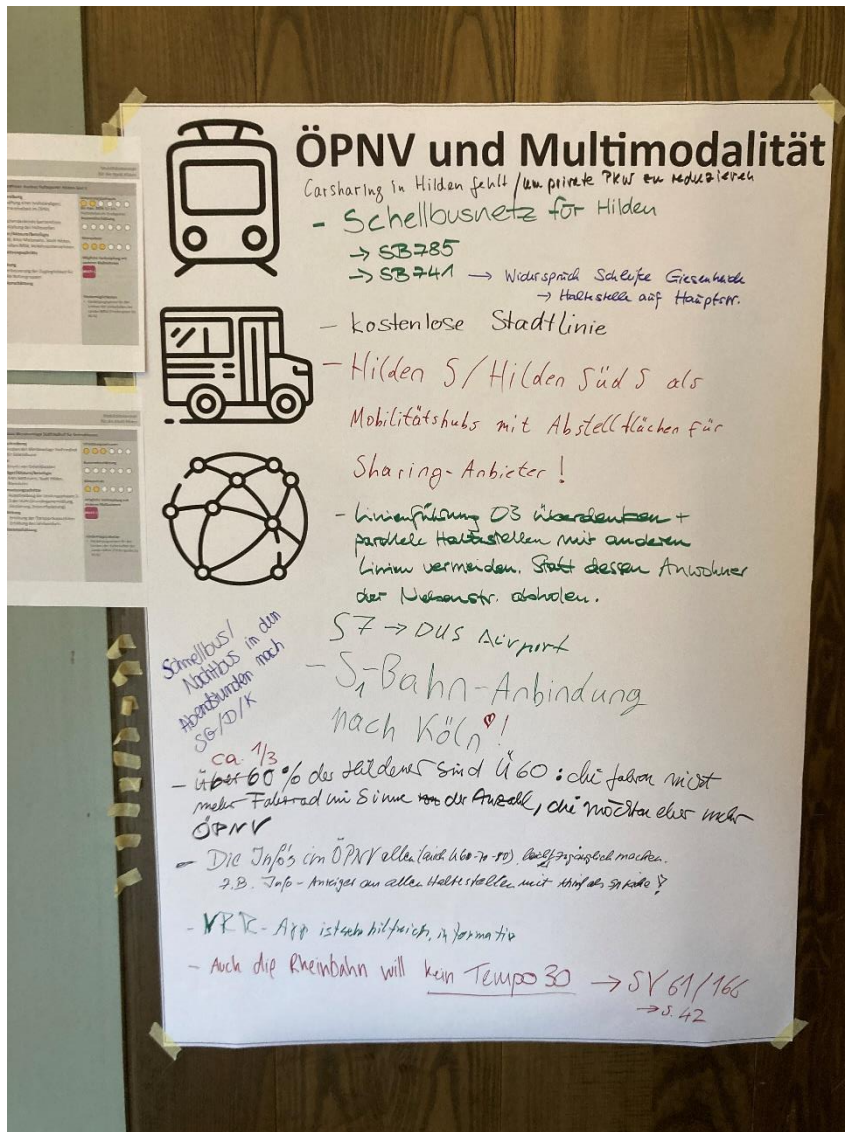


### Einordnung und Umgang mit den Ergebnissen MIV/ Parken/ Lkw

- Generelle Befürwortung der Vorschläge Tempo 30, Anpassung LSA, Kreisverkehre
  - **Bedenken:** Einführung flächendeckend Tempo 30 führt zur Verdrängung der Verkehre in die Nebenstraßen (Wohngebiete) und bietet keine nennenswerte Verbesserung für den Radverkehr
  - **Ausräumen von Bedenken:** nur minimale Fahrzeitverlängerungen für den MIV und ÖPNV (Beschleunigung durch ÖPNV-Vorrangschaltung und „Grüne Welle“ für den Kfz-Verkehr auf Tempo 30 abgestimmt) und keine Verdrängung der Verkehre in die Nebenstraßen (da kein Zeitvorteil durch parkende Kfz und rechts-vor-links); kostengünstige, kurzfristige und regelkonforme Verbesserung für den Radverkehr (aber sicherlich keine Ideallösung), da viele bestehende Radwege nicht mehr regelkonform sind (Breite) und der Fußgängerverkehr durch die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr gefährdet wird bzw. an Attraktivität verliert
- Kreisverkehre: keine Aufnahme von weiteren Kreisverkehren

- Kein Kreisverkehr Gerresheimer Straße/ Grünewald/ Kosenberg, da dieser nach Vorlage des Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses vor einigen Jahren abgelehnt wurde
- Kreisverkehr Gerresheimer Straße/ Richard-Wagner-Straße/ Schalbruch besteht bereits
- Kein Kreisverkehr Hochdahler Straße/ Hummelstraße/ Hagdornstraße, da Beginn einer Fahrradstraße
- Kein Kreisverkehr Westring/ Schalbruch, da LSA vorgesehen und der Ring als Umgehungsstraße fungiert
- Kein Kreisverkehr Gerresheimer Straße/ Berliner Straße, da nur einstreifige Knotenpunktzufahrten als verkehrssicher gelten (Berliner Straße ist zweispurig pro Richtung); außerdem ist Tempo 30 und LSA-Vorrangschaltung für den ÖPNV vorgesehen
- Kein Kreisverkehr Hagelkreuzstraße/ Klotzstraße/ Neustraße/ Südstraße, da Beginn einer Fahrradstraße und die Knotenpunktzufahrten nicht senkrecht auf den Knotenpunkt zuführen
- Kein Kreisverkehr Hülsenstraße/ Im Hock, da zu geringe Verkehrsstärke (keine verkehrliche Notwendigkeit) und Teil der „Umgehungsstraßen“ Hildens mit Tempo 50 oder mehr (Vorschlag stammt vom Plakat Fuß- und Schülerverkehr)
- Verlängerung Ostring/Südumgehung: Verweis auf Prüfung und Verwerfung im VEP 2004 aufgrund zu geringer Entlastungswirkung des bestehenden Netzes sowie hohen Kosten, Eingriffe in den Naturraum etc.
- Keine Aufnahme von größeren Umbauvorhaben, wie einem Tunnelbau Berliner Straße aufgrund von Kosten-Nutzen (Tempo 30 bewirkt ohne bauliche Eingriffe eine Verkehrs- und Lärmreduzierung sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit im betroffenen Abschnitt)
- Carsharing: Anbieter miles wollte ab April 2024 in Hilden starten, bisher nicht geschehen. Free-Floating-Anbieter werden ihr Geschäftsbereich auf das Hildener Stadtgebiet erweitern, sobald die Erweiterung profitabel ist
- Parken: bestehende Vorschläge belassen, da es keine weiteren (erstmal) umsetzbare Vorschläge von den Teilnehmenden der Stadtkonferenz gab (z. B. Parkgebühren nach Fahrzeuggröße/-länge)
  - Bedenken zur Reduzierung von öffentlichen Stellplätzen (St.-Konrad-Allee und weitere noch zu prüfende öffentliche Stellplätze)
  - Keine Reaktivierung des Parkplatzes am Finanzamt, da in Hilden kein Stellplatzdefizit besteht (Ergebnis Parkraumerhebung)
- Geschwindigkeitsüberwachungen werden vom Kreis Mettmann (Straßenverkehrsbehörde) und der Polizei an schutzwürdigen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten etc.) und Unfallhäufungspunkten vorgenommen
- Lkw: bestehende Vorschläge belassen, da es keine weiteren Vorschläge von den Teilnehmenden der Stadtkonferenz gab
  - Es besteht generell kein Problem mit hohem Lkw-Durchgangsverkehr (Ergebnis Verkehrserhebungen), aber die Fahrzeuge, die nicht das Ziel Hilden haben, werden auf den West-, Nord- und Ostring gelenkt
- Keine Notwendigkeit der Verlagerung des Taxistandes von der Mittelstraße zur Kirchhofstraße

## 2. ÖPNV/SPNV/Multimodalität

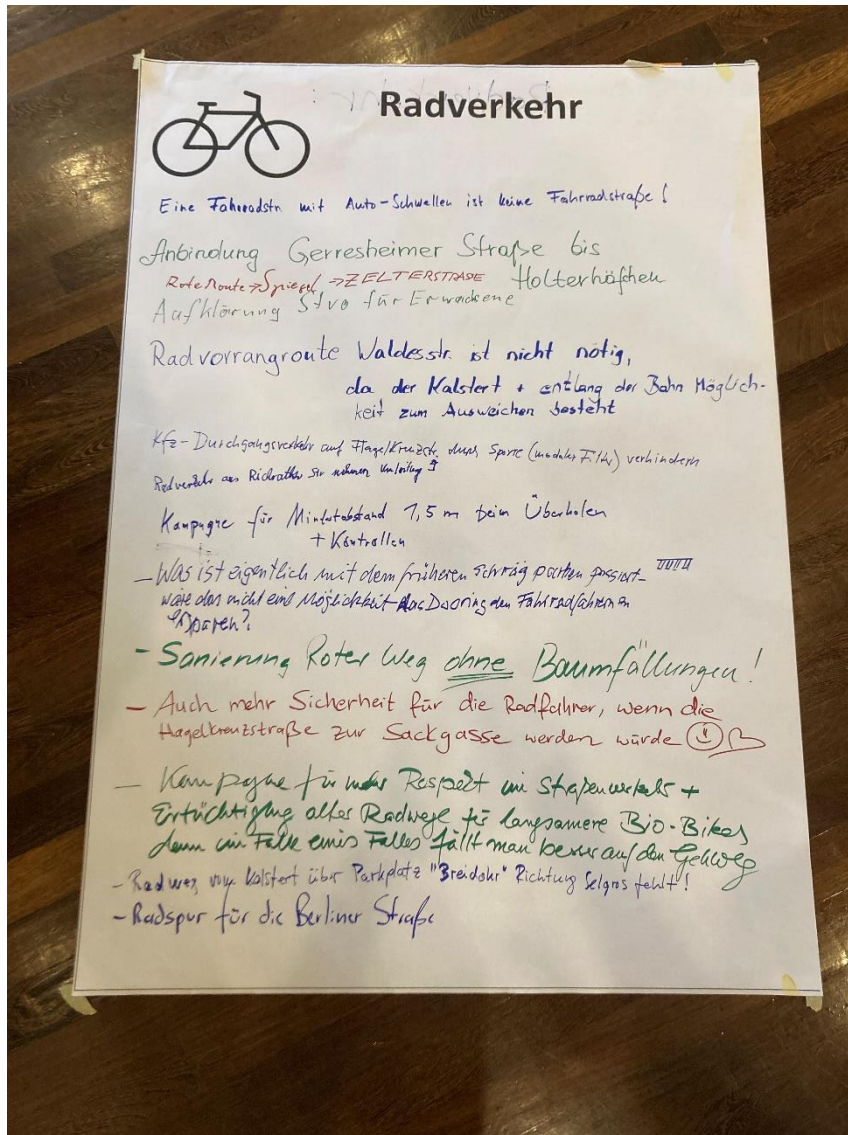


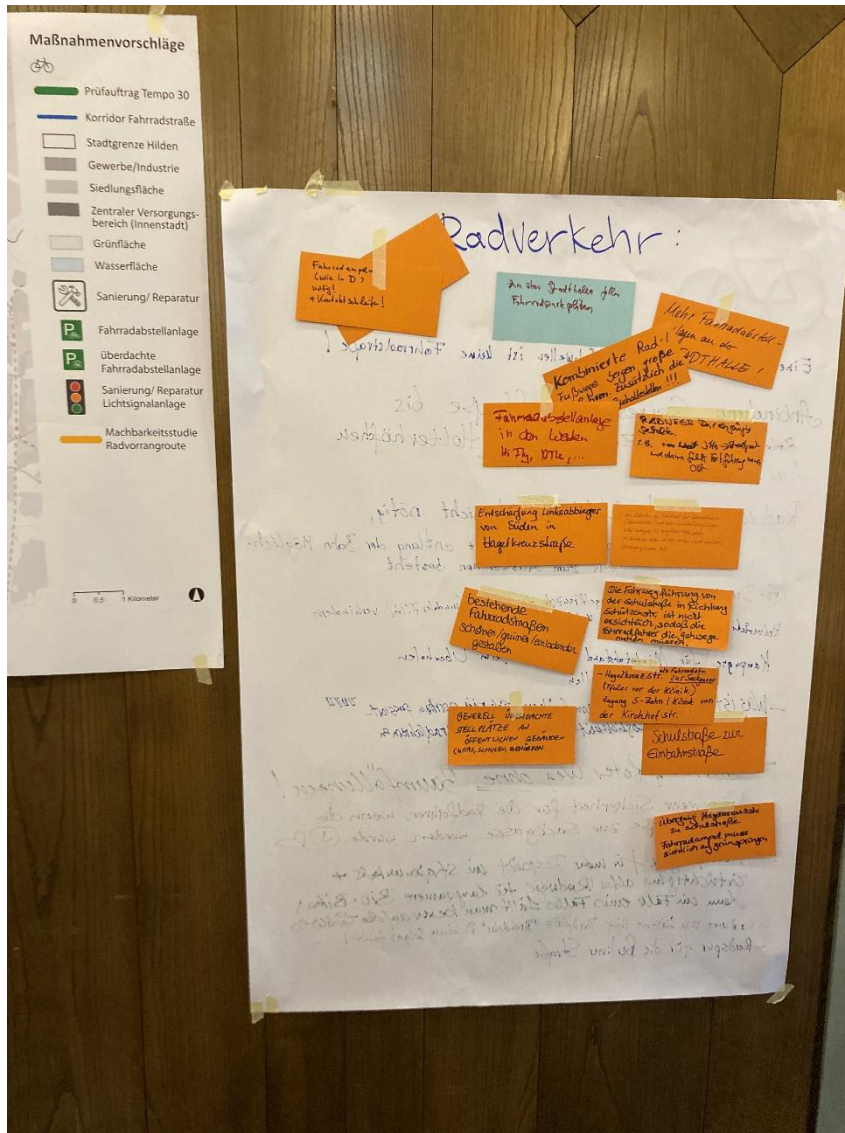
### Einordnung und Umgang mit den Ergebnissen ÖPNV und Multimodalität

- Generelle Befürwortung der Vorschläge Anpassung LSA, Ausbau Barrierefreiheit, Ausbau der Wendeanlage Südfriedhof sowie Echtzeitinformationen, Anbindung Giesenheide und Mobilstationen Hilden Bahnhof und Hilden Süd S
  - **Bedenken:** Rheinbahn steht (zurecht) der Einführung von flächendeckend Tempo 30 kritisch gegenüber
  - **Ausräumen von Bedenken:** Einführung flächendeckend Tempo 30 wird nur in Verbindung mit einer Beschleunigung des ÖPNV durch LSA-Vorrangschaltung an Knotenpunkten akzeptiert (Aussage der Rheinbahn); zudem wird die Rheinbahn wie auch andere Verkehrsunternehmen zunehmend mit dem Thema flächendeckend Tempo 30 konfrontiert → Erarbeitung und Umsetzung von (flächendeckenden) Lösungen zur Beschleunigung/Bevorrechtigung des ÖPNV zur Einhaltung des Taktfahrplans unvermeidbar (andernfalls wird es Anpassungen im Taktfahrplan geben)
- S-Bahn-Anbindung nach Köln: als ergänzender Maßnahmenvorschlag im Maßnahmenkonzept enthalten (Ideenpool)

- Keine Aufnahme Verlängerung der S7 von Solingen über Hilden bis Düsseldorf Flughafen, da bereits eine Anbindung des Düsseldorfer Flughafens mit der S1 besteht
- Einführung Schnellbusse: keine Aufnahme der Maßnahme (ggf. perspektivisch), da erstmal der derzeitige Busbetrieb und die Einhaltung des Taktfahrplans auch unter Berücksichtigung der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 Vorrang hat
- Linienführung O3: bedient überwiegend die Nebenstraßen; ergänzender Maßnahmenvorschlag zur Einführung einer zweiten Ortsbuslinie im Maßnahmenkonzept enthalten (Ideenpool) (Führungsvorschlag z. B. über Kalstert (im VEP 2004 ist bspw. der Vorschlag Linienführung 783 enthalten)
  - Keine Aufnahme einer kostenlosen Stadtbuslinie, da die Kosten für die Stadt zu hoch wären
- Nachtbusangebot: ergänzender Maßnahmenvorschlag zur Einführung eines On-Demand-Ride-sharing-Angebotes für das Stadtgebiet als möglicher Zubringer zum SPNV in den Abend/Nachtstunden (S-Bahn verkehrt an Wochenenden und vor Feiertagen durchgehend) (Ideenpool)
  - Keine Aufnahme Einführung Nachtbusangebot in das Maßnahmenkonzept
- Informationslage ÖPNV: durch die Errichtung von DFI-Light an bis zu neun Haltestellen und von Mobilstationen verbessert sich die Echtzeit-Informationslage für alle Nutzergruppen und Altersklassen

### 3. Radverkehr



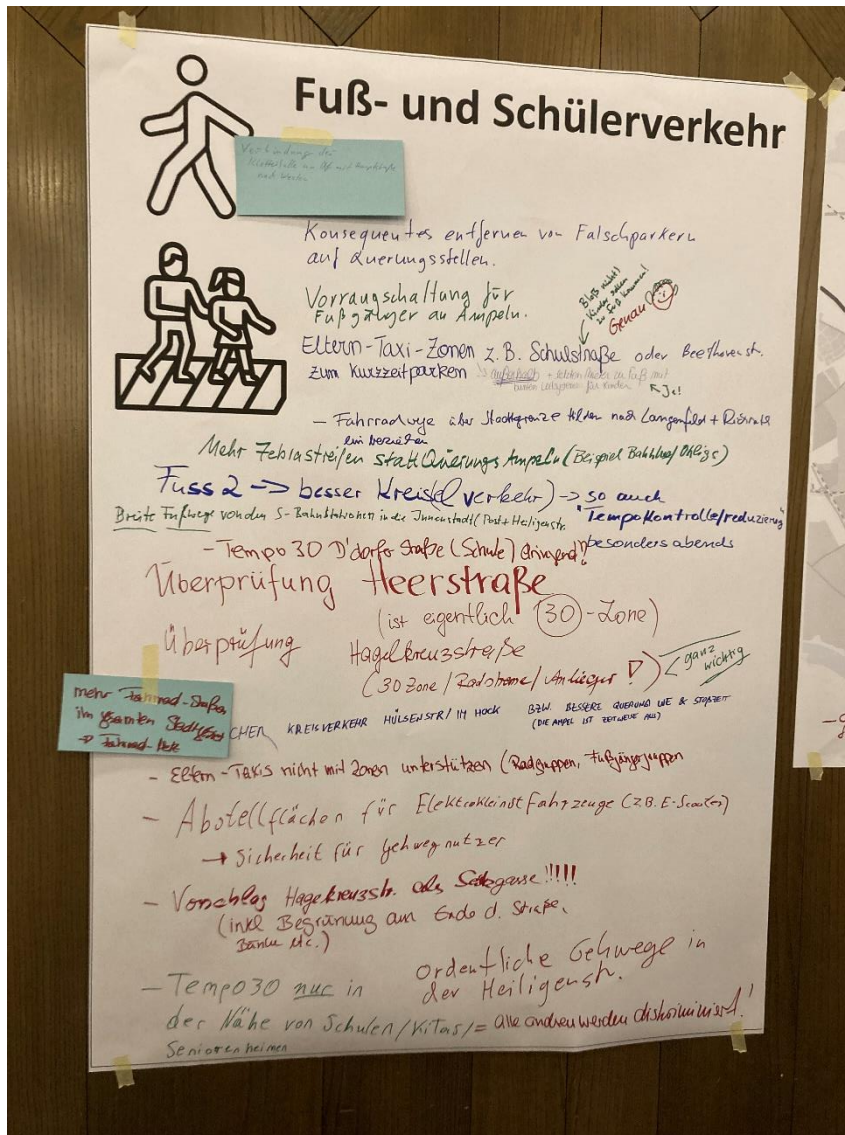


### Einordnung und Umgang mit den Ergebnissen Radverkehr

- Generelle Befürwortung der Vorschläge zur Verbesserung/Sanierung/Umbau bestehender und künftiger Radverbindungen sowie der Errichtung von Abstellmöglichkeiten und Markierungen
  - Bedenken: keine „Alibi“-Fahrradstraßen, d. h. mit Fahrbahnschwellen oder -kissen und Führung des Radverkehrs auf eigenständigen Radverkehrsanlagen im Seitenraum sicherer als auf der Fahrbahn
  - Ausräumen von Bedenken: die Ausweisung und Gestaltung der Fahrradstraßen parallel zur Richrather Straße werden keine „Alibi“-Fahrradstraßen und die bestehenden sollten auf die Ausgestaltung hin überprüft werden; eigenständige Radverkehrsanlagen im Seitenraum können ohne bauliche Eingriffe (u. a. Entfall von Stellplätzen und Grünstreifen inkl. Bäume) nicht flächendeckend realisiert werden, daher wird u. a. die Führung auf der Fahrbahn empfohlen
- Weitere Fahrradstraßen: bisher keine weitere Ausweisung von Fahrradstraßen vorgesehen, da Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf Hauptverkehrsstraßen bei Tempo 30

- Weitere Abstellmöglichkeiten: derzeitige Prüfung weiterer Abstellmöglichkeiten an der Stadthalle durch Amt 66
  - Keine Aufnahme weiterer Abstellmöglichkeiten im Hildener Westen am Sportpark Hilden, da es sich hier um eine Privatfläche handelt (Eigentümer müssen selbst den Nachweis über die Stellplatzerfordernis erbringen)
- Umbau Hagelkreuzstraße zur Sackgasse: als ergänzender Maßnahmenvorschlag im Maßnahmenkonzept enthalten (Ideenpool); ggf. vorab die Untersuchung von Schleichverkehren im Hildener Südwesten durchführen
- Anlage von Radverkehrsanlagen: durchgängige Radwegeverbindungen in Kombination mit Fahrrad-LSA
  - Bei Neuanlage bzw. Sanierung bestehender Anlagen Prüfung der Errichtung von Fahrrad-LSA und Schaffung von direkten, durchgängigen Radwegeverbindungen (Mindestanforderung/-voraussetzung an aktuelle Radwegeplanung und -gestaltung)
- Keine Aufnahme Radweg über Parkplatz „Breidohr“, da Privatfläche
- Keine Radspur Berliner Straße, da die Einrichtung einer Umweltspur bei Reduzierung der Verkehrsmenge durch Tempo 30 vorgesehen ist (ähnelt einem Radfahrstreifen)
- Schulstraße ist bereits eine Einbahnstraße
- Vorschlag Aufnahme Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit als generelle Begleitung der Maßnahmenvorschläge im Radverkehr textlich im Bericht verankern

#### 4. Fuß- und Schülerverkehr



#### Einordnung und Umgang mit den Ergebnissen Fuß- und Schülerverkehr

- Generelle Befürwortung der Vorschläge zur Sanierung und Schulwegsicherung
  - Bedenken: keine Eltern-Taxi-Haltestellen direkt vor den Schulen, Tempo 30 nur vor Schulen/Kitas/Seniorenheimen, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) statt Querungshilfen
  - Ausräumen von Bedenken: Errichtung von Eltern-Taxi-Haltestellen erfolgen in der Regel 200-400 m entfernt von der jeweiligen Schule; abschnittsbezogene Ausweisung von Tempo 30 verbessert die Situation für Fußgänger und Radfahrer nicht und reduziert darüber hinaus auch nicht die Lärmemissionen (siehe Reduzierung „Lärmhotspots“ Lärmaktionsplan Stufe 4 → Mobilitätskonzept greift die betroffenen „Lärmhotspots“ auf und überführt diese in ein zusammenhängendes, sinnvolles Tempo 30-Netz, wodurch sich Lärm- und CO2-Emissionen reduzieren sowie die Verkehrssicherheit flächendeckend ohne bauliche, kostenintensive Eingriffe verbessert
- Vorrangschaltung Fußgänger-LSA: als ergänzender Maßnahmenvorschlag im Maßnahmenkonzept enthalten (Ideenpool)
- Aufwertung bzw. Verkehrsberuhigung Fußwegeverbindung Bahnhof Hilden und Hilden Süd S: als ergänzender Maßnahmenvorschlag im Maßnahmenkonzept enthalten (Ideenpool)

- Entfernen von parkenden Kfz an Querungsstellen: als prioritärer Maßnahmenvorschlag im Maßnahmenkonzept enthalten (Unterbindung von (halbseitigem) Gehwegparken/Ausweitung der Kontrollen)
- Festlegung von Abstellflächen für E-Tretroller und ggf. Leihräder: Abstellflächen/ -bereiche sind an den Zugängen zur Fußgängerzone festgelegt. Außerhalb der Fußgängerzone ist keine Festlegung von Abstellflächen vorgesehen

#### 4. Fazit und weiteres Vorgehen

##### Fazit

- Es wird kein Maßnahmenvorschlag mehrheitlich abgelehnt; nachfolgend die Maßnahmenvorschläge mit den meisten Gegenstimmen
  - Bewertung: Kernvorschlag Tempo 30 + Anpassung Lichtsignalanlagen für den Busverkehr (45 Stimmen „sehr gut“, 18 Stimmen „gut“ und 23 Stimmen „schlecht“)
  - Bewertung: Errichtung Lastenfahrrad Abstellplätze (32 Stimmen „sehr gut“, 30 Stimmen „gut“ und 19 Stimmen „schlecht“)
  - Bewertung: Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit von Gehwegen durch Reduzierung der Freigabe für den Fahrradverkehr (33 Stimmen „sehr gut“, 22 Stimmen „gut“ und 25 Stimmen „schlecht“)
- Teilnehmerzahl der 3. Stadtkonferenz gemessen an der Einwohnerzahl nicht repräsentativ, aber der beste Wert von allen drei Stadtkonferenzen
  - Vor-Ort-Veranstaltungen erreichen nie eine repräsentative Zahl gemessen an der jeweiligen Einwohnerzahl
  - Umfangreiche Bewerbung und Einladung von 100 zufällig ausgewählten Haushalten zur 3. Stadtkonferenz erfolgt
- Empfehlung: auf Basis der Ergebnisse aus der 3. Beteiligungsrunde mit Akteuren aus Verwaltung, Politik sowie Vereinen, Institutionen, benachbarten Kommunen und der Bewohnerinnen und Bewohner Hildens ist eine Zustimmung zu den finalen Maßnahmenvorschlägen folgerichtig
  - Jede im Mobilitätskonzept aufgeführte Maßnahmen wird vor der Umsetzung, wie jeder andere Vorschlag auch, im Detail geprüft und in die entsprechenden politischen Gremien zur Beratung/ Abstimmung gebracht
  - Maßnahmen aus dem Ideenpool stellen perspektivische Maßnahmenvorschläge dar, deren Umsetzung als nicht prioritär oder deren Umsetzung als langfristig und abstimmungsintensiv einzustufen sind (z. B. S-Bahn-Direktverbindung nach Köln)

##### Weiteres Vorgehen

- Weitere Arbeitsschritte: Ausarbeitung der Maßnahmenvorschläge in Steckbriefformat
- Prüfung Aufnahme bzw. Anpassung von bestehenden Maßnahmenvorschlägen auf Basis der Ergebnisse aus der 3. Stadtkonferenz → Abstimmung mit der Verwaltung
- Vorstellung der finalen Maßnahmenvorschläge im STEA am **28.08.2024**  
→ Einarbeitung der Maßnahmenvorschläge in das Mobilitätskonzept und Erstellung des Abschlussberichtes
- Vorstellung des Gesamtkonzeptes **Ende 2024**

Hilden, 11.07.2024  
Lennart Bruhn



## Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

### 3. Stadtkonferenz Mobilität: Maßnahmenvorschläge

Stand: 17.07.2024

## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr



### MIV/ Parken/ Lkw-Verkehr

#### Strategieansatz

1. Kreisverkehr
2. Gehwegparken
3. Lkw-Führung

#### Maßnahmenvorschlag

1. Prüfung Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren:
  - Oststraße/ Elberfelder Straße
  - Richrather Straße/ Baustraße
2. Unterbindung von (halbseitigem) Gehwegparken/ Ausweitung der Kontrollen
3. Aktualisierung des städtischen LKW-Leitsystems/ Beteiligung am System SEVAS (LKW-Navigationssystem für NRW)



### ÖPNV und Multimodalität

#### Strategieansatz

1. Barrierefreiheit
2. Bushaltestelle
3. Bushaltestelle
4. Takt- und Angebotsausweitung
5. Mobilstation

#### Maßnahmenvorschlag

1. Barrierefreier Ausbau Haltepunkt Hilden-Süd S
2. Ausbau Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse
3. Errichtung DFI-Light an mind. neun Haltestellen
4. Erschließung Gewerbegebiet Giesenheide (Schleife der Linie 741)
5. Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/ Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme

## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr



### Fußverkehr und Schülerverkehr

#### Strategieansatz

1. Sanierung
2. Schulweg-  
sicherung
3. Schulweg-  
sicherung
4. Querungs-  
möglichkeit
5. Erhöhung  
Verkehrs-  
sicherheit

#### Maßnahmenvorschlag

1. Gehwegsanierung:
  - Nordseite Düsseldorfer Straße;
  - Beethovenstraße (oder städtebauliche Umgestaltung);
  - Neustraße Abschnitt Benrather Straße - Itter
2. Prüfung der Einführung von „Schulstraßen“
3. Maßnahmen zur Schulwegsicherung/  
Querungsmöglichkeiten:
  - Herderstraße; -Lehmkuhler Weg/ Auf dem Driesch; - Körnerstraße; - Pestalozzistraße
4. Errichtung einer weiteren Querungs-  
möglichkeit Westring/ Schalbruch
5. Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit von  
Gehwegen durch Reduzierung der Freigabe für  
den Fahrradverkehr

## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr


**Radverkehr**
**Strategieansatz**

1. Radwege-  
verbindung
2. Radwege-  
verbindung
3. Führungsform/  
Umbau
4. Radwege-  
verbindung
5. Markierung

**Maßnahmenvorschlag**

1. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Nord-Süd (Beschluss liegt vor)
2. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Ost-West (Spielraum zur Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen durch „Tempo 30“)
3. Anpassung der Führungsform/ Umbau im Abschnitt Bahnunterführung bis Poststraße auf der Benrather Straße
4. Radwegeverbindung nach Langenfeld/Bereich An den Gölden (Fahrbahnreparatur)
5. Vorgezogene Aufstellbereiche im Verlauf der Veloroute 1 und weiterer Bereiche im Stadtgebiet

**Strategieansatz**

6. Abstellmöglich-  
keit
7. Abstellmöglich-  
keit
8. Abstellmöglich-  
keit
9. Sanierung
10. Sanierung

**Maßnahmenvorschlag**

6. Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum
7. Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt Hilden und VHS/ Musikschule
8. Errichtung Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder (Beschluss liegt vor)
9. Reparatur der Lichtsignalanlage Grünstraße/ Pungshausstraße
10. Sanierung des „Roten Weges“ zwischen Nordstraße und Augustastraße

# Maßnahmensteckbriefe: Bewertungskriterien



**Beschreibung**

- textliche Beschreibung der Maßnahmen

**Ziel**

- Darstellung der wichtigsten Ziele

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Benennung der Träger/Akteure und Beteiligten

**Umsetzungsschritte**

- Benennung der nächsten Umsetzungsschritte um die Maßnahme voranzubringen

**Wirkung**

- Benennung der Wirkung der Maßnahmen

**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen und Fördermöglichkeiten**

**Fördermöglichkeiten**

- Benennung von Maßnahmen, die zusammengehören, zusammen umgesetzt werden sollten oder Synergieeffekte erzeugen sowie mögliche Fördertöpfe

**Förderprogramm**

- Einschätzung zu Personalbedarf innerhalb der Verwaltung

**Umsetzungszeitraum**

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                       |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | beständige und fortlaufende Umsetzung |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | kurzfristige Umsetzung                |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittelfristige Umsetzung              |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | langfristige Umsetzung                |

**Kosteneinschätzung** (wenn möglich, grober Betrag)

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                             |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | geringe Kosten zu erwarten  |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittlere Kosten zu erwarten |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | hohe Kosten zu erwarten     |

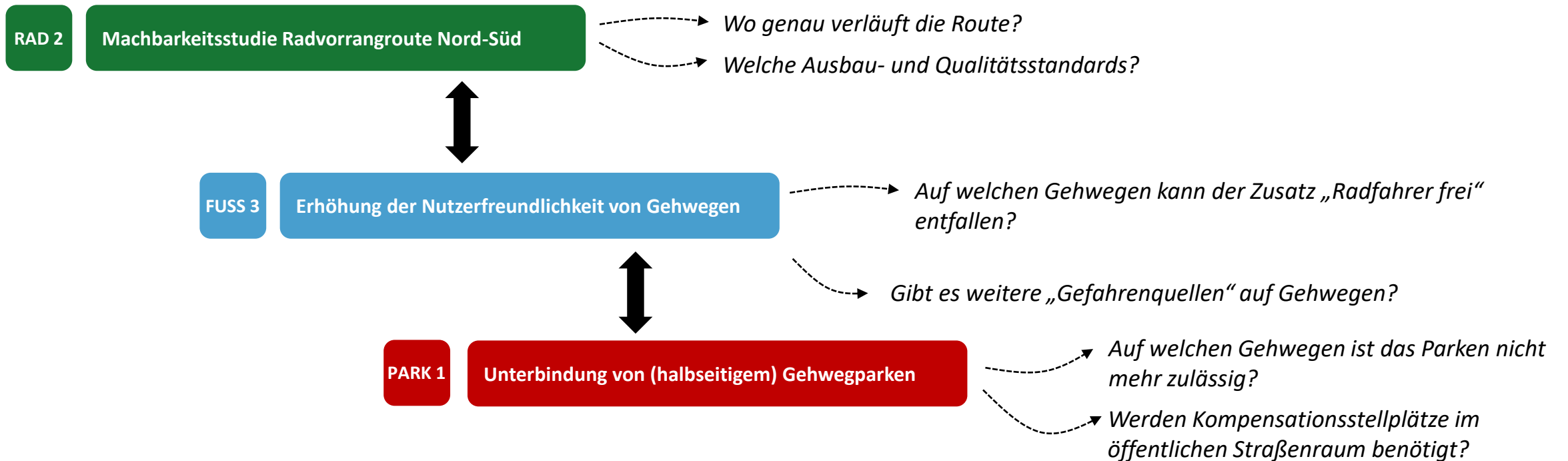
**Klimaschutz**

- |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | geringe klimaschützende Wirkung  |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | mittlere klimaschützende Wirkung |
| <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | hohe klimaschützende Wirkung     |

## Hinweis zur Maßnahmenbündelung

- Manche Maßnahmen greifen ineinander und müssen aufeinander abgestimmt werden (Synergieeffekte)
- Festlegungen bei einer konkreten Maßnahme haben Konsequenzen für andere Maßnahmen

### Beispiel:

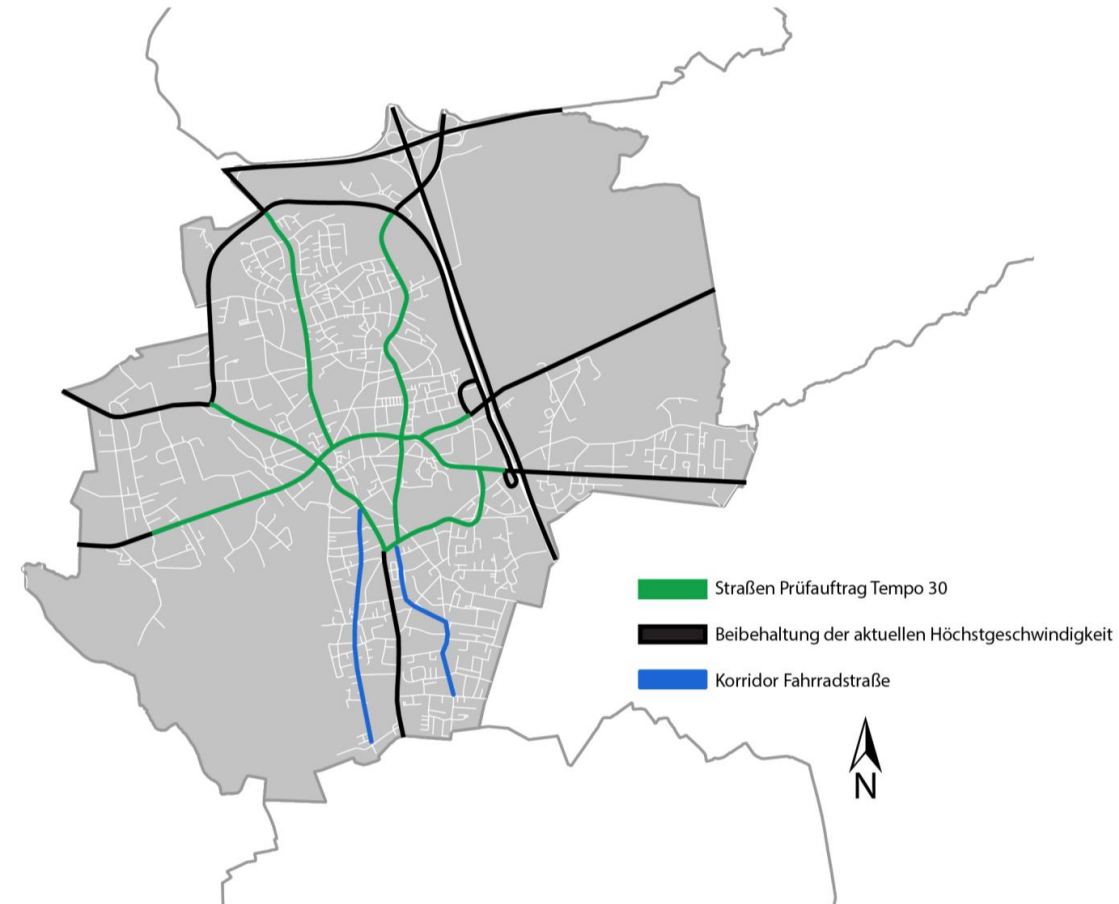
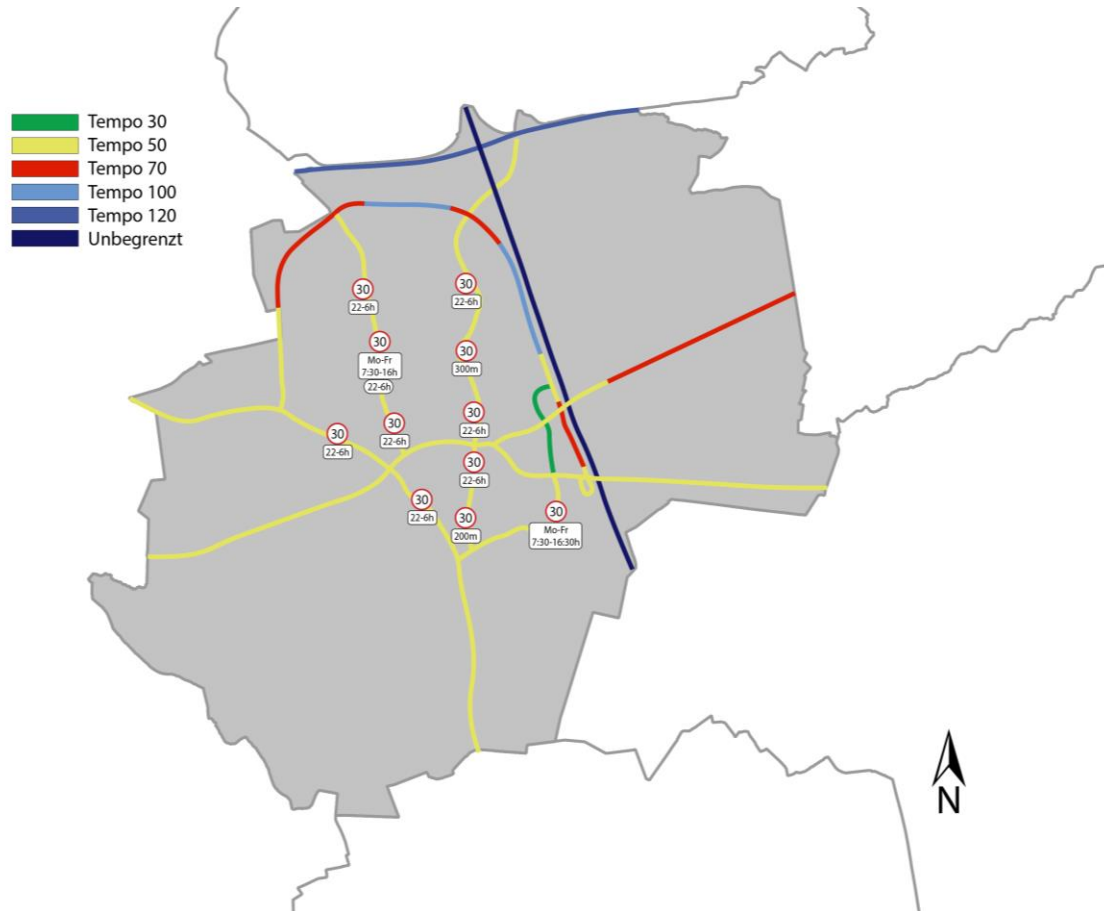


# 1 Kernvorschlag Tempo 30

## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr

- Situation heute: Tempo 30 von 22-6 Uhr

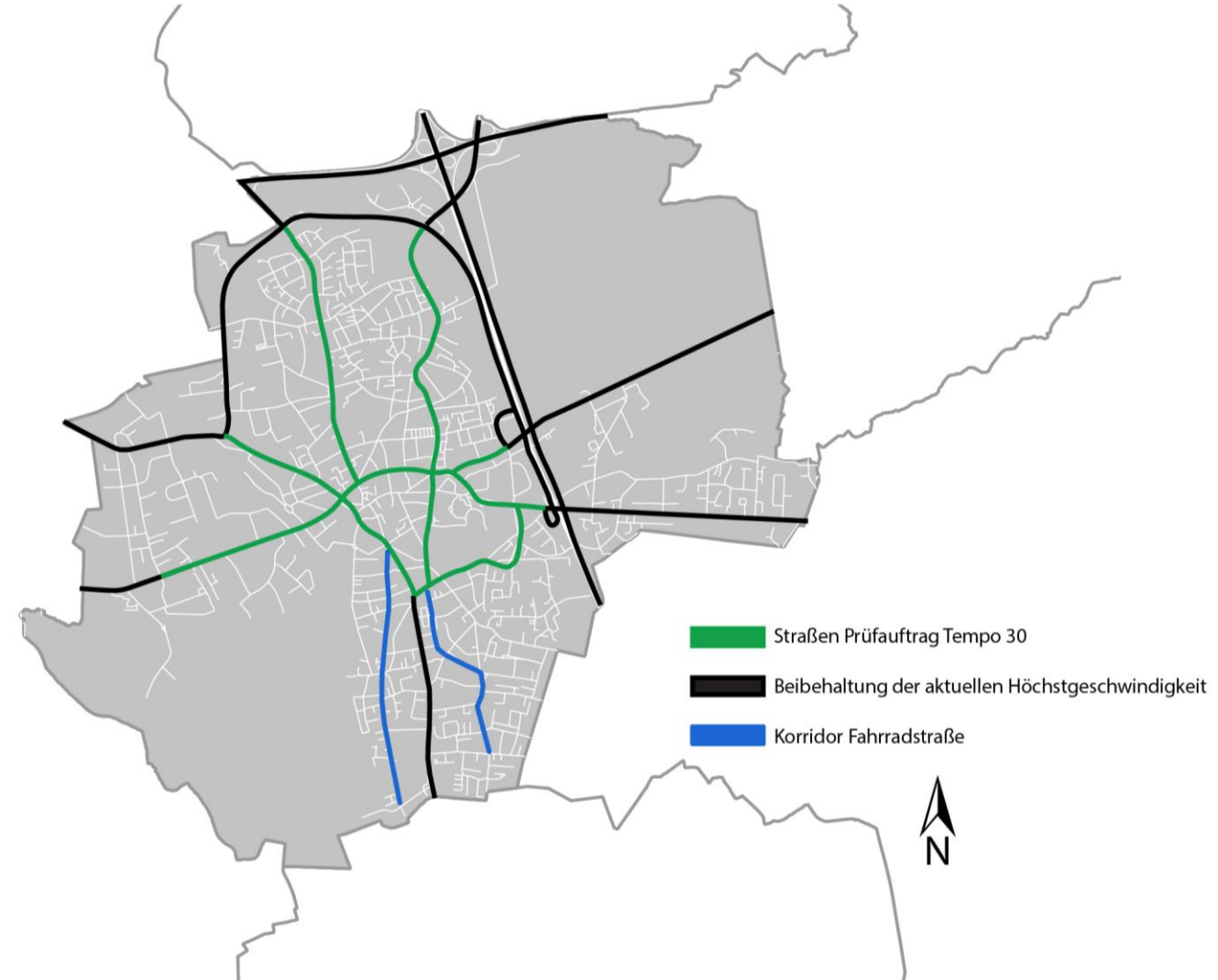
- Situation zukünftig: ganztägig Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr



## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr

### Wirkung

- Verkehrsentlastungen auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen
  - verstärkte Nutzung West-/ Nord-/ Ostring
  - keine Verdrängung der Verkehre in Neben-/ Wohnstraßen (Beibehaltung der dort zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsregelungen)
- Möglichkeit Radverkehr sicher auf der Straße abzuwickeln (gemeinsam mit dem MIV)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radfahrer (Trennung Rad- und Fußverkehr)
- Geringfügig längere Fahrzeiten im MIV
- Einhaltung des Busfahrplans durch Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen (LSA)
- Kein Umbau der Straßen erforderlich



# 2 MIV

# Maßnahmensteckbriefe MIV

**MIV 1** Prüfung Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren

**MIV 1** Prüfung Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren

Die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen (KVP) in Kombination mit Tempo 30 trägt einerseits zur weiteren Verflüssigung des Verkehrs bei und andererseits reduzieren KVP die Lärm- und Schadstoffbelastungen durch die Vermeidung von „stop and go“. Zudem tritt ein geschwindigkeitshemmender Effekt auf, da KVP in der Regel nicht mit überhöhter Geschwindigkeit durchfahren werden können. An folgenden Knotenpunkten sollen KVP geprüft werden:

- Oststraße/ Elberfelder Straße: Verflüssigung des Verkehrs und Erhöhung des Reisezeitvorteils bei Nutzung der Ringstraßen im Zuge der Umsetzung Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen
- Richrather Straße/ Baustraße: Verflüssigung des Verkehrs an einer der Hauptverkehrsknoten im Hildener Süden sowie Hinweis auf Tempo 30

**MIV 1** Prüfung Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren

**Beschreibung**

- Überprüfung der Errichtung von Kreisverkehren an potentiellen Standorten

**Ziel**

- Lenkung des Verkehrs
- Vermeidung von „stop and go“ und den damit verbundenen erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Hilden, Kreis Mettmann, Straßen.NRW

**Umsetzungsschritte**

- Erstellung eines Verkehrsgutachtens für die jeweiligen Knotenpunkte zur Leistungsfähigkeit (< 25.000 DTV/24h in der Summe an allen Zufahren)
- Baulicher Nachweis

**Wirkung**

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

**Kostenschätzung**

- > 500.000 € pro Kreisverkehrsplatz

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Klimaschutz**

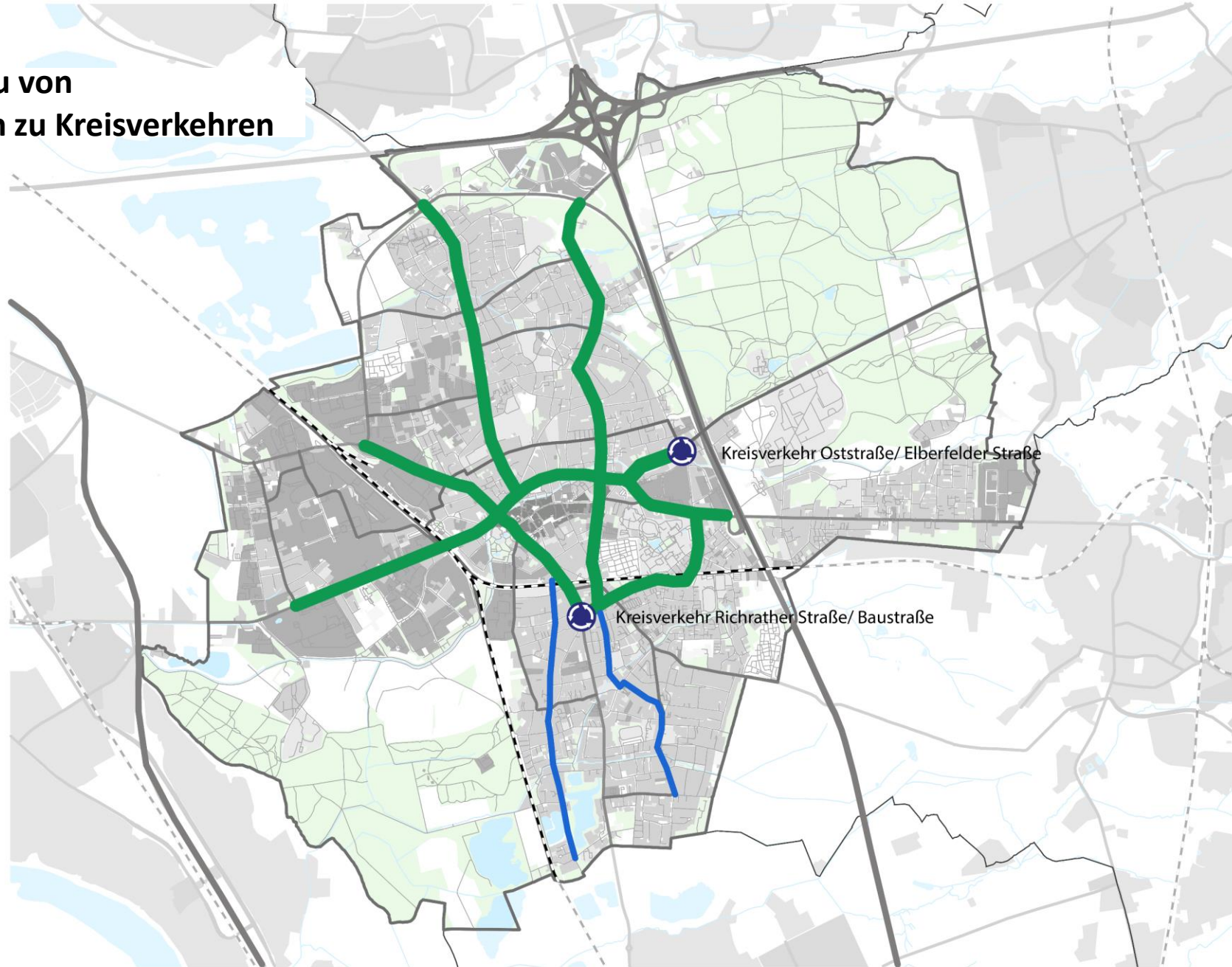


**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**










**Fördermöglichkeiten**

-

# Prüfung Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren



## Maßnahmenvorschläge

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



# 3 Parken

## Maßnahmensteckbriefe MIV

**PARK 1** Unterbindung von (halbseitigem) Gehwegparken/ Ausweitung der Kontrollen

**PARK 1**

## Unterbindung von (halbseitigem) Gehwegparken/ Ausweitung der Kontrollen

Beim Vorgehen gegen illegales Parken auf dem Gehweg kann die Verwaltung im Rahmen einer Ermessensentscheidung zunächst die am stärksten belasteten Quartiere ermitteln, Straßen mit besonders geringer Restgehwegbreite priorisieren und ein entsprechendes Konzept für ein stadtweites Vorgehen umsetzen (ggf. alternative Stellplätze schaffen/ ausweisen). Hierzu gab es ein rechtskräftiges Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 06.06.2024 zum Gehwegparken in Bremen.

Folgende Vorteile bringt die Unterbindung des (halbseitigen) Gehwegparkens mit sich:

- Herstellung der Barrierefreiheit (Rollstühle, Rollatoren, Kinderwägen)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere an Knotenpunkten und Einmündungen und Einhaltung der Fußwegestandards
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

**PARK 1**

## Unterbindung von (halbseitigem) Gehwegparken/ Ausweitung der Kontrollen

### Beschreibung

- Unterbindung von Gehwegparken und Ausweitung der Kontrollen

### Ziel

- Herstellung Barrierefreiheit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr (Einhaltung Fußverkehrsstandards) und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden, Kreis Mettmann

### Umsetzungsschritte

- Definition der Bereiche für die Ausweisung von Halteverboten
- Fortlaufende Anpassung, wenn städtebauliche Änderungen dies erfordern

### Wirkung

- Steuerung des MIV
- Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr
- Städtebauliche Aufwertung

### Kostenschätzung

- > 5.000 € für Beschilderung

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

### Fördermöglichkeiten

-

# 4 Lkw

## Maßnahmensteckbriefe Lkw

- LKW 1** Aktualisierung des städtischen LKW-Leitsystems/ Beteiligung am System SEVAS  
(LKW-Navigationssystem für NRW)

LKW 1

## Aktualisierung des städtischen LKW-Leitsystems/ Beteiligung am System SEVAS

Das Projekt "Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für das Rheinland und NRW" ist im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW initiiert worden. Die Federführung des Projektes liegt beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)/mobil-im-rheinland. Die Stadt Hilden ist bisher noch nicht an diesem Projekt beteiligt (im Gegensatz zu den benachbarten Kommunen). Eine Teilnahme ist jedoch angekündigt. Die Daten der Verkehrszählungen (2021) und des Verkehrsmodells (2022) zeigen, dass gerade die innerstädtischen klassifizierten Straßen (Düsseldorfer Straße, Berliner Straße, Elberfelder Straße, Walder Straße) tägliche Verkehrsbelastungszahlen zwischen 1.200 und 2.800 Lkw liegen. Durch den Kernvorschlag Tempo 30 und der Ausweisung der äußeren Ringstraßen als Umgehungsstraßen für den Lkw-Verkehr werden die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen entlastet.

Durch die Ausweisung eines Lkw-Vorrangroutennetzes in NRW soll der zunehmende Lkw-Verkehr abseits der Autobahnen kanalisiert und vorausschauend mit dem damit verbundenen Verschleiß von Straßen, die für den regelmäßigen Lkw-Verkehr ungeeignet sind, umgegangen werden. Diese Daten werden in einem web-basierten Portal (SEVAS) zusammengeführt und in die Navigationsgeräte eingespeist.

LKW 1

## Aktualisierung des städtischen LKW-Leitsystems/ Beteiligung am System SEVAS

### Beschreibung

- Verhinderung von Lkw-Durchgangsverkehr durch Teilnahme an bundesweitem Navigationsprogramm SEVAS

### Ziel

- Vorrangnetz für Lkw
- Kanalisierung und Lenkung des Lkw-Verkehres abseits der Autobahn

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden, VRS/mobil-im-rheinland

### Umsetzungsschritte

- Anmeldung beim VRS

### Wirkung

- Verringerung der Verkehrsbelastung durch Lkw-Verkehr abseits des Vorrangnetzes

### Kostenschätzung

- -

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

### Fördermöglichkeiten

-

# 5 ÖPNV

## Maßnahmensteckbriefe ÖPNV

- ÖPNV 1 **Barrierefreier Ausbau Haltepunkt Hilden-Süd S**
- ÖPNV 2 **Ausbau Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse**
- ÖPNV 3 **Errichtung DFI-Light an mind. neun Haltestellen**
- ÖPNV 4 **Erschließung Gewerbegebiet Giesenheide (Schleife der Linie 741)**

## ÖPNV 1 **Barrierefreier Ausbau Haltepunkt Hilden-Süd S**

Die Umsetzung von Barrierefreiheit im öffentlichen Personen- nahverkehr (ÖPNV) ist ein strategisch wichtiges Vorhaben, welches zu einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Verkehrspolitik beiträgt. Im Sinne einer gleichberechtigten Teilhabe für alle Bürgerinnen und Bürger ist eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2026 (zuvor 01.01.2022 gem. § 8 Absatz 3 Satz PBefG) zu erreichen.

Aktueller Stand zum barrierefreien Haltestellenausbau:

- Baulast Stadt Hilden: von 152 Haltekanten sind 101 barrierefrei ausgebaut
- Baulast Land NRW: von 20 Haltekanten ist 1 barrierefrei ausgebaut
- Insgesamt wird der Ausbau von 16 weiteren Haltestellen/ Haltekanten durch das Land NRW gefördert

Neben den Haltestellen und -bereiche im Busverkehr sind auch die Haltestellen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) barrierefrei auszubauen. Der Haltepunkt Hilden Süd S stellt eine wichtige regionale Verknüpfung dar.

## ÖPNV 1 **Barrierefreier Ausbau Haltepunkt Hilden-Süd S**

### Beschreibung

- Schaffung einer (vollständigen) Barrierefreiheit im ÖPNV

### Ziel

- Flächendeckende barrierefreie Gestaltung der Haltestellen

### Träger/Akteure/Beteiligte

- VRR, Kreis Mettmann, Stadt Hilden, Straßen.NRW, Verkehrsunternehmen

### Umsetzungsschritte

- -

### Wirkung

- Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen

### Kostenschätzung

- -

### Umsetzungszeitraum



**Bis max. 2026** für alle

Haltestellen im Stadtgebiet

### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**MULTI 1**

### Fördermöglichkeiten

- Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW (Förderquote bis 90 %)

**ÖPNV 2 Ausbau Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse**

Die derzeitige Wendeanlage am Südfriedhof (Linie 741) ist aktuell nicht für den Einsatz von Gelenklinienbussen mit einer Länge von ca. 18 m ausgelegt (Standardlinienbus ca. 12 m Länge). Das Fassungsvermögen eines Gelenklinienbusses ist mit 145-160 Personen (abhängig vom Fahrzeugmodell) rund 50 % höher als bei einem Standardlinienbus.

Durch den Ausbau der Wendeanlage an der Haltestelle Südfriedhof können künftig Gelenklinienbusse eingesetzt und somit mehr Fahrgäste insbesondere zu den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden befördert werden. Außerhalb der Spitzenstunden erhöht zusätzlich der Fahrkomfort für die Fahrgäste, da ausreichend Sitzplätze zur Verfügung stehen.

**ÖPNV 2 Ausbau Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse**
**Beschreibung**

- Ausbau der Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse

**Ziel**

- Einsatz von Gelenkbussen

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Kreis Mettmann, Stadt Hilden, Rheinbahn

**Umsetzungsschritte**

- Ausschreibung der Leistungsphasen 1-3 der HOAI (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung)

**Wirkung**

- Erhöhung der Transportkapazitäten
- Erhöhung des Fahrkomforts

**Kostenschätzung**

- -

**Umsetzungszeitraum**

**Kosteneinschätzung**

**Klimaschutz**

**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**
**MULTI 1**
**Fördermöglichkeiten**

- Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW (Förderquote bis 90 %)

**ÖPNV 3 Errichtung DFI-Light an mind. neun Haltestellen**

Durch dynamische Fahrgastinformationen (DFI) können sich Bus- und Bahnkunden stets genau über das momentane Verkehrsangebot informieren. Die jeweiligen Informationen werden in Echtzeit über verschiedene Anzeigen übermittelt. Dazu zählen stationäre Abfahrtsanzeigen in Bahnhofshallen oder auf Bahn- und Bussteigen, Linienverlaufsanzeigen sowie Haltestellenansage- bzw. Anzeigergeräte in Fahrzeugen und mobile Endgeräte (v. a. Smartphones, Tablet-Computer).

Durch die DFI haben Fahrgäste die Möglichkeit, ihre Fahrtroute anzupassen oder ggf. entstehende Wartezeiten sinnvoll zu nutzen. Zudem können der Realität entsprechende Echtzeitinformationen zu einem gesteigerten Vertrauen in das Verkehrsangebot beitragen und die Fahrgastzufriedenheit steigern. Innerbetrieblich ermöglicht die dahinterliegende Technik u. a. eine kontinuierliche Erfassung der Pünktlichkeit sowie die Anschlusssicherung.



Im Hildener Stadtgebiet werden an mindestens neun Haltestellen DFI-Light-Anlagen errichtet zur Information über Echtzeitangabe und -abfahrtszeit sowie mögliche Störungen/ Ausfälle auf dem Linienweg.

Quelle: eigene Aufnahme, Fritz-Gressard-Platz

**ÖPNV 3 Errichtung DFI-Light an mind. neun Haltestellen**
**Beschreibung**

- Errichtung von DFI-Light an mind. neun Haltestellen im Stadtgebiet

**Ziel**

- Verbesserung der Informationslage im ÖPNV (Angabe Abfahrtszeit, Störungen/ Ausfälle)

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Kreis Mettmann, Stadt Hilden, Rheinbahn

**Umsetzungsschritte**

- Prüfung Standort und Stromanschluss
- Ausschreibung

**Wirkung**

- Erhöhung Reisekomfort
- Verbesserung Informationslage und Planbarkeit bei Nutzung des ÖPNV
- Erfassung Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

**Kostenschätzung**

- <10.000 € pro DFI-Light

**Umsetzungszeitraum**

**Kosteneinschätzung**

**Klimaschutz**

**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**
**Fördermöglichkeiten**

- Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW (Förderquote bis 90 %)

**ÖPNV 4** Erschließung Gewerbegebiet Giesenheide  
(Schleife der Linie 741)

Im Gewerbegebiet Giesenheide im nördlichen Stadtgebiet von Hilden in direkter Nähe zum Autobahnkreuz Hilden (A 46/ A3) sind ca. 600 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte tätig. Die Anbindung mit dem ÖPNV erfolgt derzeit über die gleichnamige Haltestelle „Giesenheide“, welche sich rund 500 m vom ersten Betrieb im Gewerbegebiet südlich der Brücke der L 282 (Nordring) befindet. Um den Einzugsradius und damit die Erschließung mit dem Bus zu verbessern fährt die Linie 741 (Hilden-Südfriedhof – Mettmann Kaldenberger Weg) künftig eine Schleife über das Gewerbegebiet. Der dortige Kreisverkehrsplatz kann zum Wenden (auch für einen Gelenklinienbus) genutzt werden. Folgende Punkte sind umzusetzen:

- Verlegung der Haltestelle „Giesenheide“ in das Gewerbegebiet
- Barrierefreier Ausbau der neuen Haltestelle
- Abstimmung mit der Rheinbahn
- Anpassung des Fahrplans Linie 741
- Prüfung möglicher Busbeschleunigungen zur Minimierung des Fahrzeitverlustes gegenüber dem herkömmlichen Linienweg

**ÖPNV 4** Erschließung Gewerbegebiet Giesenheide (Schleife der Linie 741)

**Beschreibung**

- Erschließung des Gewerbegebietes Giesenheide mit dem Bus

**Ziel**

- Verbesserung der ÖPNV-Erschließung

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Kreis Mettmann, Stadt Hilden, Rheinbahn

**Umsetzungsschritte**

- Abstimmung mit dem Kreis und der Rheinbahn
- Aufnahme der Maßnahme in den Nahverkehrsplan Mettmann
- Verlegung der Haltestelle und Anpassung Linienweg

**Wirkung**

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖPNV

**Kostenschätzung**

- -

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Klimaschutz**



**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**



**Fördermöglichkeiten**

- Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW (Förderquote bis 90 %)

# 6 Multimodalität

## Maßnahmensteckbriefe Multimodalität

**MULTI 1** Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme



## Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme

Unter Mobilstationen werden multimodale Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. An den bereits feststehenden Haltepunkten Hilden Bahnhof und Hilden Süd S ist die Errichtung von Mobilstationen nach VRR-Vorgaben sowie die Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme vorgesehen. Somit können eine Vielzahl von Menschen den SPNV nutzen ohne dabei auf dem Weg zum Bahnhof bzw. Haltepunkt auf den eigenen Pkw zurückgreifen zu müssen. Es wird eine schnelle und einfache Wegekette ermöglicht.

Für den VRR gibt es bereits ein Feinkonzept zur flächendeckenden Errichtung von Mobilstationen. In der Stadt Hilden sind folgende Standorte für die Errichtung von Mobilstationen vorgesehen:

- Fritz-Gressard-Platz
- Gabelung
- Bahnhof Hilden
- Hilden Süd S

MULTI 1

## Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme

Folgende Anpassungen sind für den Bahnhof Hilden vorgesehen:

- Errichtung Stele
- Wegweisung Mobilstation
- Aushang/ Errichtung Umgebungsplan

Folgende Anpassungen sind für den Haltepunkt Hilden Süd S:

- Errichtung Digitale Fahrgastinformation (DFI)
- Errichtung Stele
- Wegweisung Mobilstation
- Barrierefreier Ausbau

MULTI 1

## Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme

### Beschreibung

- Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die Vorgaben VRR und Einrichtung Vorrangflächen für Leihräder

### Ziel

- Stärkung der multi-/ intermodalen Mobilität insb. an ÖPNV-Stationen
- Ausweitung des Mobilitätsangebotes
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden, Kreis Mettmann, VRR

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung einzelner Komponenten
- Bauliche Umsetzung

### Wirkung

- Reduzierung des MIV im Stadtgebiet
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

### Kostenschätzung

- Je ca. 30.000 € Stele und Wegweisung
- Je ca. 2.000 € Umgebungsplan
- Je ca. 45.000 € DFI

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV 1

### Fördermöglichkeiten

- Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“

**MULTI 1**

## Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme

### Fördermöglichkeiten

- Investitionsförderung der Zweckverbände
- Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
- Klimaschutz durch Radverkehr
- Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“

**MULTI 1**

## Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme

### Beschreibung

- Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die Vorgaben VRR und Einrichtung Vorrangflächen für Leihräder

### Ziel

- Stärkung der multi-/ intermodalen Mobilität insb. an ÖPNV-Stationen
- Ausweitung des Mobilitätsangebotes
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden, Kreis Mettmann, VRR

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung einzelner Komponenten
- Bauliche Umsetzung

### Wirkung

- Reduzierung des MIV im Stadtgebiet
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

### Kostenschätzung

- Je ca. 30.000 € Stele und Wegweisung
- Je ca. 2.000 € Umgebungsplan
- Je ca. 45.000 € DFI

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV 1

### Fördermöglichkeiten

- Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“

# 7 Fußverkehr

## Maßnahmensteckbriefe Fußverkehr

**FUSS 1 Gehwegsanierung**

**FUSS 2 Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit Westring/ Schalbruch**

**FUSS 3 Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit von Gehwegen durch Reduzierung der Freigabe für den Fahrradverkehr**

**FUSS 1 Gehwegsanierung**

Qualitätsansprüche an Gehwege sind die Oberflächenbeschaffenheit, die möglichst angenehm, leicht und rutsicher sein sollte. Außerdem sollten Gehwege über längere Distanzen einsehbar und frei von Hindernissen und Verschwenkungen sein. Bei der Beleuchtung von Fußwegen ist darauf zu achten, dass Schattenbildung und Dunkelfelder vermieden werden. Kfz-Verkehr darf auf Fußwegen nicht parken. Für mobilitätseingeschränkte Personen sind straßenbegleitende Gehflächen durch taktile, visuelle und hindernisfreie Elemente auszustatten. In angemessenen Abständen sollten zusätzlich Bänke als Aufenthaltsmöglichkeit installiert werden, sodass für bestimmte Fußgängertypen (bspw. Senioren) die Reichweite erhöht wird.

In Hilden sind folgende Gehwege bzw. Abschnitte zu sanieren:

- Nordseite Düsseldorfer Straße
- Beethovenstraße (oder städtebauliche Umgestaltung)
- Neustraße Abschnitt Benrather Straße - Itter

**FUSS 1 Gehwegsanierung**
**Beschreibung**

- Sanierung von Gehwegen

**Ziel**

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Straßen.NRW, Kreis Mettmann, Stadt Hilden

**Umsetzungsschritte**

- Ausschreibung der Leistungsphasen 1-3 der HOAI (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung)

**Wirkung**

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

**Kostenschätzung**

- -

**Umsetzungszeitraum**

**Kosteneinschätzung**

**Klimaschutz**

**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**
**Fördermöglichkeiten**

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Um Bagatelluntergrenzen zu vermeiden, sind Maßnahmen zu bündeln

FUSS 2

## Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit Westring/ Schalbruch

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Erschließung des Naherholungsgebietes rund um den Menzel- und Elbsee ist die Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr am Westring/ Schalbruch (Unfallhäufungsstelle) zu prüfen. Die bestehende Querungsmöglichkeit (Mittelinsel) südlich des Knotenpunktes wird durch eine weitere Querungsmöglichkeit nördlich des Knotenpunktes ergänzt:

- Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit nördlich des Knotenpunktes Westring/ Schalbruch, z. B. in Form einer Lichtsignalanlage (LSA) oder Mittelinsel

FUSS 2

## Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit Westring/ Schalbruch

### Beschreibung

- Errichtung einer Querungshilfe Westring/ Schalbruch, z. B. LSA oder Mittelinsel

### Ziel

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Straßen.NRW, Land, Kreis Mettmann, Stadt Hilden

### Umsetzungsschritte

- Ausschreibung der Leistungsphasen 1-3 der HOAI (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung)

### Wirkung

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

### Kostenschätzung

- 20.000-50.000 € für eine Querungsmöglichkeit (LSA oder Mittelinsel)

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz

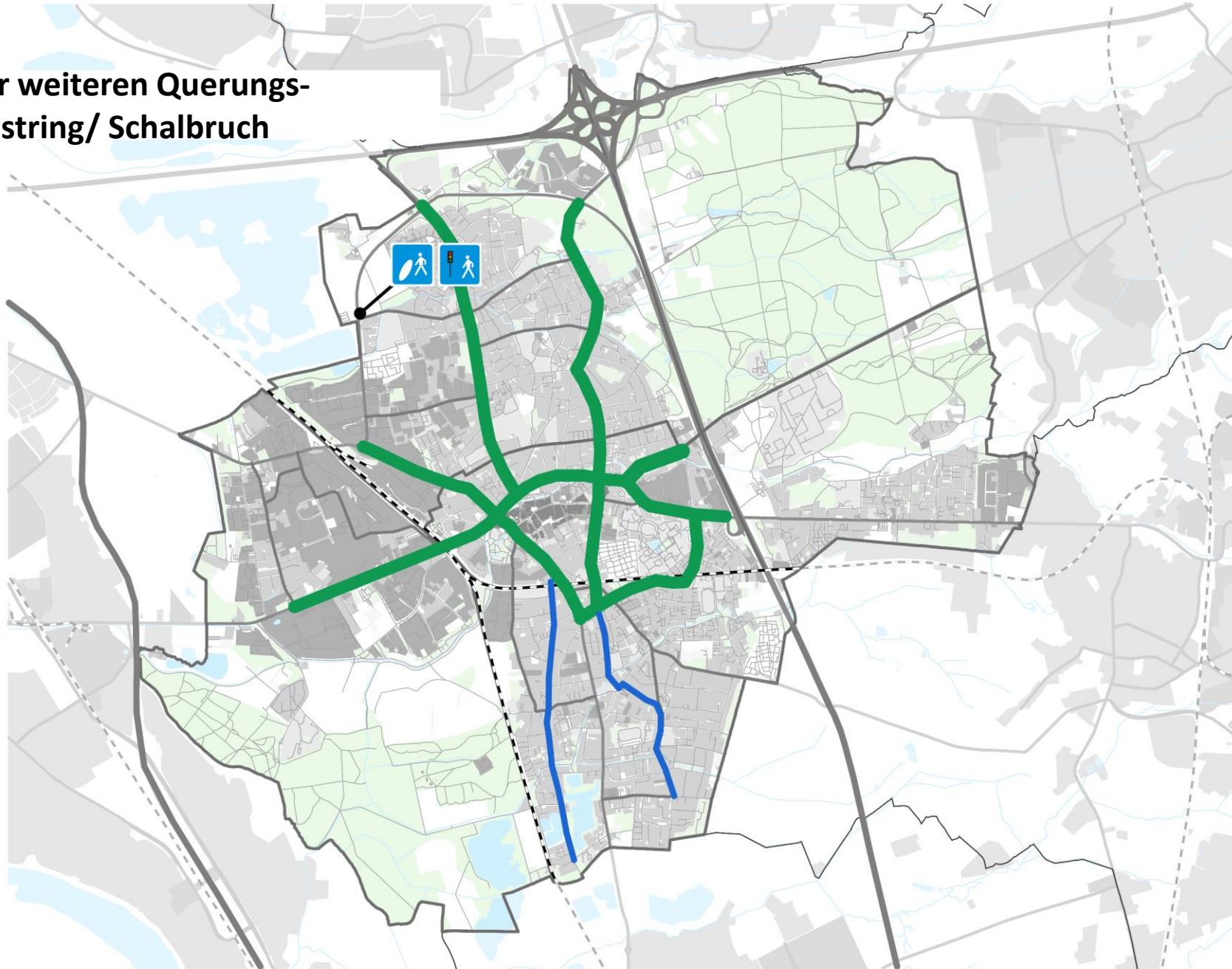


### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen











### Fördermöglichkeiten

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Um Bagatelluntergrenzen zu vermeiden, sind Maßnahmen zu bündeln

## Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit Westring/ Schalbruch



### Maßnahmenvorschläge

-   Prüfung Errichtung Querungshilfe
-  Prüfauftrag Tempo 30
-  Korridor Fahrradstraße
-  Stadtgrenze Hilden
-  Gewerbe/Industrie
-  Siedlungsfläche
-  Zentraler Versorgungsbereich (Innenstadt)
-  Grünfläche
-  Wasserfläche



FUSS 3

## Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit von Gehwegen durch Reduzierung der Freigabe für den Fahrradverkehr

In der Stadt Hilden sind an vielen klassifizierten innerstädtischen Straßen Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Dies ist aufgrund der dortigen Führungsformen, fehlenden Straßenbreiten und erhöhtem Kfz-Aufkommen oftmals die einzige schnelle Lösung zur sicheren Führung des Radverkehrs gewesen. Auf diesen Abschnitten ist besondere Rücksicht auf den Fußverkehr zu nehmen und die Geschwindigkeit entsprechend anzupassen. Da dies nicht immer gegeben ist und die Fahrräder aufgrund von elektronischer Unterstützung (Pedelecs) leicht höhere Geschwindigkeiten erreichen, ist eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs, dort wo viele Menschen zu Fuß unterwegs sind, sinnvoll. Durch den Kernvorschlag Tempo 30 ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (gemeinsam mit dem MIV auf der Fahrbahn) verträglich. An u. a. folgenden Straßen ist das Zusatzzeichen 1022-10 „Gehweg, Radfahrer frei“ aufzuheben:

- Gerresheimer Straße (nicht benutzungspflichtige Radschutzstreifen)
- Eller Straße (nicht benutzungspflichtige Radschutzstreifen)
- Benrather Straße/ Klotzstraße/ Richrather Straße (bis Baustraße)
- Hochdahler Straße (nicht benutzungspflichtige Radschutzstreifen)
- Düsseldorfer Straße (nicht benutzungspflichtige Radschutzstreifen Abschnitt Bahnhofsallee – Bahnhofsbrücke)
- Kirchhofstraße (nicht benutzungspflichtige Radschutzstreifen)
- Walder Straße (kein Angebot oder nicht benutzungspf. Radschutzstreif.)

FUSS 3

## Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit von Gehwegen durch Reduzierung der Freigabe für den Fahrradverkehr

### Beschreibung

- Aufhebung „Gehweg, Radfahrer frei“ in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen

### Ziel

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen
- Stärkung des Fußverkehrs

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Straßen.NRW, Kreis Mettmann, Stadt Hilden

### Umsetzungsschritte

- Prüfung der Straßenabschnitte (s. Radverkehrskonzept Kreis Mettmann)
- Anordnung durch Straßenverkehrsbehörde

### Wirkung

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

### Kostenschätzung

- <5.000 € für Abbau Zusatzzeichen „Gehweg, Radfahrer frei“

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

### Fördermöglichkeiten

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Um Bagatelluntergrenzen zu vermeiden, sind Maßnahmen zu bündeln

# 8 Schülerverkehr

## Maßnahmensteckbriefe Schülerverkehr

SCHÜ 1

Prüfung der Einführung von „Schulstraßen“

SCHÜ 2

Maßnahmen zur Schulwegsicherung/ Querungsmöglichkeiten

## SCHÜ 1 Prüfung der Einführung von „Schulstraßen“

- Einrichtung eines Reallabors: bis zu sechsmonatige Sperrung einer ausgewählten Straße im Schuljahr 2025/ 2026
- Sperrung zu Schulbeginn und -ende durch Schilder, Verkehrshütchen und ggf. Barken
- Ggf. „Zufahrt verboten, Bewohner frei“; alternativ Ein- und Ausfahrverbot jeglicher Kfz
- Prüfung Einrichtung (weiterer) Eltern-Taxi-Haltestelle in 200-400 m Entfernung zur Schule
- Frühzeitige Einbindung aller Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Eltern (z. B. Öffentlichkeitsveranstaltung, Schul-/ Straßenfest)
- Vorbereitung einer guten Argumentationsgrundlage zur Einrichtung der Schulstraße
- Wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung des Verkehrsversuchs

Als Vorbild kann das Reallabor der Stadt Essen an der Bardelebenstraße im Stadtteil Holsterhausen dienen. Der Versuchszeitraum erstreckte sich von September 2023 bis Mai 2024. Die rund 170 m lange Nebenstraße wurde dreimal am Tag komplett gesperrt (Zufahrt verboten, Bewohner frei). Die Testphase wurde von der Universität Duisburg-Essen begleitet, die Förderung lief über die MobilitätsWerkStadt 2025 des BMBF). Die Ergebnisse fielen überwiegend positiv aus, so dass die Testphase in einen Dauerzustand überführt wird (Stand 02/2024).

## SCHÜ 1 Prüfung der Einführung von „Schulstraßen“

### Beschreibung

- Prüfung Einrichtung von Schulstraßen

### Ziel

- Verkehrssicherheit bei Kindern fördern
- Stärkung der Selbstständigkeit von Kindern im Straßenverkehr
- Schaffung eines Bewusstseins bei Kindern, Jugendlichen und vor allem Eltern, dass Mobilität auch mit minimalem MIV-Einsatz erfolgen kann
- Senkung der Hol- und Bringverkehre

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden, Schulen, Straßenverkehrsbehörde, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Polizei

### Umsetzungsschritte

- Weiterentwicklung der bisherigen Aktivitäten
- Durchführung eines mehrmonatigen Reallabors „Temporäre Schulstraße“

### Wirkung

- langfristig hohe Wirkung bei Verstetigung von Verhaltensmustern

### Kostenschätzung

- -

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

### Fördermöglichkeiten

- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

**SCHÜ 2** **Maßnahmen zur Schulwegsicherung/  
Querungsmöglichkeiten**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Schülerinnen und Schüler sowie zur Förderung des zu Fuß Gehens wird an folgenden Standorten eine Querungsmöglichkeit bzw. eine Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgeschlagen:

- Herderstraße
- Lehmkuhler Weg/ Auf dem Driesch
- Körnerstraße
- Pestalozzistraße

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit kann bspw. durch eine Verbesserung der Sichtbeziehungen, die Errichtung einer Querungshilfe (z. B. Mittelinsel, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) oder die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgen (Kernvorschlag Tempo 30).

**SCHÜ 2** **Maßnahmen zur Schulwegsicherung/ Querungsmöglichkeiten**

**Beschreibung**

- Erhöhung der Schulwegsicherung bzw. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten

**Ziel**

- Verkehrssicherheit bei Kindern fördern
- Stärkung der Selbstständigkeit von Kindern im Straßenverkehr
- Senkung der Hol- und Bringverkehre aufgrund verbesserte Bedingungen auf dem Weg zu Fuß zur Schule

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Hilden, Schulen, Straßenverkehrsbehörde, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Polizei

**Umsetzungsschritte**

- Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Wirkung**

- langfristig hohe Wirkung bei Verstetigung von Verhaltensmustern

**Kostenschätzung**

- -

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Klimaschutz**



**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

**Fördermöglichkeiten**

- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

# 9 Radverkehr

## Maßnahmensteckbriefe Radverkehr

- RAD 1** Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Nord-Süd
- RAD 2** Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Ost-West
- RAD 3** Anpassung der Führungsform/ Umbau im Abschnitt Bahnunterführung bis Poststraße auf der Benrather Straße
- RAD 4** Radwegeverbindung nach Langenfeld/ Bereich An den Gölden (Fahrbahnreparatur)
- RAD 5** Vorgezogene Aufstellbereiche im Verlauf der Veloroute 1 und weiterer Bereiche im Stadtgebiet
- RAD 6** Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum
- RAD 7** Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt Hilden und VHS/ Musikschule
- RAD 8** Errichtung Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder
- RAD 9** Reparatur der Lichtsignalanlage Grünstraße/ Pungshausstraße
- RAD 10** Sanierung des „Roten Weges“ zwischen Nordstraße und Augustastraße

**RAD 1 Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Nord-Süd**

Eine attraktive, schnelle, direkte und komfortable Radwegeverbindung für den Alltagsradverkehr soll durch eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Radvorrangroute (RVR) Nord-Süd geprüft werden. Dies wurde bereits im Radverkehrskonzept des Kreises empfohlen und soll durch eine vertiefende Studie geprüft werden. Die Ausbau- und Qualitätsstandards einer RVR liegen unterhalb eines Radschnellweges (RSV) und oberhalb der Mindestausbaustandards gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), d. h. gängige Führungsformen und Ausbau-/ Qualitätsstandards sind:

- Grundsätzlich Trennung von Rad- und Fußverkehr bevorzugt
- Selbständig geführte Radwege innerorts/ außerorts:  $\geq 3,00$  m
- Fahrbahnbegleitender Einrichtungsradweg innerorts/ außerorts: 2,50 m
- Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsradweg innerorts/ außerorts: 3,00 m
- Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen innerorts 4,60 m
- Radfahrstreifen (Einrichtungsverk. inkl. Breitstrich zur Fahrbahn): 2,75 m
- Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten (z. B. „Grüne Welle“ für Radfahrende, Vorfahrtsregelungen)
- Reinigung und Winterdienst sind regelmäßig durchzuführen

Nachdem eine Machbarkeitsstudie fertiggestellt worden ist, ist in einem nächsten Schritt ein Feinkonzept für den Routenverlauf zu erarbeiten. Die Richrather Straße sowie die Kirchhofstraße und Hochdahler Straße als auch die Gerresheimer Straße stellen hierbei die schnellstmögliche Route dar.

**RAD 1 Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Nord-Süd**
**Beschreibung**

- Beauftragung einer Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Nord-Süd

**Ziel**

- Direkte, komfortable Verbindung innerhalb Hildens und auf wichtigen Pendler Routen in die Region (hoher Quell- und Zielverkehr)

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Hilden, Kreis Mettmann, Straßen.NRW, Bund

**Umsetzungsschritte**

- Voruntersuchung, Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsprüfung
- Entwurfsplanung
- Genehmigungsverfahren
- Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe
- Bau

**Wirkung**

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

**Kostenschätzung**

- <25.000 € Machbarkeitsstudie

**Umsetzungszeitraum**

**Kosteneinschätzung**

**Klimaschutz**

**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**
**RAD 2**
**Fördermöglichkeiten**

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus

**RAD 2 Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Ost-West**

Die Ausbau- und Qualitätsstandards einer Radvorrangroute (RVR) siehe RAD 1. Im Gegensatz zur potenziellen RVR Nord-Süd gibt es in Ost-West-Richtung bereits eine ausgewiesene Veloroute von Solingen über Hilden bis nach Düsseldorf-Benrath (Teilstück Düsseldorfer Straße ab dem Knotenpunkt Neustraße/ Bahnhofsallee (Veloroute 1). Auf diesem Abschnitt sind bereits Vorschläge zur Ertüchtigung und Ausbau der Radverkehrsanlagen und Führungsformen im Radverkehrskonzept des Kreises Mettmann gemacht worden.

- Anpassung Knotenpunkt Neustraße/ Bahnhofsallee
- Markierung Radfahrstreifen statt Radschutzstreifen Düsseldorfer Straße
- Ausbau Radweg Nordseite Düsseldorfer Straße

Durch den Kernvorschlag Tempo 30 und die mögliche Umwandlung jeweils einer Fahrspur auf der Berliner Straße in eine Umweltspur ergäbe sich die Möglichkeit der Fortführung der RVR nach Osten. Folgende Abschnitte sind im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertiefend zu betrachten:

- Benrather Straße inkl. Knotenpunkt Benrather Straße/ Ellerstraße
- Knotenpunkt Berliner Allee/ Hochdahler Straße
- Knotenpunkt Berliner Straße/ Elberfelder Straße
- Gesamter Abschnitt Walder Straße inkl. Knotenpunkte
- Ggf. alternative Trasse parallel zur Walder Straße

**RAD 2 Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Ost-West**
**Beschreibung**

- Beauftragung einer Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Ost-West

**Ziel**

- Direkte, komfortable Verbindung innerhalb Hildens und auf wichtigen Pendler Routen in die Region (hoher Quell- und Zielverkehr)

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Hilden, Kreis Mettmann, Straßen.NRW, Bund

**Umsetzungsschritte**

- Voruntersuchung, Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsprüfung
- Entwurfsplanung
- Genehmigungsverfahren
- Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe
- Bau

**Wirkung**

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

**Kostenschätzung**

- <25.000 € Machbarkeitsstudie

**Umsetzungszeitraum**

**Kosteneinschätzung**

**Klimaschutz**

**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**
**RAD 1**
**Fördermöglichkeiten**

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus

**RAD 3**

### Anpassung der Führungsform/ Umbau im Abschnitt Bahnunterführung bis Poststraße auf der Benrather Straße

Der Abschnitt von der Bahnunterführung bis zur Poststraße ist ca. 250 m lang und stellt ein bedeutsames Teilstück in Ost-West-Richtung dar. Der markierte Radschutzstreifen aus Richtung Bahnunterführung endet kurz hinter dem Knotenpunkt Neustraße/ Bahnhofsallee. Der Radverkehr wird bei Tempo 50 auf der Fahrbahn geführt (ca. 11,0 m bauliche Breite).

Im kreisweiten Radverkehrskonzept wird die Markierung von Radfahrstreifen und die Neuordnung des ruhenden Verkehrs vorgeschlagen. Falls dies aufgrund des Straßenquerschnitts (mind. 11 m Fahrbahnbreite notwendig) nicht möglich ist, stellt eine Führung bei Tempo 30 auf der Fahrbahn (Kernvorschlag Tempo 30) und die Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Entfall) eine Alternative dar.

**RAD 3**

### Anpassung der Führungsform/ Umbau im Abschnitt Bahnunterführung bis Poststraße auf der Benrather Straße

#### Beschreibung

- Anpassung der Führungsform/ Umbau im Abschnitt Bahnunterführung

#### Ziel

- Schließung Netzlücke
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung des Radverkehrsanteils

#### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden, Kreis Mettmann, Straßen.NRW

#### Umsetzungsschritte

- Entwurfsplanung
- Genehmigungsverfahren
- Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe
- Bau

#### Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

#### Kostenschätzung

- -

#### Umsetzungszeitraum



#### Kosteneinschätzung



#### Klimaschutz



#### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**RAD 2**

#### Fördermöglichkeiten

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus

**RAD 4**

### Radwegeverbindung nach Langenfeld/ Bereich An den Gölden (Fahrbahnreparatur)

Die bestehende Radwegeverbindung vom Itterradweg über die Straße An den Gölden bis zum Oerkhaussee und weiter bis nach Langenfeld stellt eine wichtige Verbindung parallel zur Richrather Straße dar. Die Fahrbandecke ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu ertüchtigen.

**RAD 4**

### Radwegeverbindung nach Langenfeld/ Bereich An den Gölden (Fahrbahnreparatur)

#### Beschreibung

- Reparatur der Fahrbahndecke nach Langenfeld/ An den Gölden

#### Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung des Radverkehrsanteils

#### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden, Kreis Mettmann

#### Umsetzungsschritte

- Fahrbahnreparatur durch die Stadt Hilden

#### Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

#### Kostenschätzung

- -

#### Umsetzungszeitraum



#### Kosteneinschätzung



#### Klimaschutz



#### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**RAD 1**

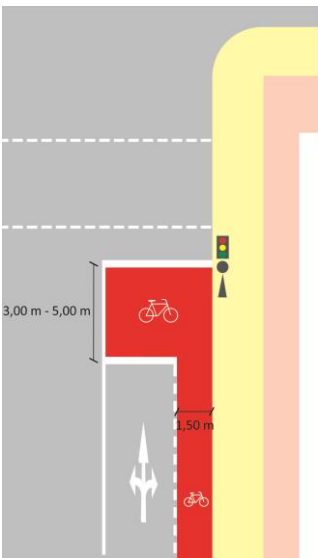
#### Fördermöglichkeiten

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus

RAD 5

## Vorgezogene Aufstellbereiche im Verlauf der Veloroute 1 und weiterer Bereiche im Stadtgebiet

An größeren Knotenpunkten entlang der Veloroute 1 (Solingen – Hilden – D-Benrath), bei denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, stehen Radfahrer häufig eng neben dem wartenden Kfz. Ihnen sollte Vorrang gewährt werden. Es besteht die Möglichkeit, an Knotenpunkten mit Signalisierung eine aufgeweitete Radaufstellfläche zu markieren, um die Radfahrenden beim Aufstellen und Anfahren in das Blickfeld des Kfz-Verkehrs zu rücken. Die Radaufstellfläche sollte mindestens 3,00 bis 5,00 m lang sein sowie mit Fahrradpiktogrammen und im Idealfall mit roter Farbe deutlich markiert werden. Die Haltelinie des Kfz-Verkehrs wird durch eine zurückverlegte Haltelinie angeordnet.



Folgende Knotenpunkte sind zu markieren:

- Düsseldorf Straße/ Otto-Hahn-Straße
- Düsseldorf Straße/ Neustraße/ Bahnhofsallee
- Klotzstraße/ Neustraße/ Richrather Straße/ Südstraße
- Am Lindenplatz/ Baustraße/ Lindenstraße
- Grünstraße/ Pungshausstraße

Quelle: eigene Darstellung, Prinzipskizze

RAD 5

## Vorgezogene Aufstellbereiche im Verlauf der Veloroute 1 und weiterer Bereiche im Stadtgebiet

### Beschreibung

- Markierung von vorgezogenen Aufstellbereichen Veloroute 1 und im Stadtgebiet

### Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Beschleunigung des Radverkehrs
- Erhöhung des Radverkehrsanteils

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Straßen.NRW, Kreis Mettmann, Stadt Hilden

### Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

### Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

### Kostenschätzung

- >5.000 € pro Markierung einer Aufstellfläche

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 1

### Fördermöglichkeiten

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus

## RAD 6 Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum

Neben den zentralen Versorgungsbereichen in den jeweiligen Stadtteilen und in der Innenstadt von Hilden sind auch an wichtigen wirtschaftlichen und kulturellen Einrichtungen, wie dem Fabry-Museum in der Benrather Straße, Fahrradabstellanlagen zu errichten. Hier sind Fahrradbügel Typ „Hilden“ mit Überdachung inkl. Begrünung zu empfehlen.

Maße Typ „Hilden“: L 70 cm, B 40 cm, Höhe 90 cm



Quelle: eigene Aufnahme, Hilden S Süd

## RAD 6 Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum

### Beschreibung

- Errichtung Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum

### Ziel

- Schaffung von sicheren und geschützten Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Erhöhung des Radverkehrsanteils

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden

### Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

### Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

### Kostenschätzung

- ca. 500 € pro Fahrradbügel inkl. Einbau
- ca. 5.500 € pro Überdachung inkl. Einbau

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

- Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“

**RAD 6 Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum**
**Fördermöglichkeiten**

- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen
- Vorschriften zur Weiterleitung von Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum A - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Niederrhein - (Weiterleitungsrichtlinie VRR AÖR)

**RAD 6 Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum**
**Beschreibung**

- Errichtung Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum

**Ziel**

- Schaffung von sicheren und geschützten Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Erhöhung des Radverkehrsanteils

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Hilden

**Umsetzungsschritte**

- Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

**Wirkung**

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

**Kostenschätzung**

- ca. 500 € pro Fahrradbügel inkl. Einbau
- ca. 5.500 € pro Überdachung inkl. Einbau

**Umsetzungszeitraum**

**Kosteneinschätzung**

**Klimaschutz**

**Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

**Fördermöglichkeiten**

- Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“

**RAD 7**

## Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt Hilden und VHS/ Musikschule

Die Errichtung von überdachten Radabstellanlagen ist dort sinnvoll, wo das Fahrrad über einen längeren Zeitraum kostenlos abgestellt wird. Dies ist neben den beiden Haltepunkten auch in der Innenstadt und der VHS/ Musikschule sinnvoll (Arbeitsplätze, Freizeit/ Bildungseinrichtung).



Quelle: eigene Aufnahme, Hilden Bahnhof

**RAD 7**

## Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt Hilden und VHS/ Musikschule

### Beschreibung

- Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt und VHS/ Musikschule

### Ziel

- Schaffung von sicheren und geschützten Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Erhöhung des Radverkehrsanteils

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden

### Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

### Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

### Kostenschätzung

- ca. 500 € pro Fahrradbügel inkl. Einbau
- ca. 5.500 € pro Überdachung inkl. Einbau

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**RAD 6**
**RAD 8**

### Fördermöglichkeiten

- Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“

RAD 7

## Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt Hilden und VHS/ Musikschule

### Fördermöglichkeiten

- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen
- Vorschriften zur Weiterleitung von Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum A - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Niederrhein - (Weiterleitungsrichtlinie VRR AÖR)

RAD 7

## Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt Hilden und VHS/ Musikschule

### Beschreibung

- Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt und VHS/ Musikschule

### Ziel

- Schaffung von sicheren und geschützten Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Erhöhung des Radverkehrsanteils

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden

### Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

### Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

### Kostenschätzung

- ca. 500 € pro Fahrradbügel inkl. Einbau
- ca. 5.500 € pro Überdachung inkl. Einbau

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



### Fördermöglichkeiten

- Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“

**RAD 8**

## Errichtung Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder (Beschluss liegt vor)

Die Anforderungen an Stellplätze für Lastenräder, Cargobikes und auch Fahrräder mit Anhänger sind bei der Dimensionierung der Stellplätze anders als bei konventionellen Rädern (z. B. bis zu 2,75 m Länge eines Lastenrades). Daher weisen die Bügel Abstände von ungefähr 2,00 m zueinander auf (0,80 – 1,20 m Abstand konventionelle Fahrradbügel) und können ggf. schräg angeordnet werden. Um einen „Missbrauch“ durch konventionelle Räder zu verhindern, greift bspw. die Stadt Düsseldorf auf eine Eigenkreation zurück (Dreieck s. Abb.).



Für die Stadt Hilden sind an folgenden Standorten Fahrradabstellplätze für Lastenräder vorgesehen:

- Nordmarkt
- Dagobertstraße/ St. Konrad-Allee
- Bismarckstraße/ Zufahrt Nove-Mesto-Platz
- Warringtonplatz (Höhe Warringtonstein)
- Am Kronengarten (Höhe Fahrradladen)

Quelle: eigene Aufnahme, Kirchplatz U Düsseldorf

**RAD 8**

## Errichtung Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder (Beschluss liegt vor)

### Beschreibung

- Errichtung von Fahrradabstellplätze für Lastenräder

### Ziel

- Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Lastenräder im öffentlichen Raum
- Erhöhung des Radverkehrsanteils

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden

### Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

### Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

### Kostenschätzung

- ca. 500 € pro Fahrradbügel inkl. Einbau

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**RAD 6**
**RAD 7**

### Fördermöglichkeiten

- Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“

**RAD 8**

## Errichtung Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder (Beschluss liegt vor)

### Fördermöglichkeiten

- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen
- Vorschriften zur Weiterleitung von Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum A - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Niederrhein - (Weiterleitungsrichtlinie VRR AÖR)

**RAD 8**

## Errichtung Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder (Beschluss liegt vor)

### Beschreibung

- Errichtung von Fahrradabstellplätze für Lastenräder

### Ziel

- Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Lastenräder im öffentlichen Raum
- Erhöhung des Radverkehrsanteils

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden

### Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

### Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

### Kostenschätzung

- ca. 500 € pro Fahrradbügel inkl. Einbau

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**RAD 6**
**RAD 7**

### Fördermöglichkeiten

- Siehe Folie „Fördermöglichkeiten“

RAD 9

**Reparatur der Lichtsignalanlage Grünstraße/  
Pungshausstraße**

Die Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt Grünstraße/ Pungshausstraße wird repariert.

RAD 9

**Reparatur der Lichtsignalanlage Grünstraße/ Pungshausstraße****Beschreibung**

- Reparatur der LSA Grünstraße/ Pungshausstraße

**Ziel**

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Hilden, Kreis Mettmann

**Umsetzungsschritte**

- Beauftragung Reparatur

**Wirkung**

- Vermeidung von Rotverstößen

**Kostenschätzung**

- -

**Umsetzungszeitraum****Kosteneinschätzung****Klimaschutz****Mögliche Verknüpfung mit  
anderen Maßnahmen**

RAD 5

**Fördermöglichkeiten**

- -

RAD 10

## Sanierung des „Roten Weges“ zwischen Nordstraße und Augustastraße

Der „Rote Weg“ zwischen der Nordstraße und Augustastraße wird saniert. Der Weg bietet sowohl für Fußgänger als auch Radfahrer eine schnelle, direkte Verbindung abseits der Hauptverkehrsstraßen von der Augustastraße entlang der Wilhelm-Hüls-Schule bis zur Nordstraße. Der Weg ist Teil der nördlichen Anbindung Hildens entlang von Wohn- und Grünflächen.



Quelle: eigene Aufnahme, Rote Weg

RAD 10

## Sanierung des „Roten Weges“ zwischen Nordstraße und Augustastraße

### Beschreibung

- Sanierung des „Roten Weges“ zwischen Nordstraße und Augustastraße

### Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils

### Träger/Akteure/Beteiligte

- Stadt Hilden

### Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

### Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

### Kostenschätzung

- -

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Klimaschutz



### Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

### Fördermöglichkeiten

- -

## Ideenpool für künftige Maßnahmen



### MIV/ Parken/ Lkw-Verkehr

#### Strategieansatz

MIV

Parken

Lkw

#### Maßnahmenvorschlag

1. Umgestaltung der Niedenstraße (zwischen Reisholzstraße und Düsseldorfer Straße)
2. Untersuchung von „Schleichverkehren“ im Hildener Südwesten (Kordonzählungen)
3. Erweiterung des P+R-Angebotes an der Otto-Hahn-Straße (Parkhaus)
4. Optimierung des Parkleitsystems
5. Parkraumbewirtschaftung: Gebührenerhöhung für straßenbegleitende Parkplätze
6. Reduzierung der Parkplätze an der St.-Konrad-Allee (zwischen den Bäumen)
7. Umwandlung von öffentlichen Parkplätzen in Grünflächen/ Baumscheiben
8. Kontrolle Zweckentfremdung privater Garagen
9. Bestandserhebung zu Güterverkehren/ Güterverteileinrichtungen in den Gewerbegebieten
10. Mobilitätshub für Lieferverkehre/ Mikroverteilung durch Lastenräder

## Ideenpool für künftige Maßnahmen



### ÖPNV und Multimodalität

#### Strategieansatz

##### ÖPNV

#### Maßnahmenvorschlag

1. Direkter SPNV-Anschluss an Köln
2. Umgestaltung Haltestelle Lindenstraße/ Forstbachstraße
3. Taktverdichtung Linie 784/ Anpassung an RRX am Bahnhof Benrath
4. Fahrtenausweitung der L 783 bis ca. 24.00Uhr (Mo-Sa)
5. Einführung On-Demand-Ridesharing für das Stadtgebiet (ggf. in den Abend-/ Nachtstunden als Zu-/ Abbringer zum SPNV)
6. Einführung Schnellbus 741 im 30-Minutentakt
7. Förderung des Einsatzes von E-Taxis (On-Demand-System)
8. Machbarkeitsstudie „Einführung einer zweiten Ortsbuslinie“ (ggf. Anbindung Kalstert gemäß VEP 2004)
9. Imagekampagne für die O 3
10. Einführung eines gemeinsamen Leihfahrradsystems (mit dem Kreis ME oder Nachbarstädten)

##### Multimodalität

## Ideenpool für künftige Maßnahmen



### Fußverkehr und Schülerverkehr

#### Strategieansatz

#### Fußverkehr

#### Maßnahmenvorschlag

1. Fortführung Ausbau der Barrierefreiheit
2. Errichtung von Sitzgelegenheiten in der Fußgängerzone
3. Errichtung einer Querungsmöglichkeit Elberfelder Straße (Höhe Jaberg)
4. Synchronisation der LSA mit dem KFZ-Verkehr/ Abschaffung Bedarfs-LSA (Bettelampel)
5. Verkehrsberuhigung Heiligenstraße
6. Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Umbau Knotenpunkt Ellerstraße/ Hülsenstraße/ Westring
7. Umbau Einmündungsbereich Feldstraße/ Poststraße
8. Aufwertung/ Städtebauliche Integration der Beethovenstraße
9. Aufwertung Fußwege Bahnhof – Innenstadt
10. Reduzierung der Hol- und Bringverkehrs zu Schulen (Eltern-Taxis)
11. Anbindung der Gesamtschule Hilden/ Langenfeld (Radwegeplanung Richrather Straße/ Hildener Straße bis Rietherbach)

#### Schülerverkehr

## Ideenpool für künftige Maßnahmen



### Radverkehr

#### Strategieansatz

#### Radverkehr

#### Maßnahmenvorschlag

1. Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Mettmann
2. Prüfung „Protected Bike Lanes“
3. Wiederherstellung der Freizeitroute „Rund um Hilden“
4. Markierung farbiger Furten
5. Errichtung von Fahrradabstellbügeln an Bushaltestellen
6. Prüfung der Umwandlung öffentlicher PKW- in Fahrradstellplätze
7. Anpassung der Führungsform Richrather Straße Abschnitt Klotzstraße - Baustraße
8. Anpassung der Führungsform Ellerstraße Abschnitt Berliner Straße - Körnerstraße
9. Umbau der Hagelkreuzstraße zur Sackgasse/ Radfahrer frei

# büro stadtVerkehr

**BüroStadtverkehr  
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,  
Sebastian Schulz  
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:  
BüroStadtverkehr 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)



## Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden

Stadtentwicklungsausschuss:  
Beschluss zu den Maßnahmenvorschlägen  
28.08.2024

## Agenda

**1** Aktueller Arbeitsstand

**2** Ergebnisse Beteiligungsformate

**3** Maßnahmen für das Mobilitätskonzept

**4** Weiteres Vorgehen

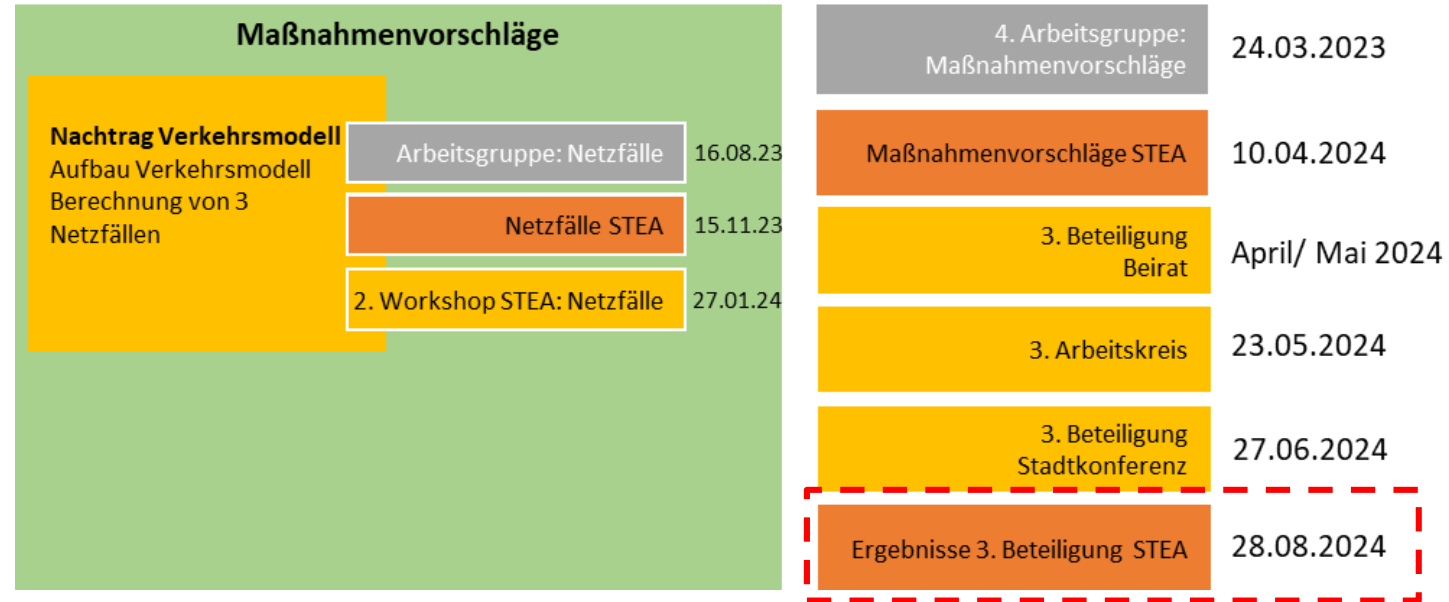
## Aktueller Arbeitsstand

### Rückblick auf bisherige Arbeitsschritte:

- Bestandsaufnahme und -analyse
- Leitbild- und Szenarientwicklung
- Definition von Handlungsfeldern
- Workshop Maßnahmenvorschläge + Priorisierung Januar 2024
- 3. Beteiligungsrunde zu den Maßnahmen-vorschlägen

### Vorstellung in der heutigen Sitzung:

- Maßnahmen basierend auf dem gewählten verkehrlichen Szenario 3 sowie den Ergebnissen aus der 3. Beteiligungsrunde  
→ Beschluss der Maßnahmen für das Mobilitätskonzept



## Agenda

1 **Aktueller Arbeitsstand**

2 **Ergebnisse Beteiligungsformate**

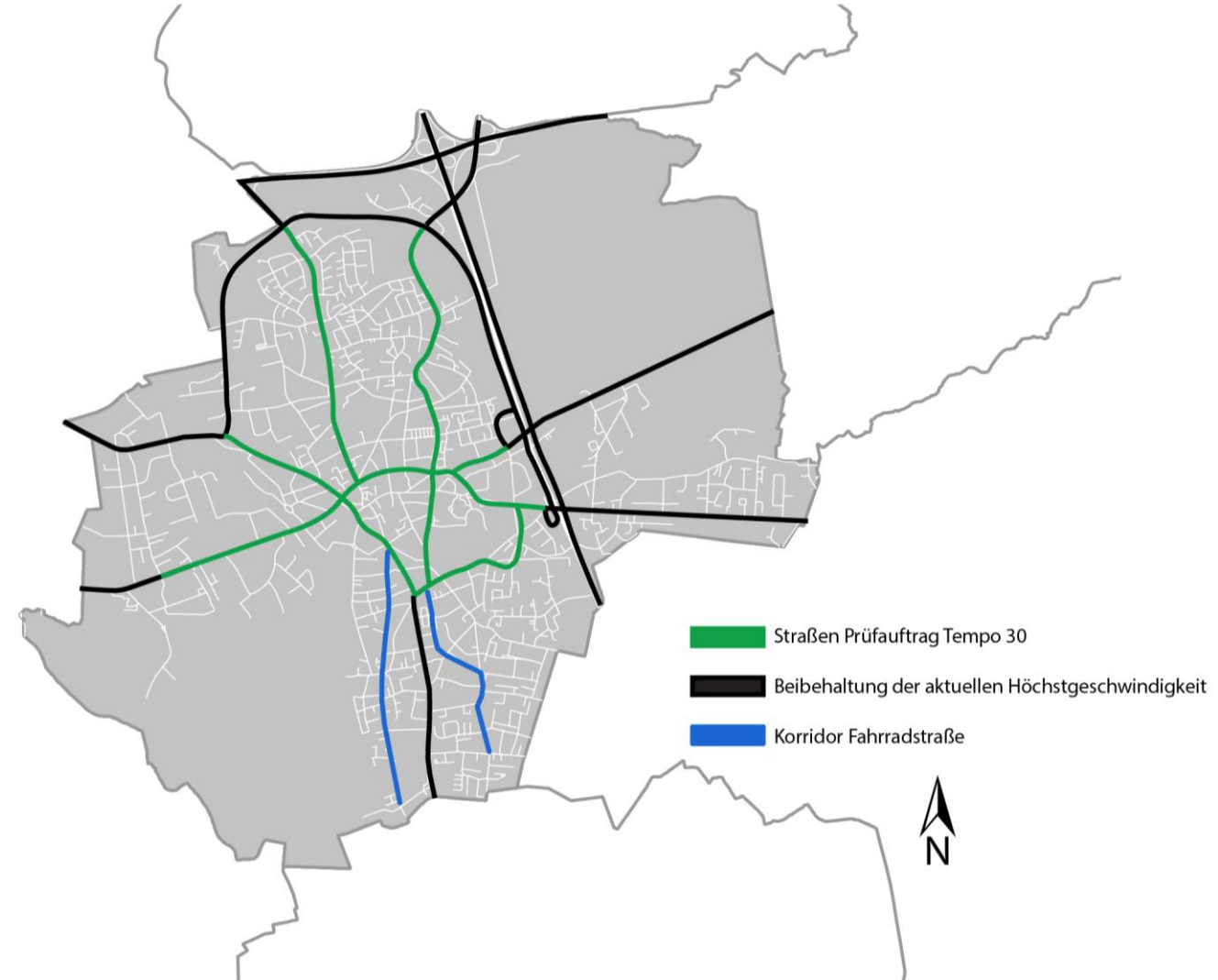
3 **Maßnahmen für das Mobilitätskonzept**

4 **Weiteres Vorgehen**

## Ergebnisse Beteiligungsformate

### Beirat

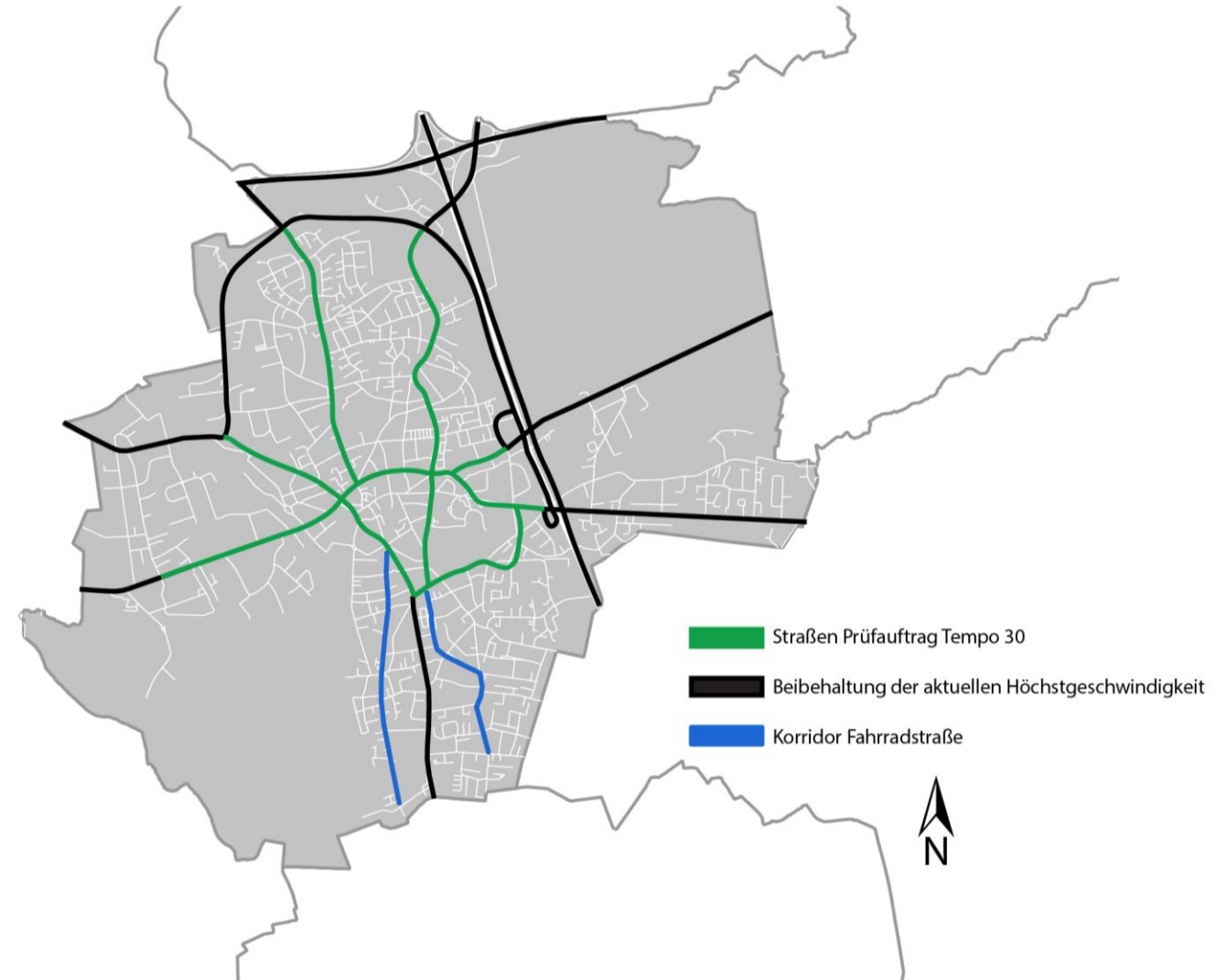
- Rückmeldungen Bürgervereine, Städte Solingen, Erkrath, Haan, Düsseldorf sowie vom Kreis Mettmann, der Autobahn GmbH und der Rheinbahn
- Zustimmung zum Kernvorschlag Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen und Anpassung LSA
- Voraussetzung der Rheinbahn: Beschleunigung des ÖPNV
- Voraussetzung Haan, Solingen: Zufahrt zum regionalen Verkehr Tempo 50 (und höher)



## Ergebnisse Beteiligungsformate

### Arbeitskreis Mobilität

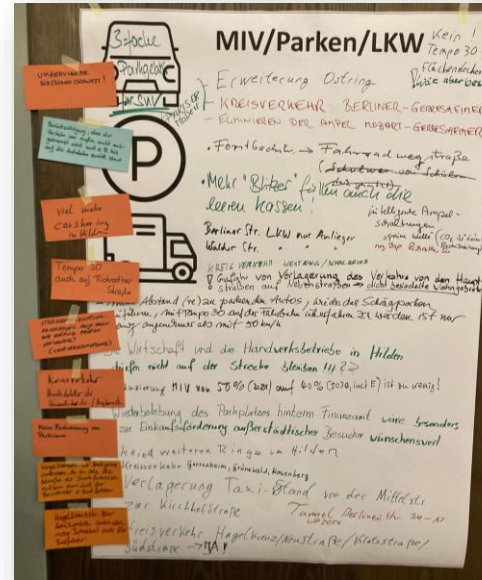
- Zustimmung zum modifizierten Kernvorschlag Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen und Anpassung LSA
- Beibehaltung Tempo 50 Hülsenstraße Abschnitt Niedenstraße bis Westring
- Beibehaltung Tempo 50 Elberfelder Straße Ortseingangsschild bis zum vorgesehenen Kreisverkehr Auffahrt Ostring
- Ausweitung Tempo 30 Düsseldorfer Straße Richtung Westen bis Niedenstraße



## Ergebnisse Beteiligungsformate

### 3. Stadtkonferenz

- Größte Teilnehmerzahl von allen drei Stadtkonferenzen mit über 100 Personen
- Überwiegend Zustimmung zum Kernvorschlag Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen und Anpassung LSA, aber auch Ablehnung
  - Vorhandene Bedenken konnten überwiegend ausgeräumt werden
- Nicht Aufnahme von Maßnahmenvorschläge aufgrund von fehlender Umsetzbarkeit (z.B. weitere Kreisverkehre, Radabstellmöglichkeiten Sportpark Hilden), Nutzen (z.B. Südtangente) oder Platzangebot im Straßenraum (z.B. eigenständige Radverkehrsanlagen)



## Agenda

1 **Aktueller Arbeitsstand**

2 **Ergebnisse Beteiligungsformate**

3 **Maßnahmen für das Mobilitätskonzept**

4 **Weiteres Vorgehen**

## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr



### MIV/ Parken/ Lkw-Verkehr

#### Strategieansatz

1. Kreisverkehr
2. Gehwegparken
3. Lkw-Führung

#### Maßnahmenvorschlag

1. Prüfung Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren:
  - Oststraße/ Elberfelder Straße
  - Richrather Straße/ Baustraße
2. Unterbindung von (halbseitigem) Gehwegparken/ Ausweitung der Kontrollen
3. Aktualisierung des städtischen LKW-Leitsystems/ Beteiligung am System SEVAS (LKW-Navigationssystem für NRW)



### ÖPNV und Multimodalität

#### Strategieansatz

1. Barrierefreiheit
2. Bushaltestelle
3. Bushaltestelle
4. Takt- und Angebotsausweitung
5. Mobilstation

#### Maßnahmenvorschlag

1. Barrierefreier Ausbau Haltepunkt Hilden-Süd S
2. Ausbau Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse
3. Errichtung DFI-Light an mind. neun Haltestellen
4. Erschließung Gewerbegebiet Giesenheide (Schleife der Linie 741)
5. Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/ Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme

## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr



### Fußverkehr und Schülerverkehr

#### Strategieansatz

1. Sanierung
2. Schulweg-  
sicherung
3. Schulweg-  
sicherung
4. Querungs-  
möglichkeit
5. Erhöhung  
Verkehrs-  
sicherheit

#### Maßnahmenvorschlag

1. Gehwegsanierung:
  - Nordseite Düsseldorfer Straße;
  - Beethovenstraße (oder städtebauliche Umgestaltung);
  - Neustraße Abschnitt Benrather Straße - Itter
2. Prüfung der Einführung von „Schulstraßen“
3. Maßnahmen zur Schulwegsicherung/  
Querungsmöglichkeiten:
  - Herderstraße; -Lehmkuhler Weg/ Auf dem Driesch; - Körnerstraße; - Pestalozzistraße
4. Errichtung einer weiteren Querungs-  
möglichkeit Westring/ Schalbruch
5. Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit von  
Gehwegen durch Reduzierung der Freigabe für  
den Fahrradverkehr

## Kernvorschlag Tempo 30 und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr


**Radverkehr**
**Strategieansatz**

1. Radwege-  
verbindung
2. Radwege-  
verbindung
3. Führungsform/  
Umbau
4. Radwege-  
verbindung
5. Markierung

**Maßnahmenvorschlag**

1. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Nord-Süd (Beschluss liegt vor)
2. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Ost-West (Spielraum zur Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen durch „Tempo 30“)
3. Anpassung der Führungsform/ Umbau im Abschnitt Bahnunterführung bis Poststraße auf der Benrather Straße
4. Radwegeverbindung nach Langenfeld/Bereich An den Gölden (Fahrbahnreparatur)
5. Vorgezogene Aufstellbereiche im Verlauf der Veloroute 1 und weiterer Bereiche im Stadtgebiet

**Strategieansatz**

6. Abstellmöglich-  
keit
7. Abstellmöglich-  
keit
8. Abstellmöglich-  
keit
9. Sanierung
10. Sanierung

**Maßnahmenvorschlag**

6. Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum
7. Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt Hilden und VHS/ Musikschule
8. Errichtung Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder (Beschluss liegt vor)
9. Reparatur der Lichtsignalanlage Grünstraße/ Pungshausstraße
10. Sanierung des „Roten Weges“ zwischen Nordstraße und Augustastraße

## Ideenpool für künftige Maßnahmen („nachrichtlich“)



### MIV/ Parken/ Lkw-Verkehr

#### Strategieansatz

MIV

Parken

Lkw

#### Maßnahmenvorschlag

1. Umgestaltung der Niedenstraße (zwischen Reisholzstraße und Düsseldorfer Straße)
2. Untersuchung von „Schleichverkehren“ im Hildener Südwesten (Kordonzählungen)
3. Erweiterung des P+R-Angebotes an der Otto-Hahn-Straße (Parkhaus)
4. Optimierung des Parkleitsystems
5. Parkraumbewirtschaftung: Gebührenerhöhung für straßenbegleitende Parkplätze
6. Reduzierung der Parkplätze an der St.-Konrad-Allee (zwischen den Bäumen)
7. Umwandlung von öffentlichen Parkplätzen in Grünflächen/ Baumscheiben
8. Kontrolle Zweckentfremdung privater Garagen
9. Bestandserhebung zu Güterverkehren/ Güterverteileinrichtungen in den Gewerbegebieten
10. Mobilitätshub für Lieferverkehre/ Mikroverteilung durch Lastenräder

## Ideenpool für künftige Maßnahmen („nachrichtlich“)



### ÖPNV und Multimodalität

#### Strategieansatz

#### ÖPNV

#### Maßnahmenvorschlag

1. Direkter SPNV-Anschluss an Köln
2. Umgestaltung Haltestelle Lindenstraße/ Forstbachstraße
3. Taktverdichtung Linie 784/ Anpassung an RRX am Bahnhof Benrath
4. Fahrtenausweitung der L 783 bis ca. 24.00Uhr (Mo-Sa)
5. Einführung On-Demand-Ridesharing für das Stadtgebiet (ggf. in den Abend-/ Nachtstunden als Zu-/ Abbringer zum SPNV)
6. Einführung Schnellbus 741 im 30-Minutentakt
7. Förderung des Einsatzes von E-Taxis (On-Demand-System)
8. Machbarkeitsstudie „Einführung einer zweiten Ortsbuslinie“ (ggf. Anbindung Kalstert gemäß VEP 2004)
9. Imagekampagne für die O 3
10. Einführung eines gemeinsamen Leihfahrradsystems (mit dem Kreis ME oder Nachbarstädten)

#### Multimodalität

## Ideenpool für künftige Maßnahmen („nachrichtlich“)



### Fußverkehr und Schülerverkehr

#### Strategieansatz

##### Fußverkehr

#### Maßnahmenvorschlag

1. Fortführung Ausbau der Barrierefreiheit
  2. Errichtung von Sitzgelegenheiten in der Fußgängerzone
  3. Errichtung einer Querungsmöglichkeit Elberfelder Straße (Höhe Jaberg)
  4. Synchronisation der LSA mit dem KFZ-Verkehr/ Abschaffung Bedarfs-LSA (Bettelampel)
  5. Verkehrsberuhigung Heiligenstraße
  6. Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Umbau Knotenpunkt Ellerstraße/ Hülsenstraße/ Westring
  7. Umbau Einmündungsbereich Feldstraße/ Poststraße
  8. Aufwertung/ Städtebauliche Integration der Beethovenstraße
  9. Aufwertung Fußwege Bahnhof – Innenstadt
- 
- ##### Schülerverkehr
10. Reduzierung der Hol- und Bringverkehrs zu Schulen (Eltern-Taxis)
  11. Anbindung der Gesamtschule Hilden/ Langenfeld (Radwegeplanung Richrather Straße/ Hildener Straße bis Rietherbach)

## Ideenpool für künftige Maßnahmen („nachrichtlich“)



### Radverkehr

#### Strategieansatz

#### Radverkehr

#### Maßnahmenvorschlag

1. Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Mettmann
2. Prüfung „Protected Bike Lanes“
3. Wiederherstellung der Freizeitroute „Rund um Hilden“
4. Markierung farbiger Furten
5. Errichtung von Fahrradabstellbügel an Bushaltestellen
6. Prüfung der Umwandlung öffentlicher PKW- in Fahrradstellplätze
7. Anpassung der Führungsform Richrather Straße Abschnitt Klotzstraße - Baustraße
8. Anpassung der Führungsform Ellerstraße Abschnitt Berliner Straße - Körnerstraße
9. Umbau der Hagelkreuzstraße zur Sackgasse/ Radfahrer frei

## Agenda

1 **Aktueller Arbeitsstand**

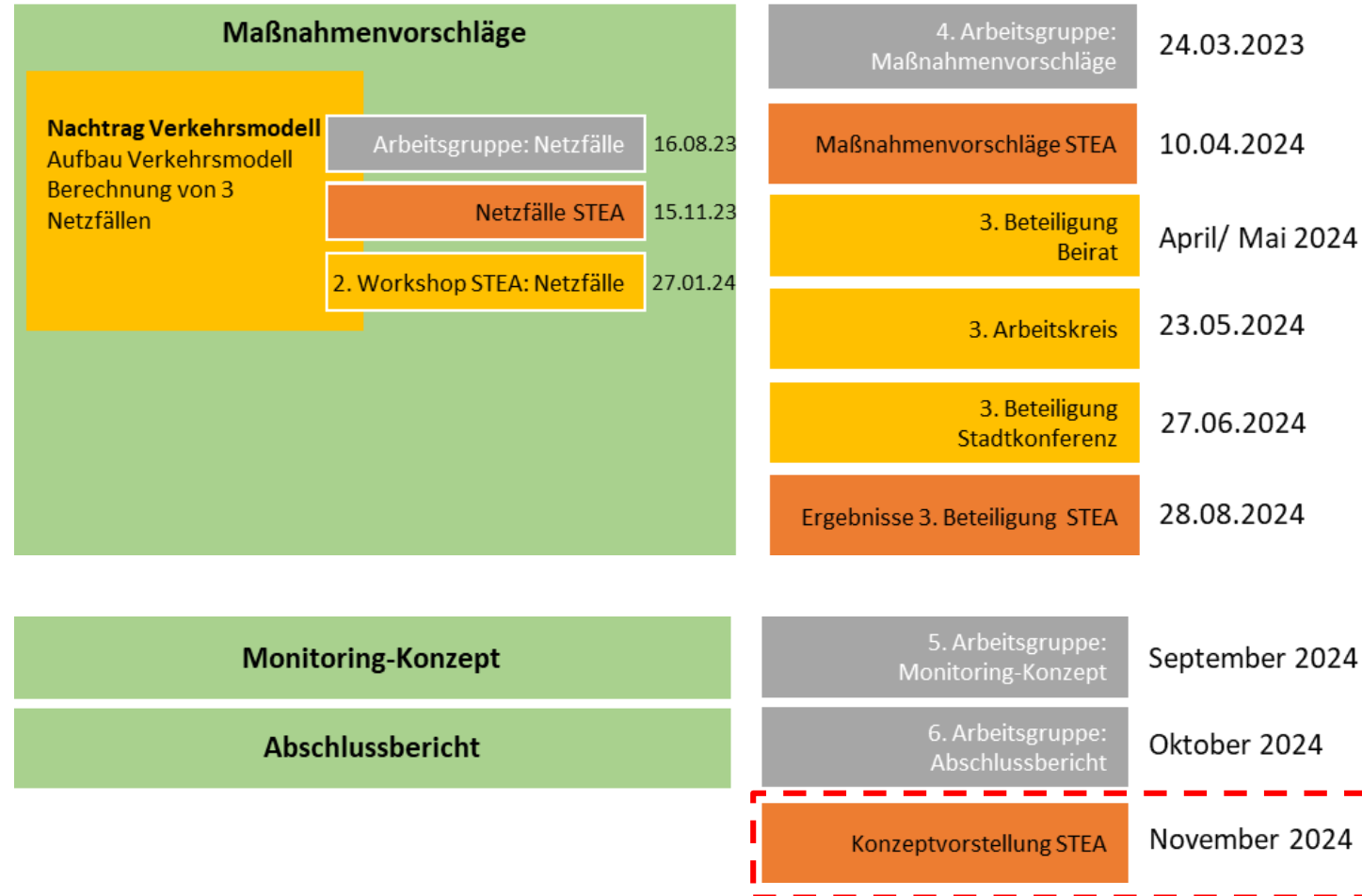
2 **Ergebnisse Beteiligungsformate**

3 **Maßnahmen für das Mobilitätskonzept**

4 **Weiteres Vorgehen**

## Zeitplan und weiteres Vorgehen

- Aufnahme der Maßnahmen in das Mobilitätskonzept
- Fertigstellung des Abschlussberichtes
- Vorstellung des Gesamtkonzeptes November 2024



# büro stadtVerkehr

**BüroStadtVerkehr**  
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,  
Sebastian Schulz  
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)

## Maßnahmenvorschläge zum Mobilitätskonzept der Stadt Hilden

### „Kernvorschlag“:

Ausweisung von Tempo 30 auf fast allen Hauptverkehrsstraßen und Anpassung der Lichtsignalanlagen für den Busverkehr

### Hiermit verbundene Einzelmaßnahmen:

#### Handlungsfelder Motorisierter Individualverkehr (MIV)/Parken/LKW-Verkehr:

01. Prüfung von Knotenpunkten zu Kreisverkehren:
  - Oststraße/Elberfelder Straße;
  - Richrather Straße/ Baustraße;
02. Unterbindung von (halbseitigem) Gehwegparken/Ausweitung der Kontrollen
03. Aktualisierung des städtischen LKW-Leitsystems/Beteiligung am System SEVAS (LKW-Navigationssystem für NRW)

#### Handlungsfelder ÖPNV und Multimodalität:

01. Barrierefreier Ausbau Haltepunkt Hilden-Süd S
02. Ausbau Wendeanlage Südfriedhof für Gelenkbusse
03. Errichtung DFI-Light an mind. neun Haltestellen
04. Erschließung Gewerbegebiet Giesenheide (Schleife der Linie 741)
05. Anpassung der Haltepunkte Hilden Bahnhof und Hilden Süd S an die VRR-Vorgaben für Mobilstationen in NRW/Einrichtung von Vorrangflächen für Leihfahrradsysteme

#### Handlungsfelder Fußverkehr und Schülerverkehr:

01. Gehwegsanierung:
  - Nordseite Düsseldorfer Straße;
  - Beethovenstraße (oder städtebauliche Umgestaltung);
  - Neustraße Abschnitt Benrather Straße - Itter
02. Prüfung der Einführung von „Schulstraßen“
03. Maßnahmen zur Schulwegsicherung/Querungsmöglichkeiten:
  - Herderstraße; -Lehmkuhler Weg/Auf dem Driesch; - Körnerstraße; - Pestalozzistraße
04. Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit Westring/Schalbruch
05. Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit von Gehwegen durch Reduzierung der Freigabe für den Fahrradverkehr

#### Handlungsfeld Radverkehr.

01. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Nord-Süd (Beschluss liegt vor)
02. Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Ost-West (Spielraum zur Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen durch „Tempo 30“)
03. Anpassung der Führungsform/Umbau im Abschnitt Bahnunterführung bis Poststraße auf der Benrather Straße
04. Radwegeverbindung nach Langenfeld/Bereich An den Gölden (Fahrbahnreparatur)
05. Vorgezogene Aufstellbereiche im Verlauf der Veloroute 1 und weiterer Bereiche im Stadtgebiet
06. Errichtung von Fahrradabstellanlagen am Fabry-Museum
07. Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen Innenstadt Hilden und VHS/Musikschule
08. Errichtung Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder (Beschluss liegt vor)
09. Reparatur der Lichtsignalanlage Grünstraße/Pungshausstraße
10. Sanierung des „Roten Weges“ zwischen Nordstraße und Augustastraße

**Ideenpool für eventuell künftige weitere Maßnahmen:**

Handlungsfelder Motorisierter Individualverkehr (MIV)/Parken/LKW-Verkehr:

01. Umgestaltung der Niedenstraße (zwischen Reisholzstraße und Düsseldorfer Straße)
02. Untersuchung von „Schleichverkehren“ im Hildener Südwesten (Kordonzählungen)
03. Erweiterung des P+R-Angebotes an der Otto-Hahn-Straße (Parkhaus)
04. Optimierung des Parkleitsystems
05. Parkraumbewirtschaftung: Gebührenerhöhung für straßenbegleitende Parkplätze
06. Reduzierung der Parkplätze an der St.Konrad-Allee (zwischen den Bäumen)
07. Umwandlung von öffentlichen Parkplätzen in Grünflächen/Baumscheiben
08. Kontrolle Zweckentfremdung privater Garagen
09. Bestandserhebung zu Güterverkehren/ Güterverteilereinrichtungen in den Gewerbegebieten
10. Mobilitätshub für Lieferverkehre/Mikroverteilung durch Lastenräder

Handlungsfelder ÖPNV und Multimodalität:

01. Direkter SPNV-Anschluss an Köln
02. Umgestaltung Haltestelle Lindenstraße/Forstbachstraße
03. Taktverdichtung Linie 784/Anpassung an RRX am Bahnhof Benrath
04. Fahrtenausweitung der L 783 bis ca. 24.00Uhr (Mo-Sa)
05. Einführung On demand-Ridesharing für das Stadtgebiet
06. Einführung Schnellbus 741 im 30-Minutentakt
07. Förderung des Einsatzes von E-Taxis (On demand-System)
08. Machbarkeitsstudie „Einführung einer zweiten Ortsbuslinie“ (ggf. Anbindung Kalstert gemäß VEP 2004)
09. Imagekampagne für die O 3
10. Einführung eines gemeinsamen Leihfahrradsystems (mit dem Kreis ME oder Nachbarstädten)

Handlungsfelder Fußverkehr und Schülerverkehr:

01. Fortführung Ausbau der Barrierefreiheit
02. Errichtung von Sitzgelegenheiten in der Fußgängerzone
03. Errichtung einer Querungsmöglichkeit Elberfelder Straße (Höhe Jaberg)
04. Synchronisation der LSA mit dem KFZ-Verkehr/Abschaffung Bedarfs-LSA (Bettelampel)
05. Verkehrsberuhigung Heiligenstraße
06. Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Umbau Knotenpunkt Ellerstraße/ Hülsenstraße/ Westring
07. Umbau Einmündungsbereich Feldstraße/Poststraße
08. Aufwertung/Städtebauliche Integration der Beethovenstraße
09. Aufwertung Fußwege Bahnhof - Innenstadt
10. Reduzierung der Hol- und Bringverkehrs zu Schulen (Eltern-Taxis)
11. Anbindung der Gesamtschule Hilden/Langenfeld (Radwegeplanung Richrather Straße/Hildener Straße bis Rietherbach)

Handlungsfeld Radverkehr:

01. Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Mettmann
02. Prüfung „Protected Bike Lanes“
03. Wiederherstellung der Freizeitroute „Rund um Hilden“
04. Markierung farbiger Furten
05. Errichtung von Fahrradabstellbügeln an Bushaltestellen
06. Prüfung der Umwandlung öffentlicher PKW- in Fahrradstellplätze
07. Anpassung der Führungsform Richrather Straße Abschnitt Klotzstraße - Baustraße
08. Anpassung der Führungsform Ellerstraße Abschnitt Berliner Straße - Körnerstraße
09. Umbau der Hagelkreuzstraße zur Sackgasse/Radfahrer frei