

Verkehrs Entwicklungs Plan Hilden

Kurzfassung
Dezember 2003

Verkehrsentwicklungsplan Hilden

Kurzfassung
Dezember 2003

Auftraggeber:
Stadt Hilden
Am Rathaus 1
40721 Hilden

Bearbeitung:
Prof. Dr.-Ing. Rüdiger Küchler
Dipl.-Ing. Sören Stock

R+T
Topp Skoupil Küchler und Partner
Cheruserstraße 88
40545 Düsseldorf

Tel.: 0211 – 55 33 50

1.	Aufgabe und Vorgehensweise	3
2.	Zustandsanalyse	4
3.	Heutige Verkehrsnachfrage	8
4.	Mängel und Konflikte	13
5.	Leitbild der Verkehrsentwicklung	14
6.	Szenario „Netzausbau“	19
7.	Konzepte und Maßnahmen	23
8.	Detailkonzepte	29
9.	Handlungskonzept	36

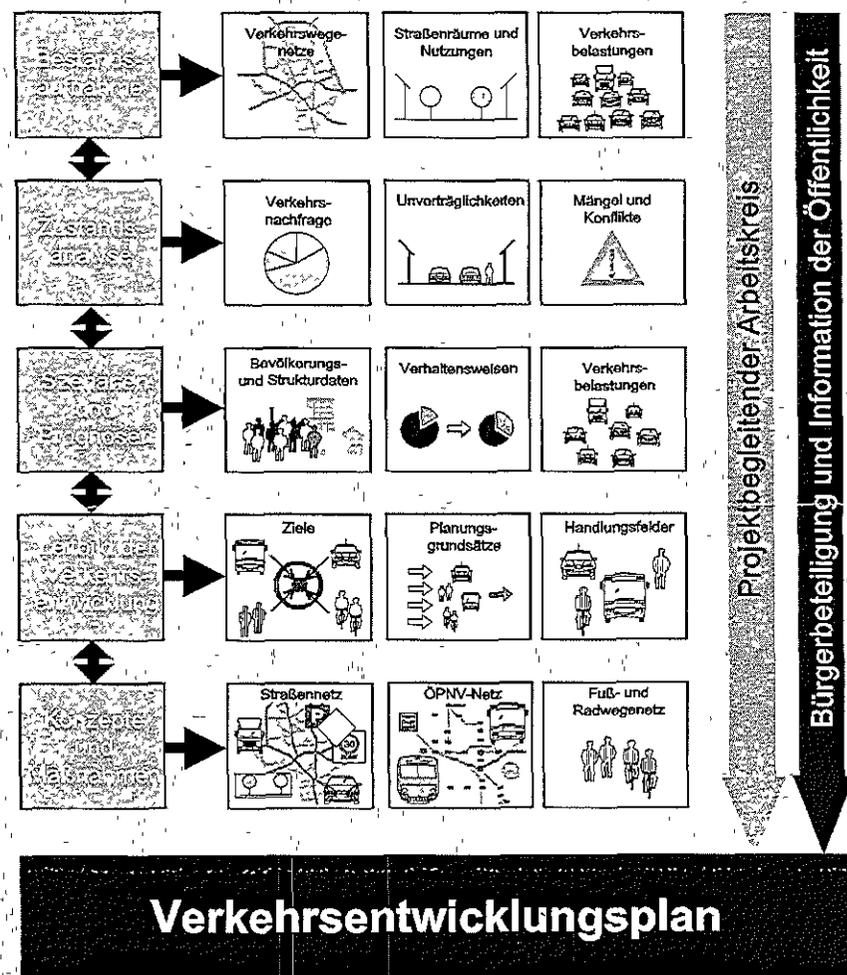
Der Verkehrs- entwicklungsplan

Im Oktober 2000 hat die Stadt Hilden unser Planungsbüro mit der Erarbeitung eines kommunalen Verkehrsentwicklungsplanes beauftragt. Dieser soll als ganzheitliche Planung von Städtebau, Verkehr und Umwelt konzipiert werden und alle Verkehrsarten in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigen.

Die wesentlichen Aufgaben des VEP sind:

- Entwicklung einer umfassenden Gesamtstrategie für die nächsten 10 bis 15 Jahre;
- Festlegung der grundlegenden Netze und Infrastrukturanlagen aller Verkehrsarten;
- Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens für unterschiedliche Szenarien der zukünftigen Entwicklung;
- Bewertung von potenziellen Straßennetzergänzungen.

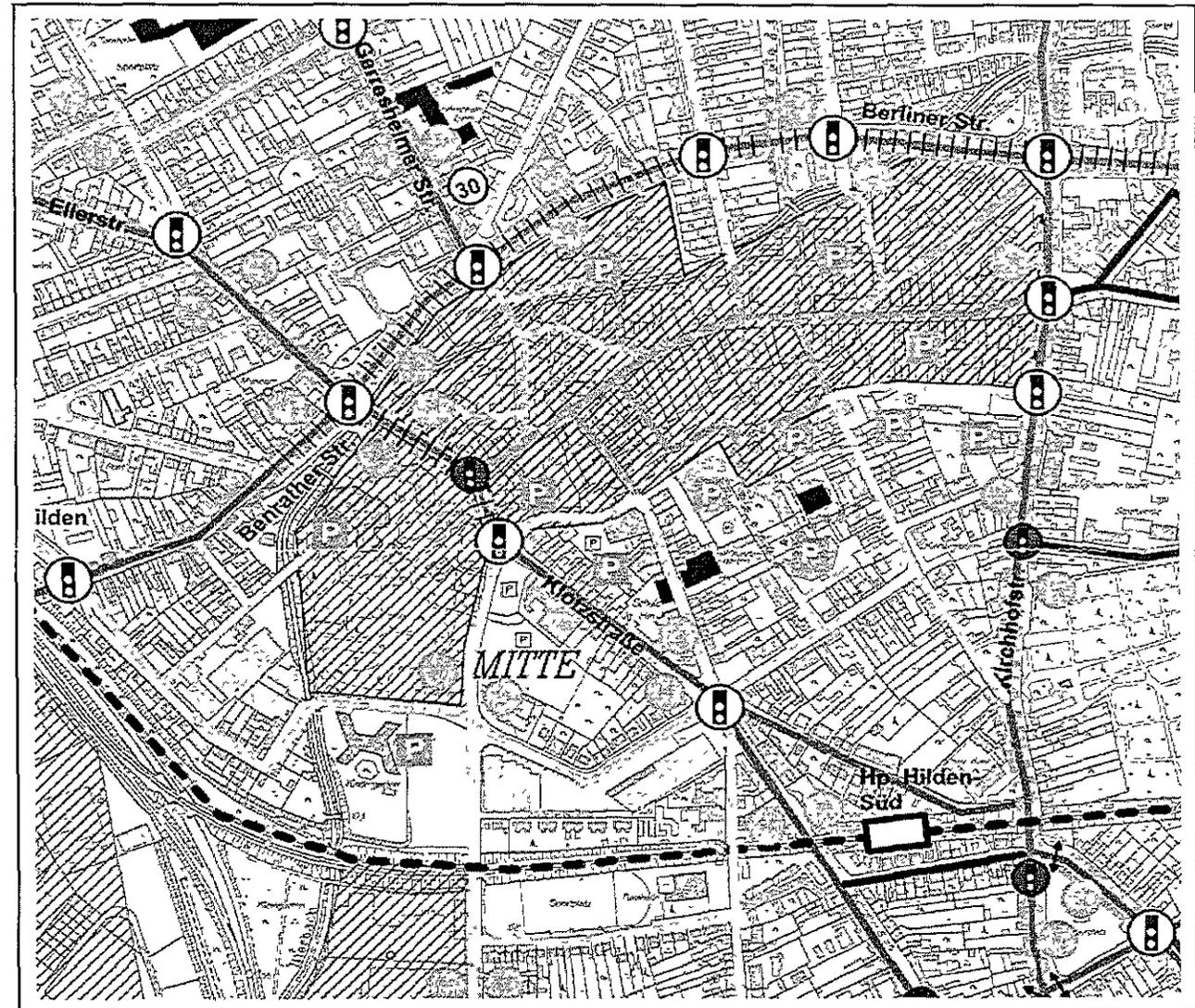
Vorgehensweise Verkehrsentwicklungsplan Hilden



Straßenräumliche Bestandsaufnahme

Im Rahmen der Zustandsanalyse wurde eine verkehrliche und straßenräumliche Bestandsaufnahme im gesamten Stadtgebiet durchgeführt. Gegenstand der Bestandsaufnahme waren:

- Anlagen für den motorisierten Individualverkehr;
- Angebot für den Fußgängerverkehr;
- Angebot für den Radverkehr
- Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV);
- Straßenräumliche und städtebauliche Situation.

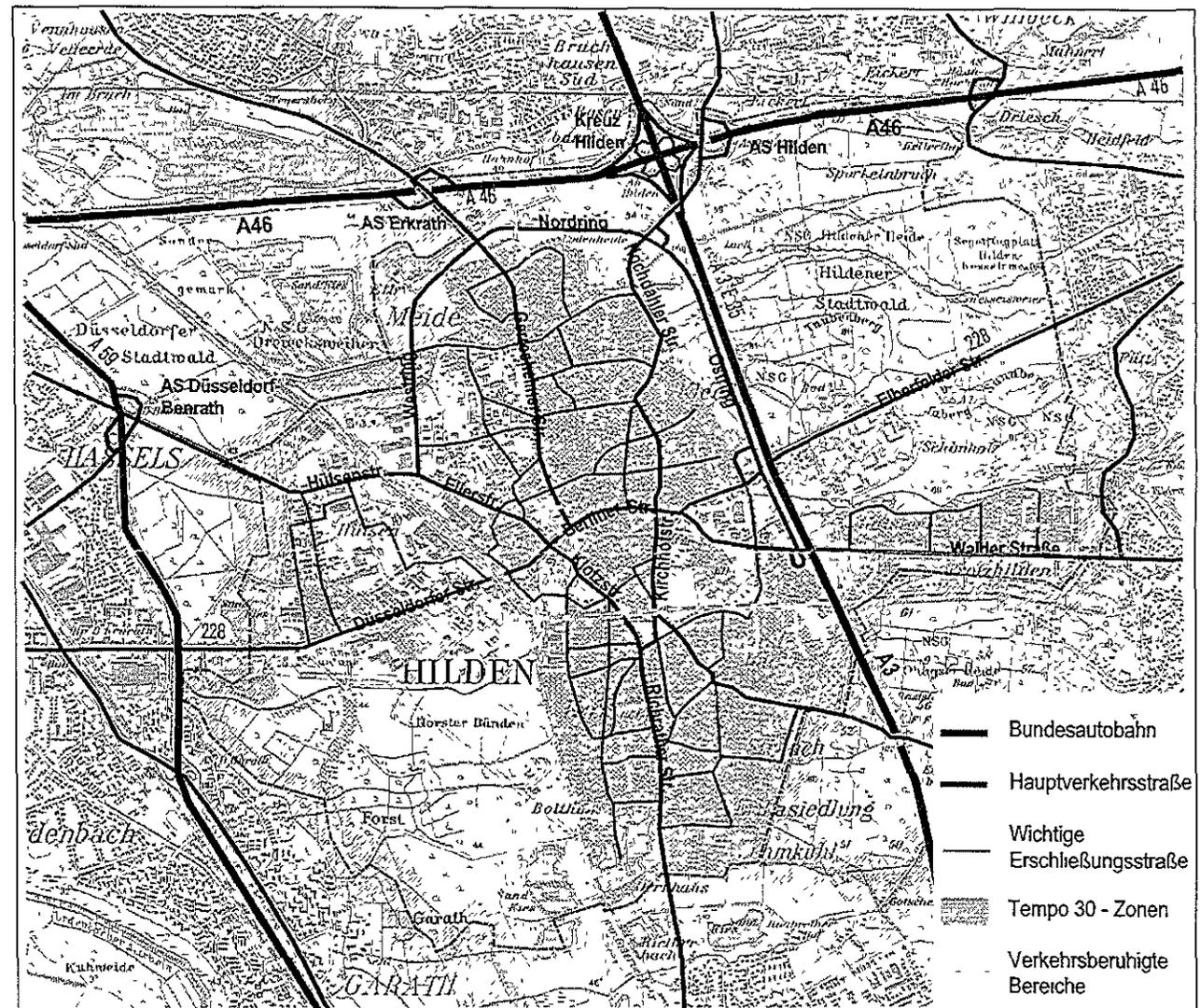


Straßengrundnetz

Das Straßengrundnetz umfasst alle verkehrswichtigen Straßen im Stadtgebiet sowie das übergeordnete regionale Straßennetz.

Die Stadt ist im Norden, Westen und Osten von Bundesautobahnen umgeben. Das innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz wird grundsätzlich durch radial auf die Innenstadt zuführende Achsen gebildet. Diese nehmen den Großteil des Kfz-Verkehrs auf. Die Hauptverkehrsstraßen im Norden (Gerresheimer und Hochdahler Straße) werden durch West-, Nord- und Ostring entlastet.

Der überwiegende Teil Erschließungs- und Sammelstraßen ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen; einzelne Straßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebaut und beschildert.



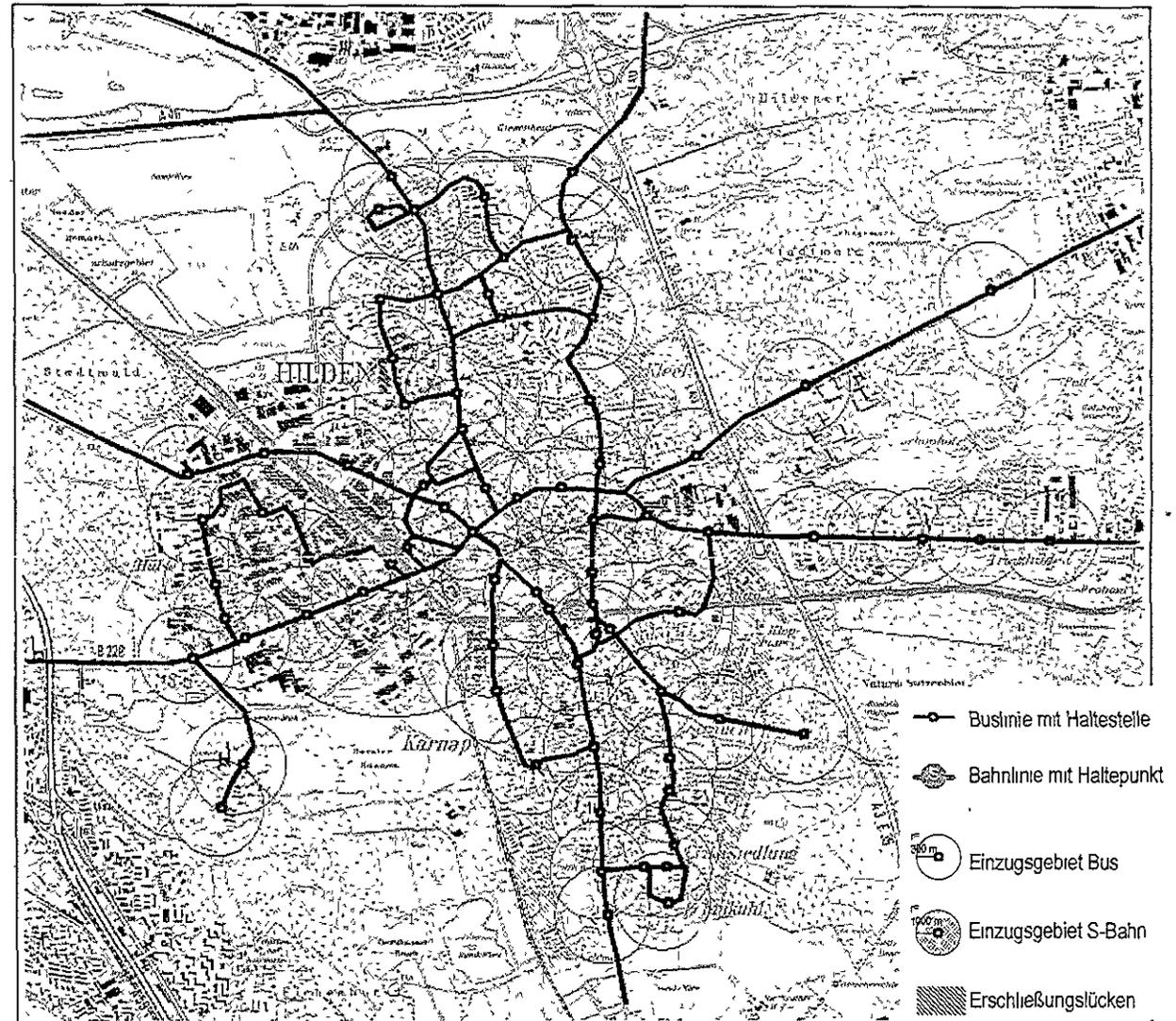
Heutiges ÖPNV-Liniennetz

Die Erschließung Hildens im Öffentlichen Personennahverkehr wird über die S-Bahn-Linie S7 (Düsseldorf – Solingen-Ohligs), sechs regionale Buslinien sowie die Ortsbuslinie O3 sichergestellt. Nahezu das gesamte Siedlungsgebiet der Stadt ist durch ÖPNV-Angebote versorgt.

Die Buslinien verkehren im Regelfall werktags im 20-Minuten-Takt, in den Hauptverkehrszeiten wird der Takt teilweise verdichtet.

Im Jahr wird eine Verkehrsleistung von rund 1,68 Millionen Bus-Kilometern im Stadtgebiet erbracht.

Die am stärksten frequentierten Haltestellen sind die zentralen Umsteigehaltestellen Gabelung und Fritz-Gressard-Platz sowie die Bahnhöfe Hilden und Hilden-Süd.





2.

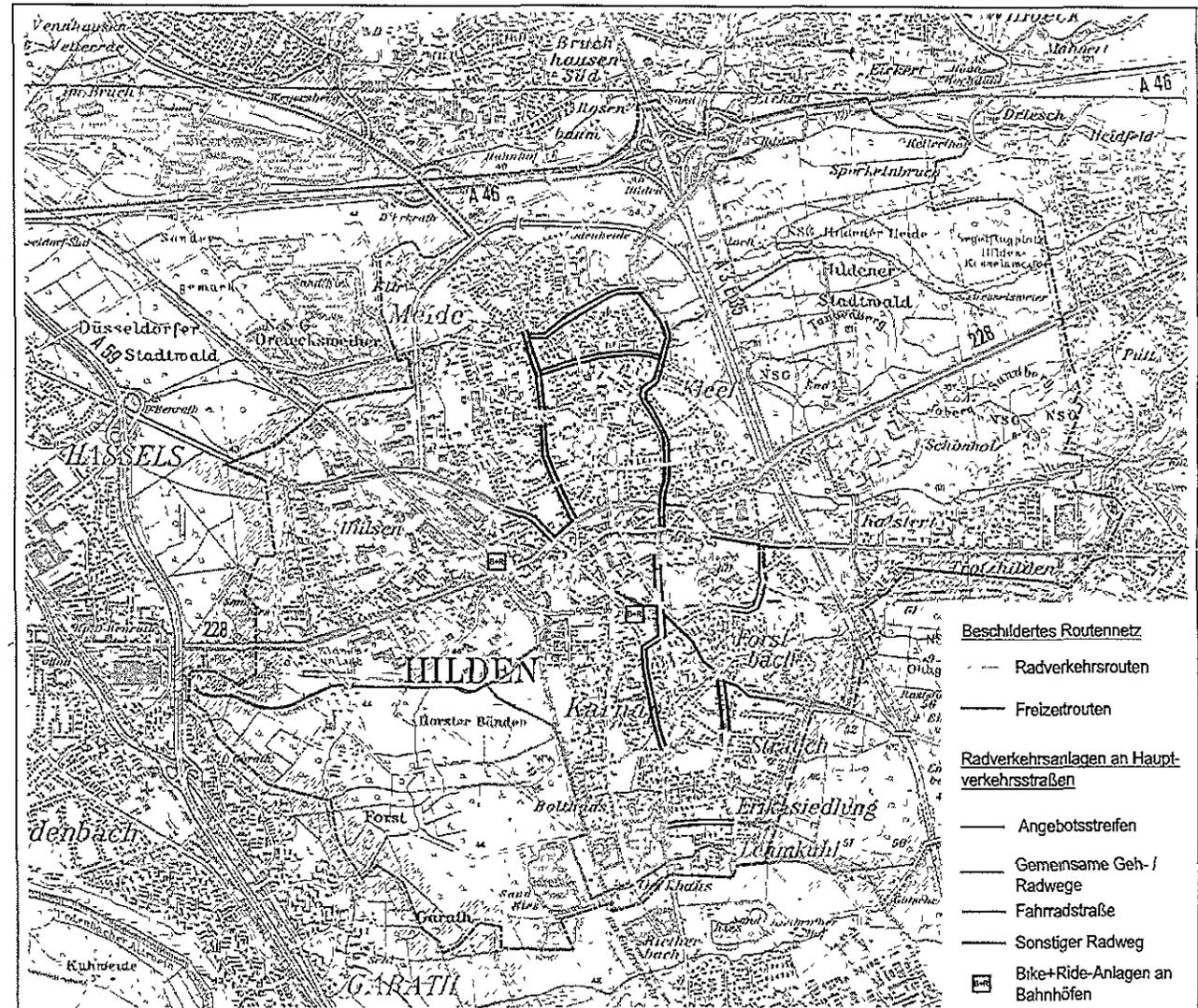
Zustandsanalyse

Radverkehr

Das Hauptverkehrsstraßennetz ist zu einem großen Teil mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Die ursprünglich standardmäßig angewandten gemeinsamen Geh- und Radwege sind an vielen Stellen im Zuge der StVO-Novellierung 1996 in „sonstige Radwege“ umgewandelt und durch Angebotsstreifen ergänzt worden.

Daneben besteht ein Netz von beschilderten Radverkehrsrouten, die im Wesentlichen auf schwach belasteten oder „autofreien“ Strecken geführt werden.

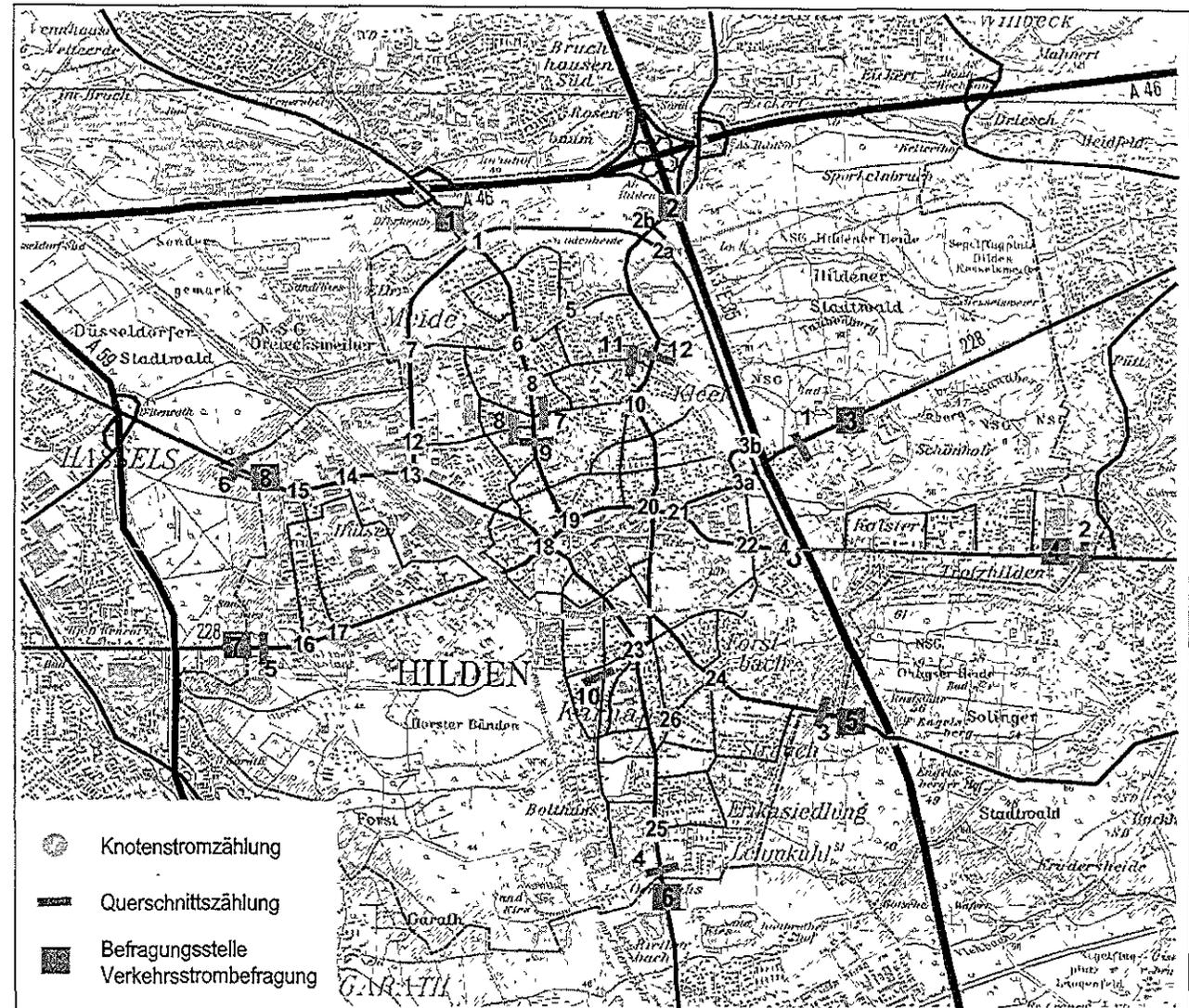
Insgesamt ist die Qualität des bestehenden Radverkehrsnetzes als gut zu bezeichnen.



Verkehrserhebungen

Die Verkehrserhebungen dienen dazu, Erkenntnisse über Verkehrsaufkommen, Bevölkerungsstruktur, Mobilität und Verkehrsverhalten in Hilden zu gewinnen. Dazu wurden durchgeführt:

- **Knoten- und Querschnittszählungen** an 26 Zählstellen am 28. März 2001;
- **Verkehrsbefragung** des einfahrenden Verkehrs an 8 Befragungsstellen am 26. April 2001;
- **Haushaltsbefragung** von über 5.000 zufällig ausgewählten Hildener Haushalten am Stichtag 7. April 2001.



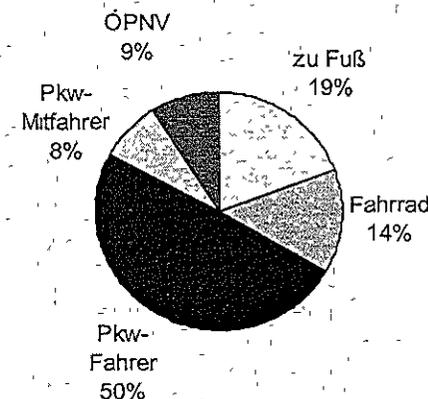
Mobilität und Verkehrsverhalten

Im Durchschnitt legt jeder Hildener an einem Werktag rund 3,5 Wege zurück. Dies entspricht insgesamt etwa 180.000 Wegen pro Tag. Die mittlere Wegedauer beträgt 21 Minuten; mehr als zwei Drittel aller Wege sind jedoch kürzer.

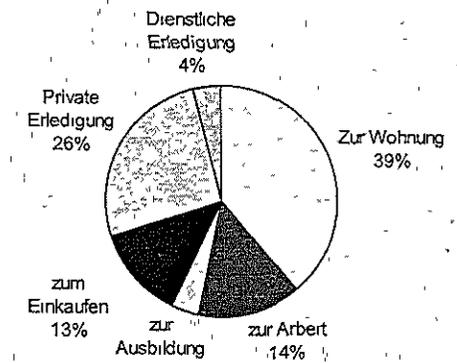
Mehr als die Hälfte aller Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt; ein Drittel aller Wege zu Fuß oder per Rad. Im Binnenverkehr ist der Anteil von Fuß- und Radverkehr dagegen deutlich höher (50 %).

Der Motorisierungsgrad liegt mit 542 Pkw/ 1000 Einwohner über dem Landesdurchschnitt. Während Männer zwischen 28 und 67 Jahren zu mehr als 80 % über einen Pkw verfügen können, besteht bei Frauen und älteren Menschen noch ein „Nachholbedarf“ in der Motorisierung.

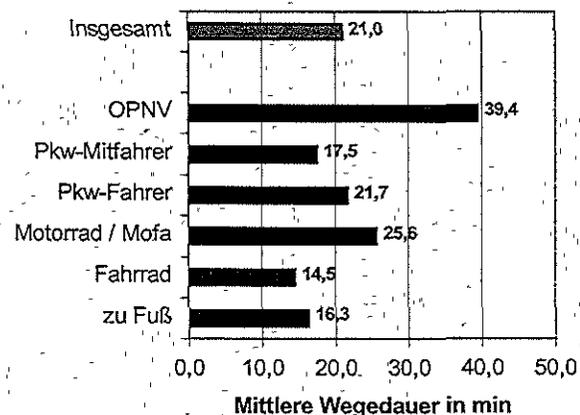
Verkehrsmittelwahl der Hildener Bürger



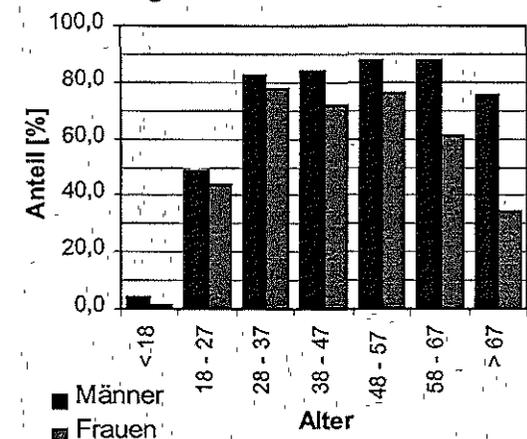
Fahrtzweckverteilung über alle Wege



Zeitaufwand nach Verkehrsmittel



Pkw-Verfügbarkeit nach Alter u. Geschlecht



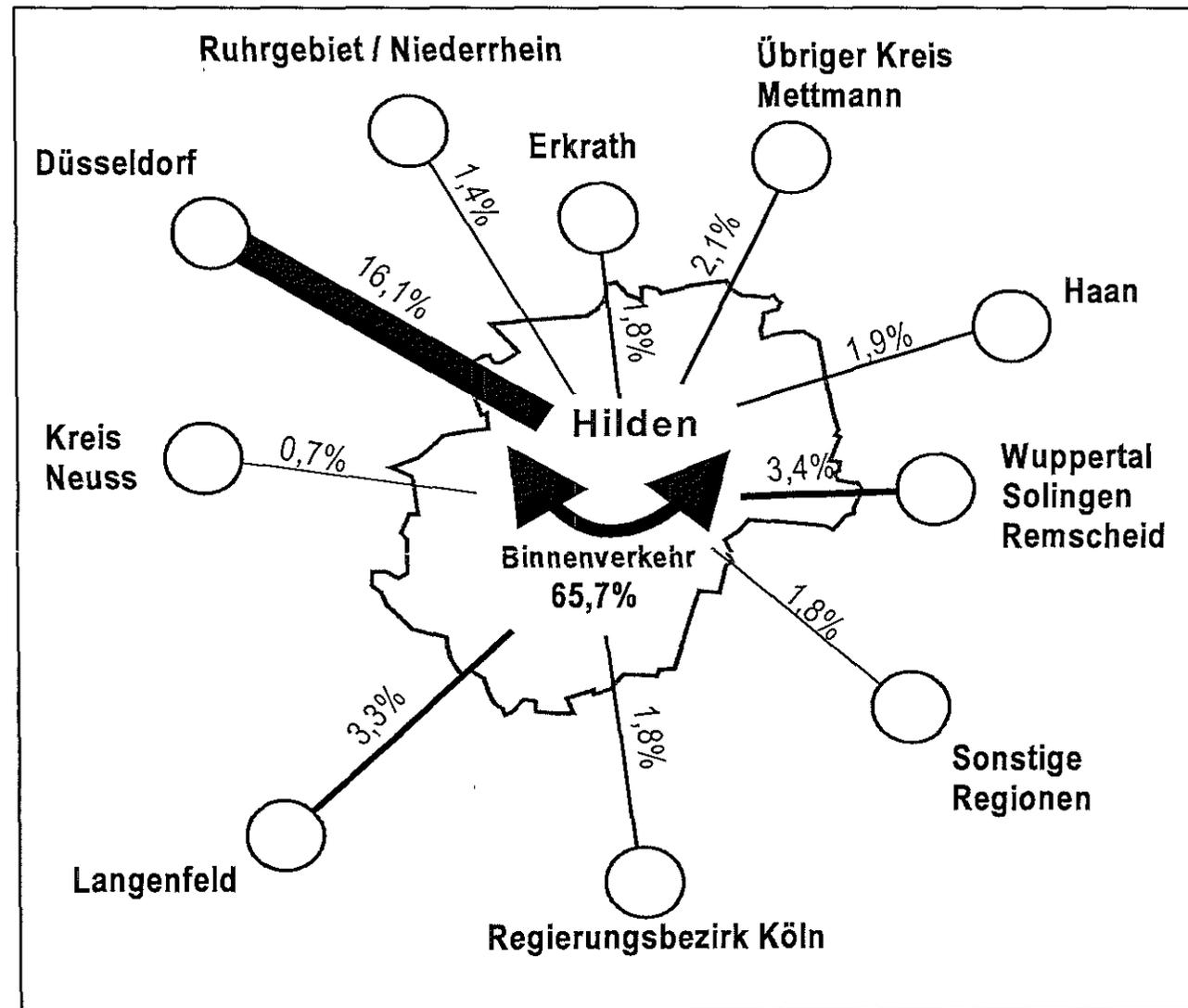
Verkehrsbeziehungen

Rund zwei Drittel aller Wege der Hildener Bürger werden innerhalb der Stadt zurückgelegt, die Hälfte davon enden in der Innenstadt.

Im Fahrtzweck „Einkauf“ ist die Bindung der Hildener an ihre Stadt besonders hoch; über 80 % aller Einkaufsfahrten bleiben innerhalb der Stadt.

Bedeutendstes Auspendlerziel ist Düsseldorf; hier enden etwa 16 % aller Fahrten. Im Fahrtzweck „Arbeit“ führen sogar 34 % aller Fahrten in die Landeshauptstadt.

Weitere nennenswerte Verflechtungen bestehen nur zu den Nachbarstädten Solingen und Langenfeld.



Gesamtverkehrsnachfrage

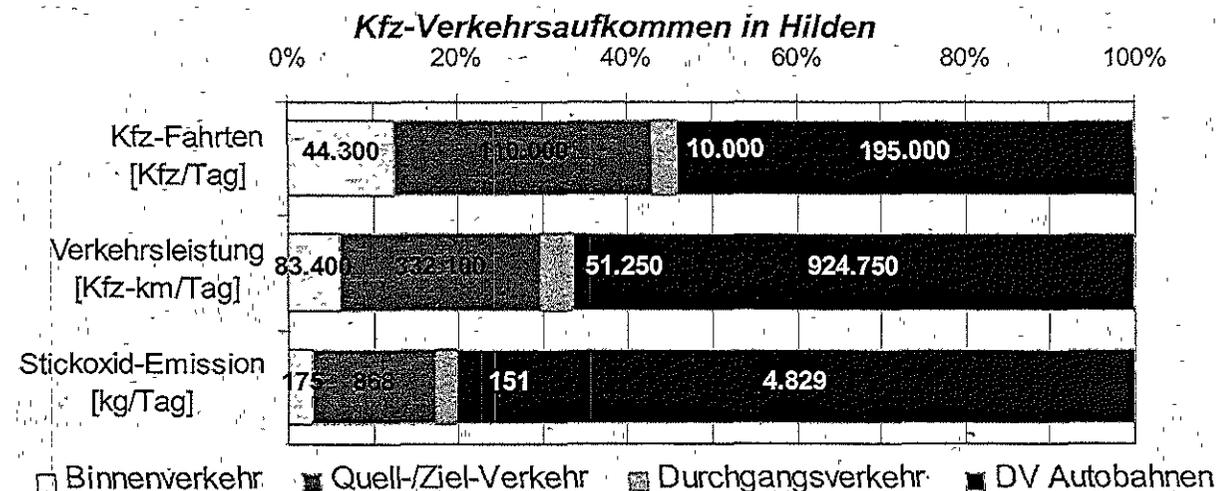
Zu den rund 180.000 Wegen der Hildener Bürger kommen nochmals rund 120.000 Wege durch Einpendler aus anderen Gemeinden sowie den Durchgangsverkehr. Dieser macht jedoch mit 11.500 Wegen nur einen geringen Teil aller Wege aus.

Insgesamt werden im Stadtgebiet täglich etwa 164.000 Kfz-Fahrten mit Kraftfahrzeugen durchgeführt. Der Anteil des Durchgangsverkehrs daran beträgt lediglich rund 6 %.

Die im Stadtgebiet durch Kfz-Fahrten erbrachte Verkehrsleistung beträgt ca. 467.000 Kfz-km pro Tag. Die mittlere Fahrtweite beträgt damit 2,84 Kilometer.

Über die durch Hilden verlaufenden Autobahnen A 3 und A 46 werden mehr Fahrten zurückgelegt als im gesamten Stadtgebiet.

Wege / Tag	zu Fuß	Rad	Pkw Fahrer	Pkw Mitfahrer	OPNV	Summe
Binnenverkehr	33.850	24.750	44.300	9.300	5.250	117.450
Quell- / Zielverkehr	0	4.100	110.000	28.500	22.050	164.650
Durchgangsverkehr	0	0	10.000	1.500	n.rel.	11.500
Summe	33.850	28.850	164.300	39.300	27.300	293.600
Wirtschaftsverkehr			9.500			9.500
Gesamt	33.850	28.850	173.800	39.300	27.300	303.100



Heutige Kfz-Verkehrsbelastungen

Die höchsten Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet treten auf den Hauptverkehrsstraßen auf. Besonders zu nennen sind dabei:

- Berliner Straße: 26.000 Kfz/Tag
- Walder Str. (Höhe A 3) 26.000 Kfz/Tag
- Richrather Straße 22.500 Kfz/Tag
- Hülsenstraße 22.200 Kfz/Tag
- Klotzstraße 20.000 Kfz/Tag
- Benrather Straße 17.650 Kfz/Tag
- Hochdahler Straße 15.900 Kfz/Tag
- Gerresheimer Straße 14.000 Kfz/Tag

Die untergeordneten Straßen erfüllen im Wesentlichen Erschließungsfunktionen und sind deutlich geringer belastet. Die höchsten Durchgangsverkehrsanteile nehmen die Walder Straße (28 %) sowie Nord- und Ostring (22 %) auf, alle anderen Hauptverkehrsstraßen weisen Anteile zwischen 10 und 15 % Durchgangsverkehr auf.

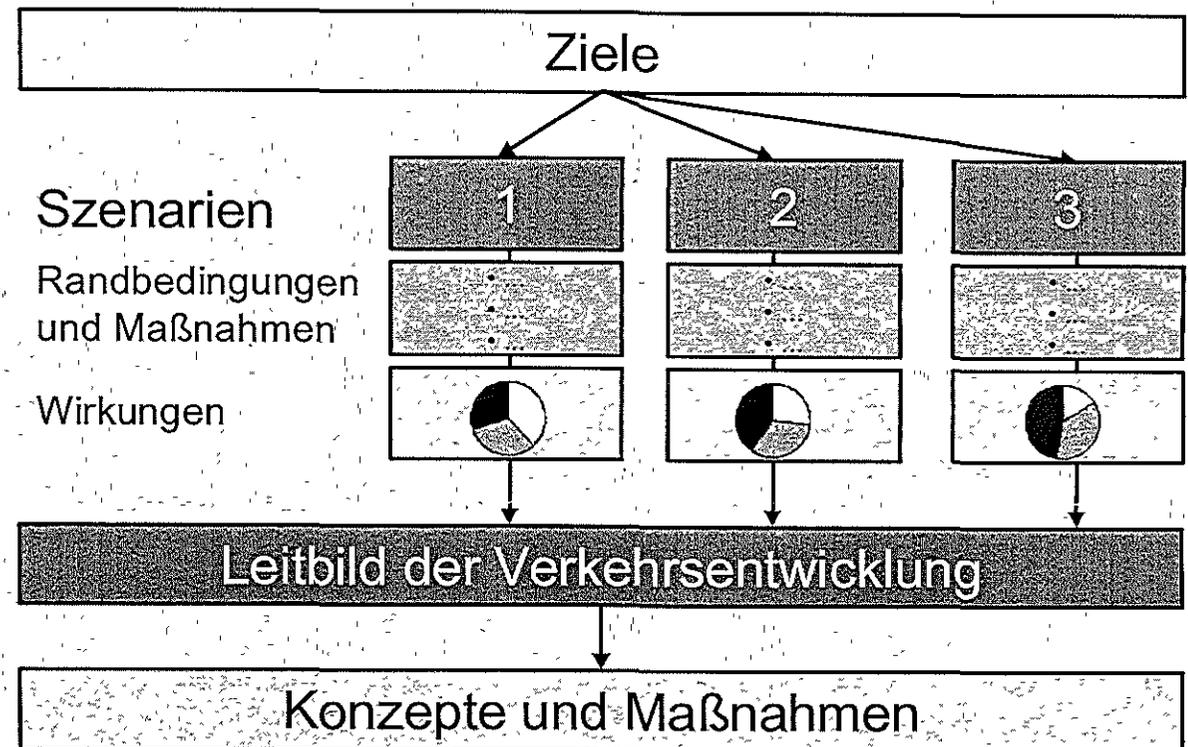


Leitbild und Szenarien

Für die Planung und Bewertung von Maßnahmen ist es notwendig, Ziele und Planungsgrundsätze zu formulieren, die den zukünftigen verkehrspolitischen Handlungsrahmen der Stadt Hilden definieren. Zusammengekommen bilden diese das Leitbild der Verkehrsentwicklung.

Um die komplexen Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Einflussgrößen zu erfassen und die Bandbreite der möglichen Entwicklung abzuschätzen, wird eine Szenarienbetrachtung durchgeführt. Drei verschiedenen Szenarien werden konkrete Randbedingungen, Maßnahmen, Handlungsfelder sowie Verkehrsnetzwerke zugewiesen. Mit Hilfe von Modellrechnungen wird für jedes Szenario eine Prognose für das Jahr 2010 erstellt und damit die Wirkungen auf das Verkehrsgeschehen in Hilden ermittelt.

Prinzipielle Vorgehensweise der Leitbildentwicklung



Ziele der Verkehrsentwicklung

Da Stadt- und Verkehrsentwicklung in gegenseitiger Wechselwirkung stehen, ist eine grundlegende Verbesserung des Stadtverkehrs nur dann möglich, wenn alle Einzelmaßnahmen sich an einem Zielkonzept orientieren, das städtebauliche, ökologische und soziale Gesichtspunkte mit einbezieht.

Zur Erreichung der Ziele sollen alle der Stadt zur Verfügung stehenden Instrumente konsequent eingesetzt werden. Dazu gehören Stadtentwicklungs-, Stadtteil- und Bauleitplanung, Investitionsplanung, Straßenraumgestaltung, Verkehrssteuerung und Verkehrsregelung, Verkehrsüberwachung und Öffentlichkeitsarbeit.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Szenarienbetrachtung werden die Ziele konkretisiert und daraus Planungsgrundsätze abgeleitet.

Ziel: Verbesserung der Wohnumfeldqualität

- Reduzierung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verminderung der Beeinträchtigungen des Stadtbildes
- Stärkung der Aufenthaltsqualität von Straßen
- Verminderung von Trennwirkungen

Ziel: Förderung der Standortqualität

- Gewährleistung der Erreichbarkeit der Standorte von Gewerbe, Handel, Handwerk und Dienstleistung sowie von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, Kultur-, Freizeit- und sonstigen Einrichtungen

Ziel: Sicherung der Stadtentwicklung

- Vermeidung von stärkeren Verkehrsbehinderungen im Autoverkehr
- Gute Erreichbarkeit aller Standorte zu Fuß, mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Senkung der Reisezeiten im ÖPNV und Verbesserung des Beförderungskomforts

Ziel: Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen

- Verminderung von zusätzlicher Flächeninanspruchnahme und Versiegelung des Bodens durch Verkehrsinfrastruktur
- Reduzierung von verkehrsbedingten Schadstoffemissionen
- Verminderung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes
- Verminderung von Beeinträchtigungen von Freizeit- und Erholungsgebieten
- Ziel: Gewährleistung der Mobilität
- Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle, die in Hilden wohnen, arbeiten oder die Stadt besuchen

Ziel: Sozialverträglicher Verkehr

- Gleichberechtigung der einzelnen Verkehrsarten Fußgänger, Radverkehr, öffentlicher Verkehr und Autoverkehr

Ziel: Minimierung des Mitteleinsatzes der öffentlichen Hand und der Verkehrsteilnehmer

- Aufwendungen der Verkehrsteilnehmer für Mobilität
- Aufwendungen der Betreiber für Investitionen, Unterhalt und Betrieb

Perspektiven der Verkehrsentwicklung

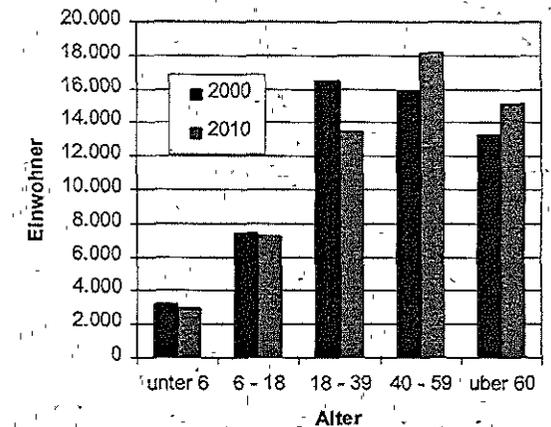
„Exogene“ Bestimmungsgrößen wie Bevölkerungszahl und -struktur sowie Anzahl der Arbeits- und Ausbildungsplätze gelten als von der kommunalen Verkehrsplanung nicht beeinflussbar und werden in allen Szenarien gleich angenommen.

Die Stadt Hilden hat jedoch Einfluss auf organisatorische, ordnungsrechtliche, preispolitische und verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen sowie in begrenztem Umfang auch auf das allgemeine Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Diese „endogenen“ Einflussgrößen werden in den drei Szenarien variiert. Ziel dieser Betrachtungen ist es, den aus einer denkbaren verkehrspolitischen Beeinflussung zu erwartenden Umfang an Wirkungen und die hierfür erforderlichen Maßnahmenbündel aufzuzeigen. Wie weit von diesen Möglichkeiten Gebrauch gemacht wird, unterliegt der politischen Entscheidung.

Bevölkerungsentwicklung in Hilden

Bevölkerung 2000	52.300
Natürlicher Bevölkerungssaldo	- 1.650
Wanderungssaldo	+ 2.250
Bevölkerung 2010	56.900

Entwicklung nach Altersklassen

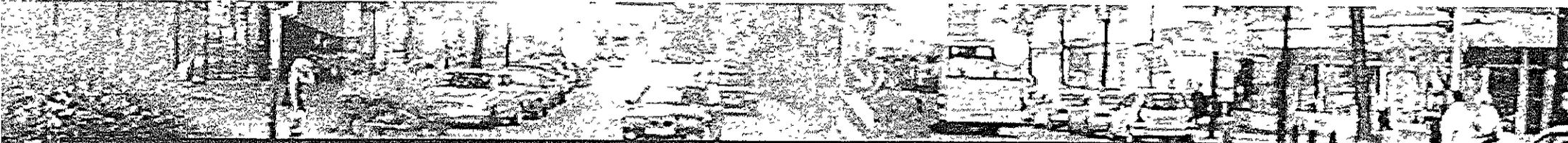


Tendenzen der allgemeinen Verkehrsentwicklung

In den nächsten Jahren wird sich eine deutliche Verschiebung der Altersstruktur ergeben: die Zahl älterer Menschen nimmt deutlich zu. Da die Motorisierung von älteren Menschen und Frauen noch zunehmen wird, wird eine weiter steigende Pkw-Dichte und eine Zunahme der Gesamtfahrleistung aller Pkw erwartet. Parallel dazu ist aus der Bevölkerungsentwicklung langfristig ein Rückgang der ÖPNV-Fahrten zu erwarten.

Die jährliche Fahrleistung des einzelnen Pkw wird jedoch zurückgehen. Aktuelle Prognosen erwarten im Personenverkehr bis 2015 eine Zunahme der Verkehrsleistung zwischen 15 und 20 Prozent (auf der Basis von 1997). Im Güterverkehr werden dagegen deutliche Zunahmen von bis zu 65 % im selben Zeitraum vorausgesagt.

Es wird erwartet, dass die mittlere Anzahl der täglichen Wege konstant bleibt, es durch zunehmende Bereitschaft zum "Fernpendeln" sowohl im Berufs- als auch im Freizeitverkehr jedoch einen Trend zu immer längeren Wegen gibt.



Szenarien der Verkehrsentwicklung

Szenario 1 „Trend“

- Keine grundlegende Änderung der Verhaltensweisen
- Kein Ausbau des ÖPNV-Netzes, eher wirtschaftliche Rationalisierung des Angebotes
- Ausbau des regionalen und überregionalen Straßennetzes gemäß der Ausbauplanung des Landes und des Bundes
- Optimierung des städtischen Straßennetzes zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Kapazitätsengpässen
- Keine restriktiven Maßnahmen hinsichtlich des wachsenden Autoverkehrs

Szenario 2 „Netzausbau“

- Größere finanzielle Spielräume der öffentlichen Hand
- Keine grundlegende Änderung der individuellen Verhaltensweisen
- Entlastung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen durch Neubau von Ortsumgehungen, Realisierung größerer Straßenneubau-Projekte auch in kommunaler Regie möglich
- Rückbau entlasteter Hauptverkehrsstraßen zugunsten des „Umweltverbundes“
- Ausbau des Schienennetzes gemäß der Landesausbauplanung

Szenario 3 „ÖPNV-Stadt“

- Weitestgehender Verzicht auf Straßenneubau, nur punktuelle Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Stadtqualität
- Steigende Kosten für den Autoverkehr
- Ausbau des Schnellbahnnetzes nach „Zielnetz 2015“ des VRR
- Wiedereinführung der Straßenbahn zwischen Hilden und Benrath
- Neukonzeption des Busnetzes
- Priorisierung des ÖPNV im Hauptverkehrsstraßennetz
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung

Wirkungen der Szenarien

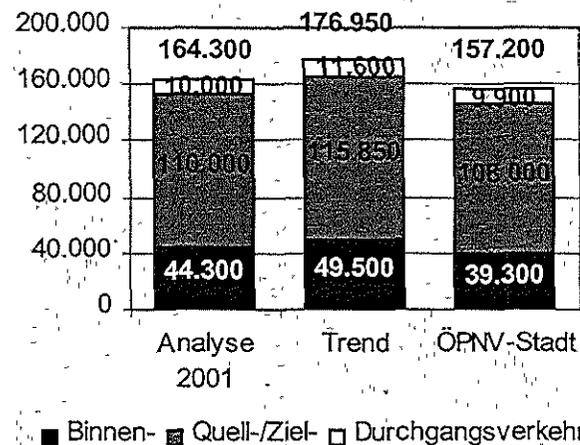
Unter den Bedingungen des Szenarios „Trend“ wird mit einem Anstieg der Pkw-Dichte um 8 % und dadurch einer Zunahme der Pkw-Fahrten um 7 % gerechnet. Die Anzahl der ÖPNV-Fahrten wird dagegen um ca. 4 % zurückgehen.

Im Szenario „Netzausbau“ wird analog zum „Trend“ eine steigende Motorisierung erwartet. Die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am Modal-Split können jedoch durch Optimierung der Netze konstant gehalten werden.

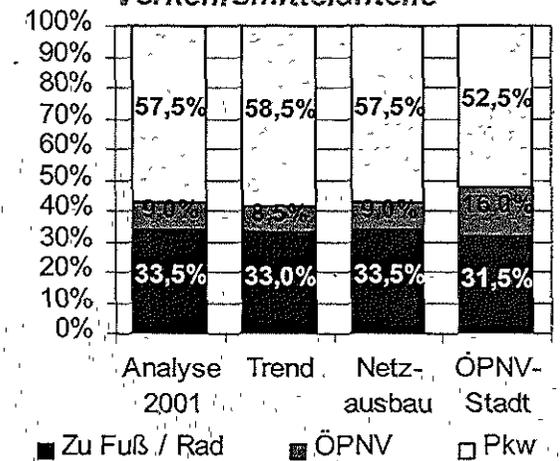
Unter dem Szenario „ÖPNV-Stadt“ wird nur ein leichter Anstieg der Motorisierung erwartet. Die massive Förderung des ÖPNV führt zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen um 80 %. Der Anteil des Kfz-Verkehrs reduziert sich dabei um etwa 7 %. Gleichzeitig treten jedoch auch Verlagerungen vom Fuß- und Radverkehr auf den ÖPNV auf.

	Analyse	Prognose 2010		
		Trend	Netzausbau	ÖPNV-Stadt
Pkw-Dichte [Pkw / 1000 Einwohner]	546	590	590	570
Pkw-Besetzungsgrad [Personen / Pkw]	1,23	1,21	1,21	1,25
Mobilität [Wege / Person-und Tag]	3,55	3,56	3,56	3,56

Kfz-Fahrten pro Tag im Stadtgebiet



Verkehrsmittelanteile



Trassen- untersuchungen

Nach Beschluss des Rates der Stadt Hilden vom 10.07.2002 wurden Möglichkeiten der Verkehrsentwicklung durch den Ausbau des Straßennetzes nochmals detailliert betrachtet. Insbesondere waren dabei die **Verlängerung des Ostrings** (L 403n) nach Langenfeld und der **Neubau der Westumgehung** zwischen Düsseldorfer und Hülsenstraße von Bedeutung.

Nach dem Leitbild der Verkehrsentwicklung kommt der Neubau von Stadtteilumgehungen dann in Betracht, wenn die mit dem Ausbau angestrebten Verbesserungen die damit verbundenen Nachteile für Natur und Landschaft sowie die Siedlungsräume deutlich überwiegen. Zur Beurteilung der Wirkungen kommen Kriterien aus den Zielfeldern Verkehr, Städtebau, Ökologie und Wirtschaftlichkeit zum Einsatz.

Entlastende Kriterien

- Qualität des Verkehrsablaufs im Bestandsnetz
- Verbindungsqualität im überörtlichen und regionalen Kfz-Verkehr
- Erreichbarkeit / Erschließung der Stadtteile
- Verbesserung der Verkehrsqualität für andere Verkehrsarten
- Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Wohnumfeldqualität an bestehenden Straßen
- Gestaltungspotenzial im Straßenraum bestehender Hauptverkehrsstraßen

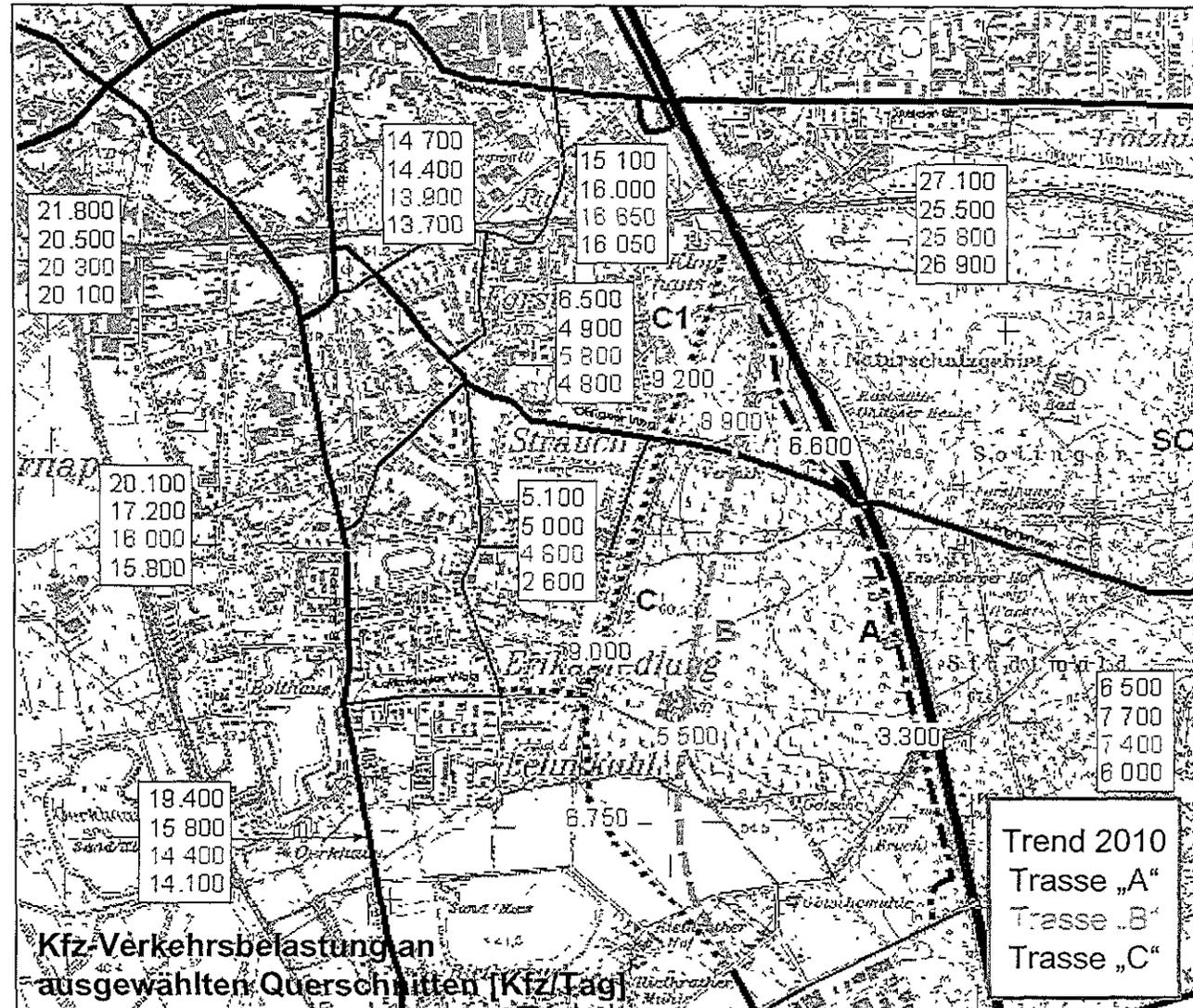
Belastende Kriterien

- Beeinträchtigung der Wohnumfeldqualität am Ortsrand
- Flächenverbrauch und Flächenzerschneidung
- Eingriffe in Vegetationsbestände
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und geschützter Gebiete
- Auswirkungen auf den Wasserhaushalt
- Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsfunktion
- (Kosten)

Verlängerung der Osttangente (L 403n)

Für die Osttangente wurden drei prinzipielle Trassenvarianten untersucht, die sich in ihrer Lage zwischen dem Ostrand der Bebauung im Hildener Süden und der Autobahn A3 unterscheiden. Es wird deutlich, dass die Belastungen der L 403n und die Entlastung des Bestandsnetzes zunehmen, je näher die Trasse an der Bebauung verläuft. Die höchste Entlastung ist mit -5.300 Kfz/Tag in Trassenlage C auf der Richrathen Straße am Ortseingang festzustellen. Dennoch verbleiben hier weiterhin rund 14.000 Kfz/Tag.

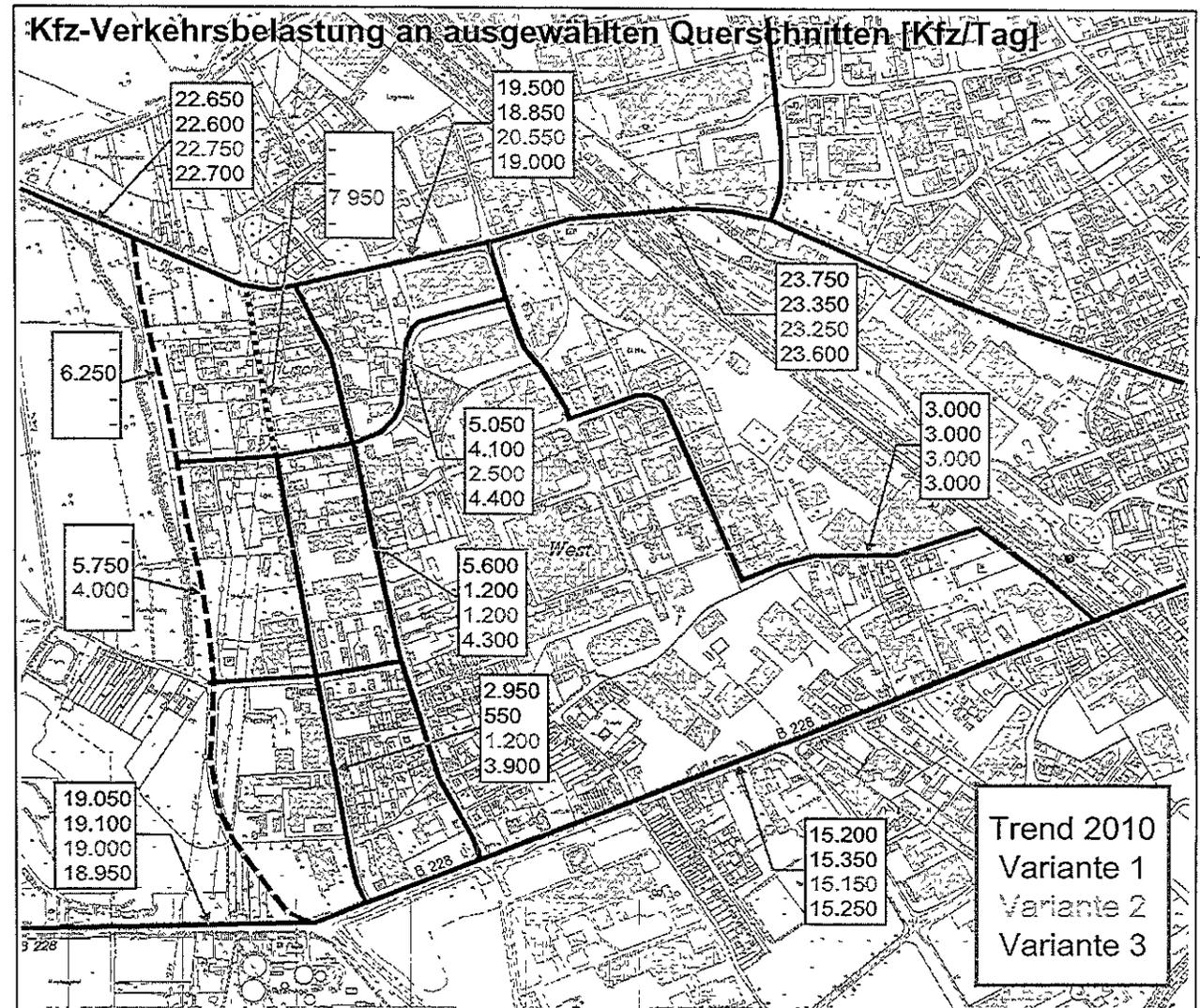
Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft sind in Trasse B am höchsten, da hier das Naturschutzgebiet Ohligser Heide durchschnitten wird. Dagegen ist in Trasse A durch die Bündelung mit der Autobahn A 3 die ökologische Belastungswirkung deutlich geringer zu bewerten.



Neubau der Westumgehung

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Hildener Westen wurden drei Varianten untersucht. Variante 1 umfasst den Vollausbau der Westumgehung zwischen Düsseldorfer Straße und Hülsenstraße, während in Variante 2 nur ein Teilausbau mit Anschluss an die Straße Kleinhülsen betrachtet wurde. In Variante 3 dagegen wurde auf einen Straßenneubau verzichtet und dagegen ein Einbahnstraßen-Konzept über Forst- und Niedenstraße untersucht.

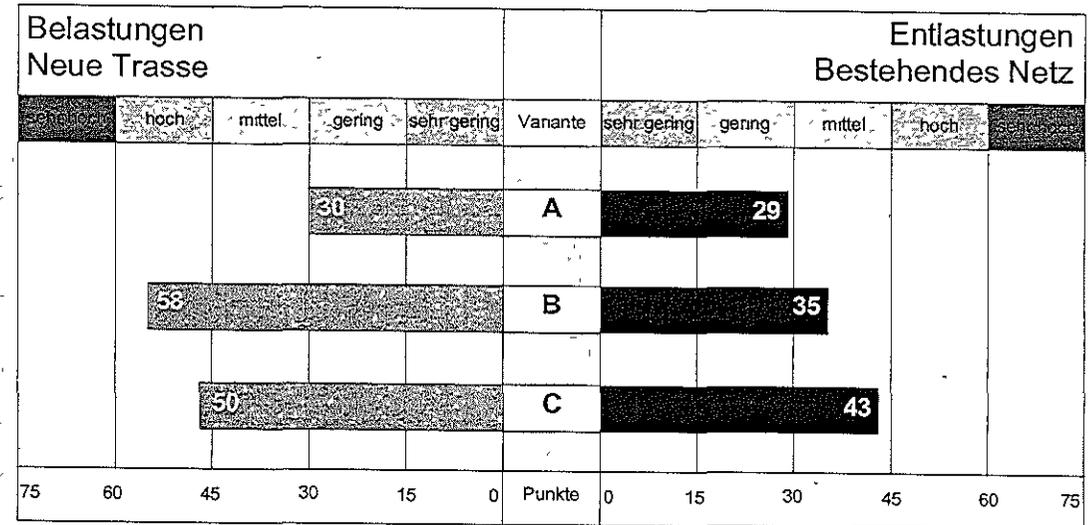
Durch den Vollausbau der Westumgehung können deutliche Entlastungen der Forst- und Niedenstraße erreicht werden, die zu einer erheblichen Steigerung der Wohnumfeldqualität beitragen können. In Variante 2 sind die Entlastungen etwas geringer. Variante 3 entlastet zwar die Niedenstraße, belastet jedoch die Forststraße zusätzlich.



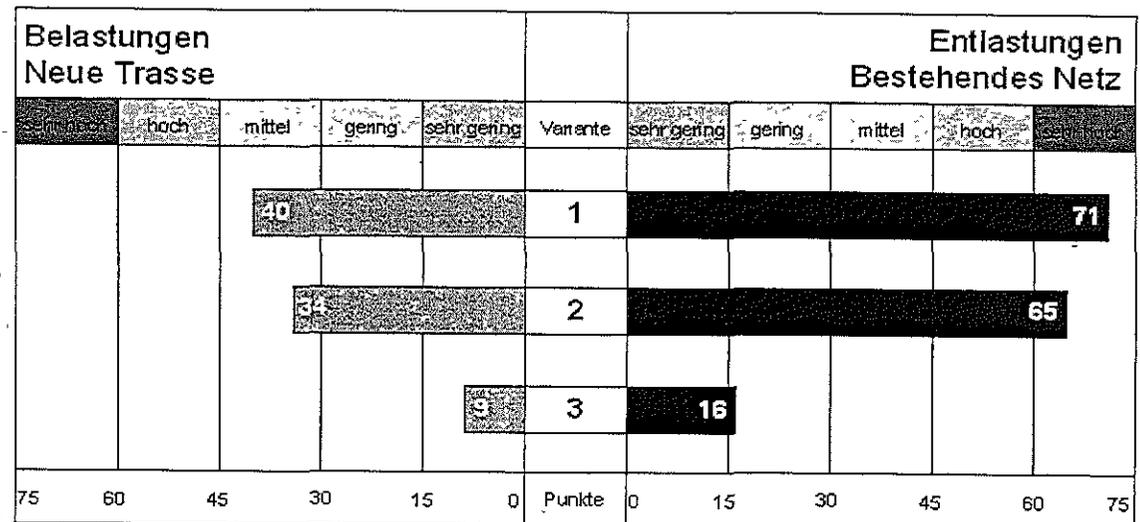
Bewertung der untersuchten Varianten

Für die Verlängerung der Osttangente wird deutlich, dass in keiner Variante das Ziel einer überwiegenden Entlastungswirkung erreicht wurde. Lediglich Trasse A weist einen ausgeglichenen Bewertungssaldo auf, hat allerdings auch die geringste Entlastungswirkung. Insgesamt kann vom Bau der L 403n im Hildener Stadtgebiet keine nennenswerte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erwartet werden.

Der Neubau der Westumgehung kann dagegen hohe Entlastungen bei nur mittleren Belastungen bewirken. Dabei ist der Vollausbau am vorteilhaftesten zu bewerten. Da es sich jedoch um rein lokale Verlagerungen handelt, wird die Straße mit hoher Wahrscheinlichkeit nur als Gemeindestraße in Baulast der Stadt Hilden realisierbar sein.



Osttangente

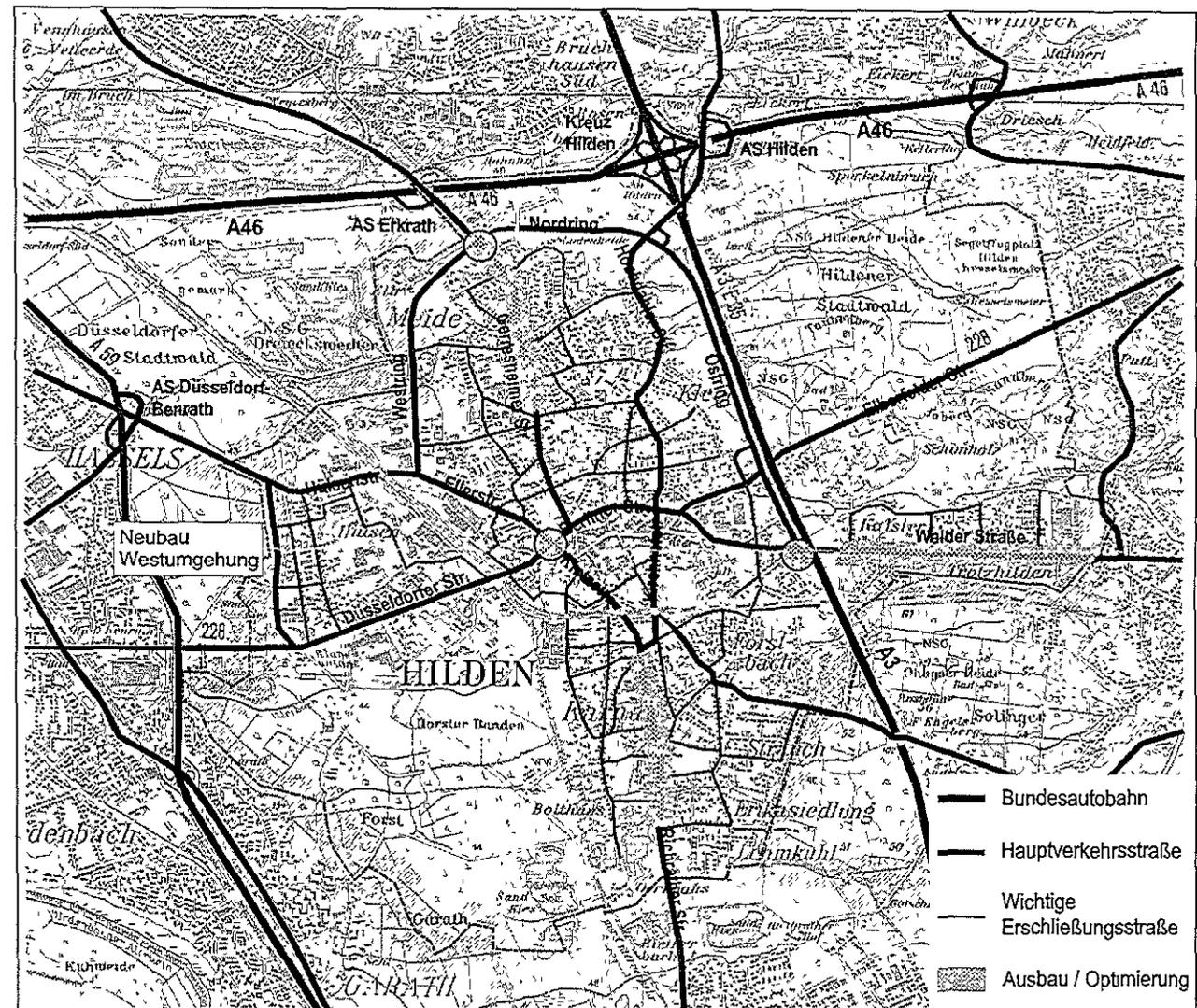


Westumgehung

Straßennetzkonzept 2010

Aufbauend auf die Mängelanalyse, die Variantenuntersuchungen sowie die Detailuntersuchungen im Szenario „Netzausbau“ wurde das Straßennetzkonzept entwickelt. Wesentliche Bestandteile dessen sind:

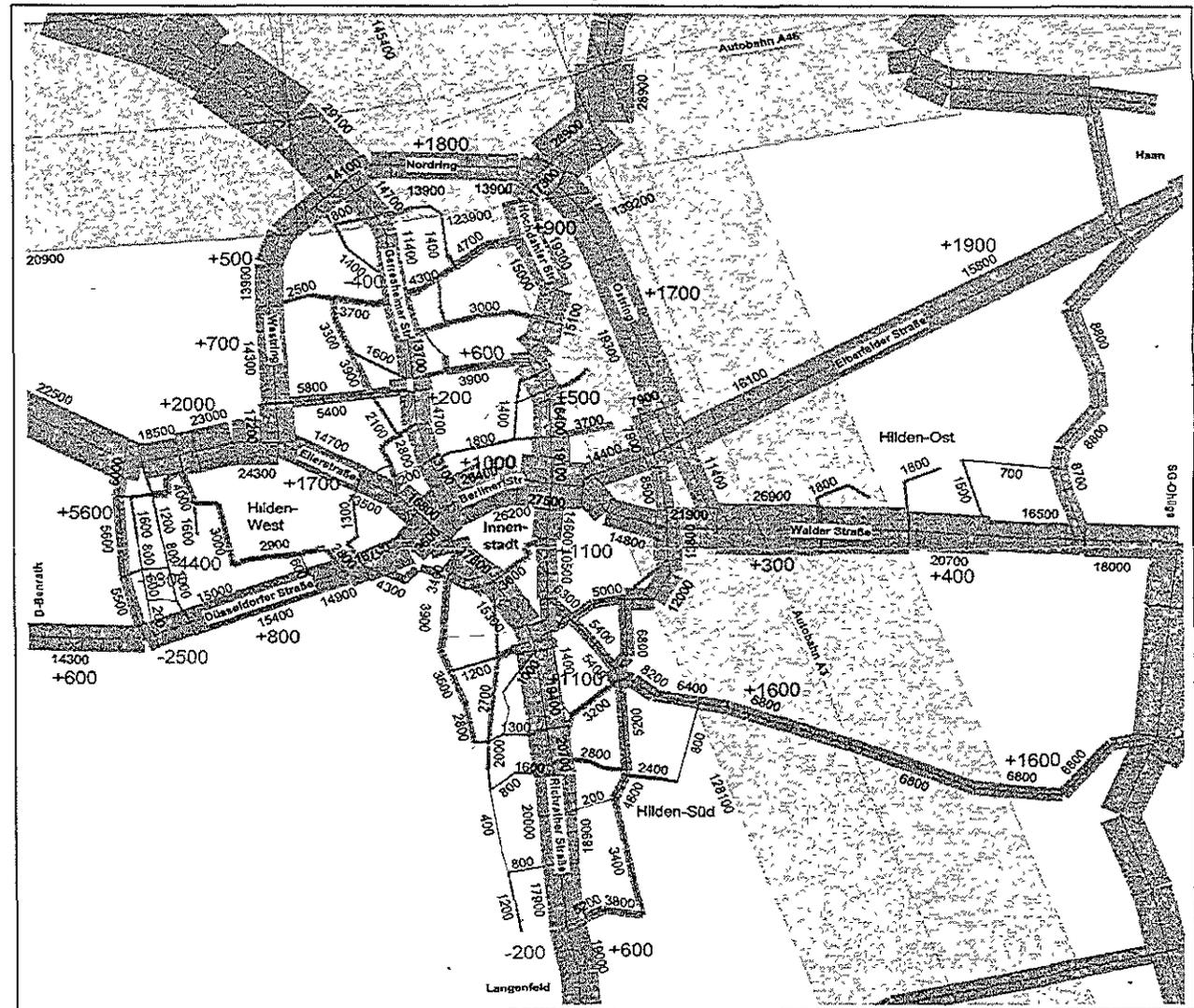
- Neubau der Westumgehung zwischen Düsseldorfer Straße und Hülsenstraße;
- Ortsgerechter Rückbau der Forst- und Niederstraße;
- Ausbau bzw. Optimierung der Kapazitätsengpässe Gerresheimer Straße / Nordring / Ostring und Walder Straße / Ostring;
- Beseitigung des Unfallschwerpunktes Fritz-Gressard-Platz;
- Gestalterische Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen (Gerresheimer Straße, Walder Straße, Fritz-Gressard-Platz).



Verkehrsbelastungen im Straßennetz 2010

Unter Annahme einer Verkehrsentwicklung nach dem Szenario „Trend“ werden die Anzahl der Kfz-Fahrten im Stadtgebiet gegenüber der Analyse um 7 % zunehmen. Damit einher geht eine mittlere Zunahme der Streckenbelastungen im Straßengrundnetz in der selben Größenordnung. Überdurchschnittlich hohe Zunahmen der Verkehrsbelastungen sind auf Nord- und Ostring, Elberfelder Straße, Benrather Straße und Ellerstraße festzustellen.

Auf den übrigen Strecken zeigen die empfohlenen Maßnahmen die Wirkung, dass die Kfz-Verkehrsbelastungen annähernd konstant bleiben oder nur leicht zunehmen. Deutliche Entlastungen sind infolge des Neubaus der Westumgehung im Hildener Westen zu erwarten.

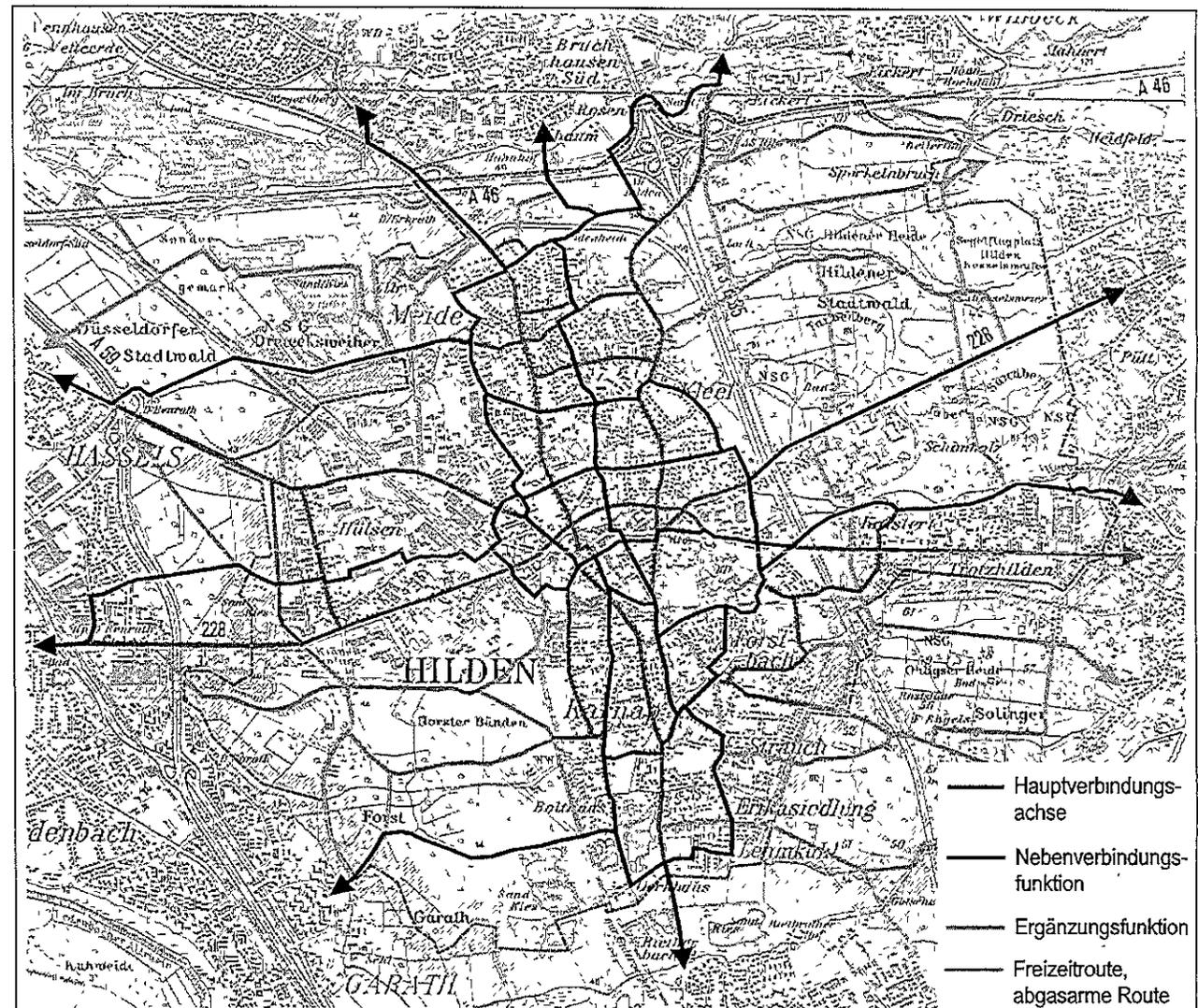


Radverkehrsachsen

Die Planungen zum Radverkehrsnetz Hilden werden als Angebotsplanung verstanden. Den Ausgangspunkt dazu bilden die relevanten Zielbereiche sowie deren Verbindung mit den Wohngebieten als Quellbereichen.

Aus den Quell-Ziel-Beziehungen ergeben sich die Radverkehrsachsen als Zielkonzept. Aus der Verbindungsfunktion ergibt sich (analog zum Straßennetz) eine hierarchische Struktur:

Hauptverbindungsachsen sollen den Großteil des Radverkehrs aufnehmen und verlaufen überwiegend abseits der Hauptachsen des Kfz-Verkehrs. Ergänzt werden sie durch Strecken mit **Nebenverbindungs-** bzw. **Ergänzungsfunktion**, die häufig entlang der Hauptverkehrsstraßen verlaufen. Im Außenbereich werden zusätzlich dazu **Freizeitrouten** auf „autofreien“ Wegen angeboten.

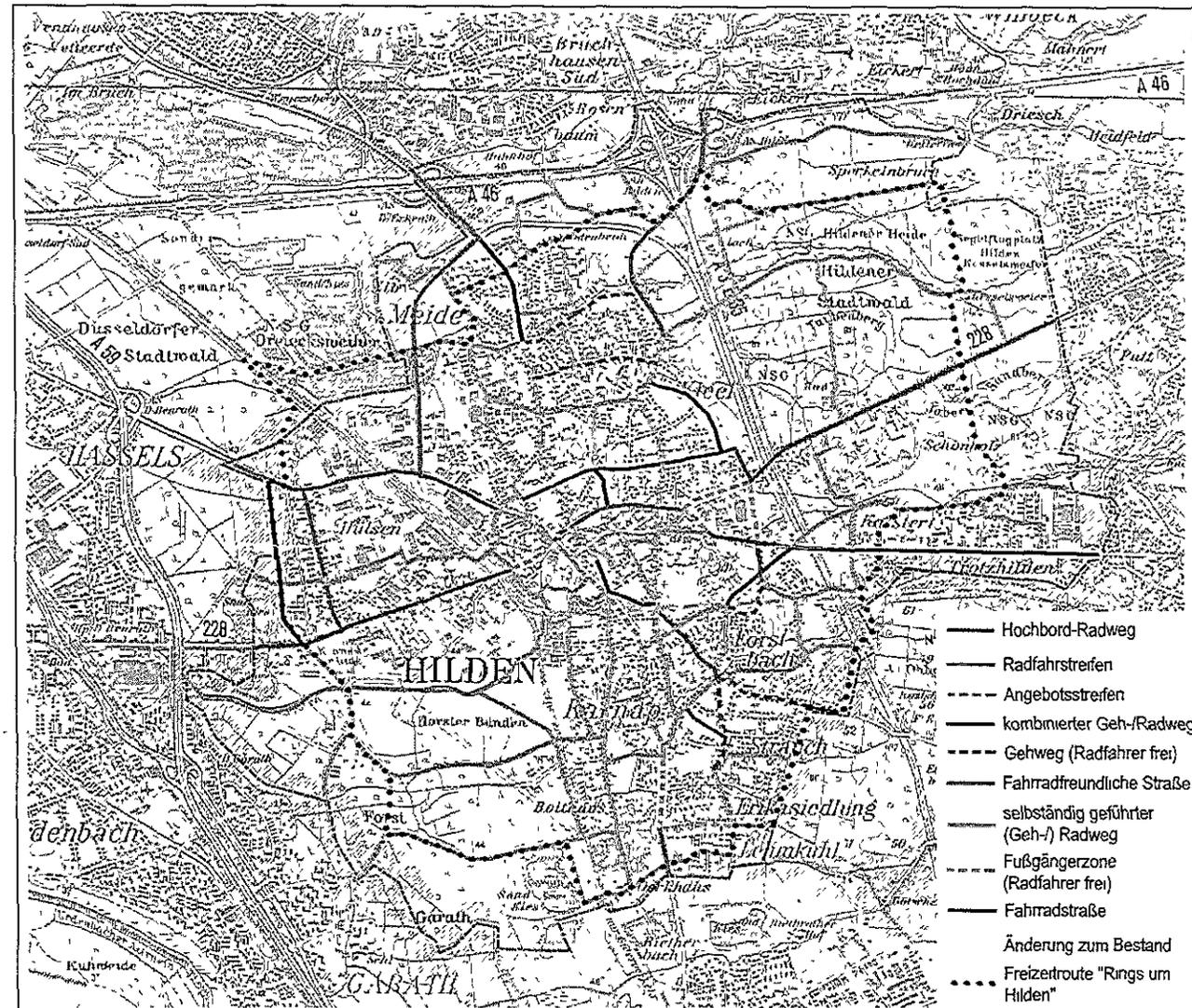


Radwegekonzept 2010

Entlang der Hauptverbindungsachsen ist der Radverkehr im Straßenraum besonders herauszuheben. Dies betrifft insbesondere die Kreuzungspunkte mit stark vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen. Im Erschließungsstraßennetz ist die Ausweisung weiterer Fahrradstraßen zu überprüfen.

Es ist anzustreben, alle Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen auszustatten bzw. nicht mehr zeitgemäße Radwege zu erneuern. Dazu kommen vor allem die in Hilden bewährten Angebotsstreifen in Betracht. Neue Angebotsstreifen werden auf Elberfelder Straße, Oststraße, Benrather Straße, Klotzstraße und Richrather Straße empfohlen.

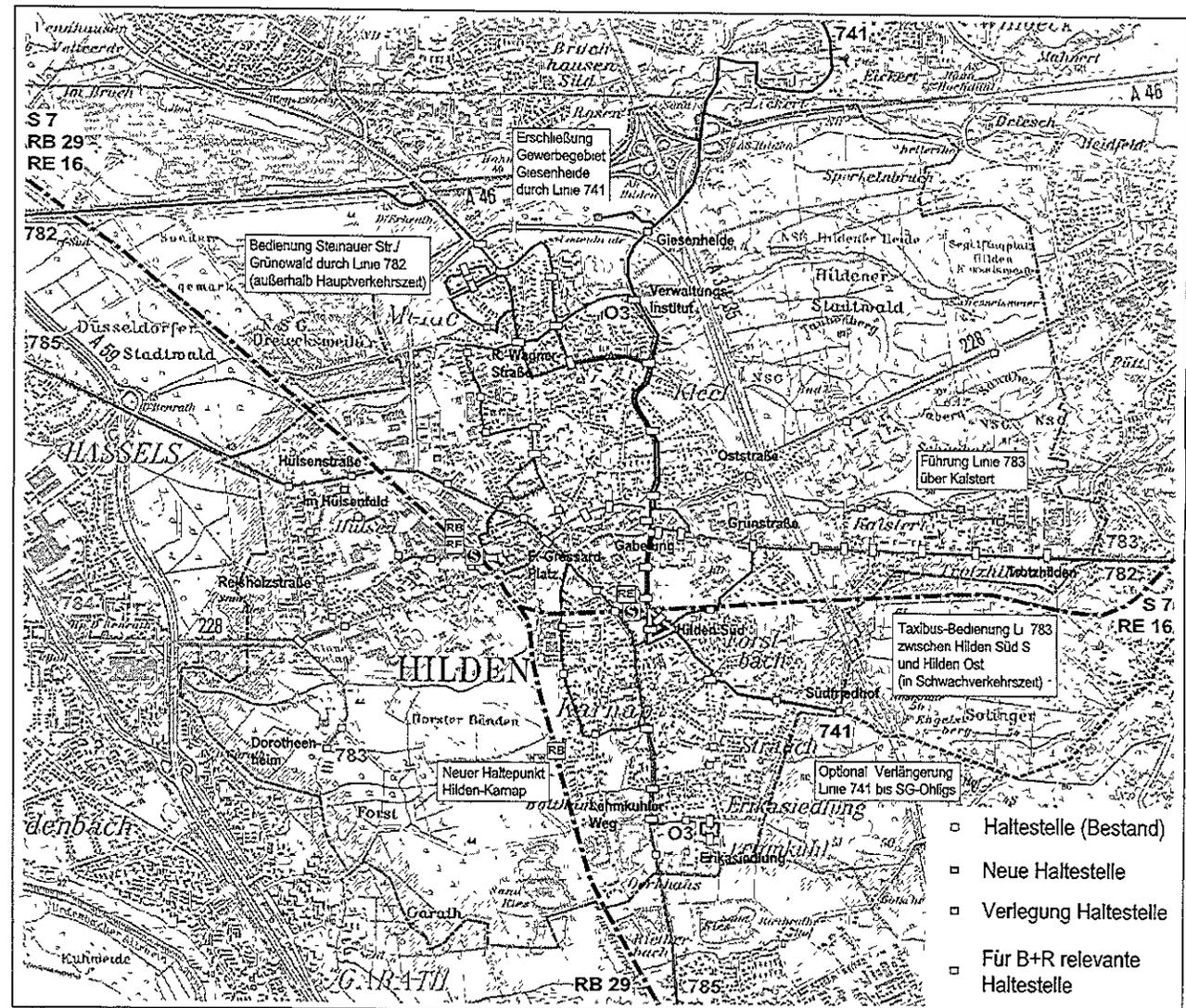
Das Haupttroutennetz wird über die Stadtgrenzen hinaus geführt, so dass Hilden in ein regionales Radverkehrsnetz eingebunden ist.



Konzept für den öffentlichen Verkehr

Die Grundstruktur des bestehenden Busliniennetzes weist bereits heute eine gute Qualität auf. Zielsetzung des ÖPNV-Konzeptes ist es daher, Optimierungspotenziale zu nutzen. Handlungsfelder dabei sind:

- Verbesserte Erschließung von Gebieten mit Erschließungsdefiziten;
- Einsatz von flexiblen Bedienungsformen in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage;
- Beschleunigung des Busverkehrs im Straßennetz durch bauliche oder betriebliche Maßnahmen;
- Verbesserung der Akzeptanz des ÖPNV durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement.

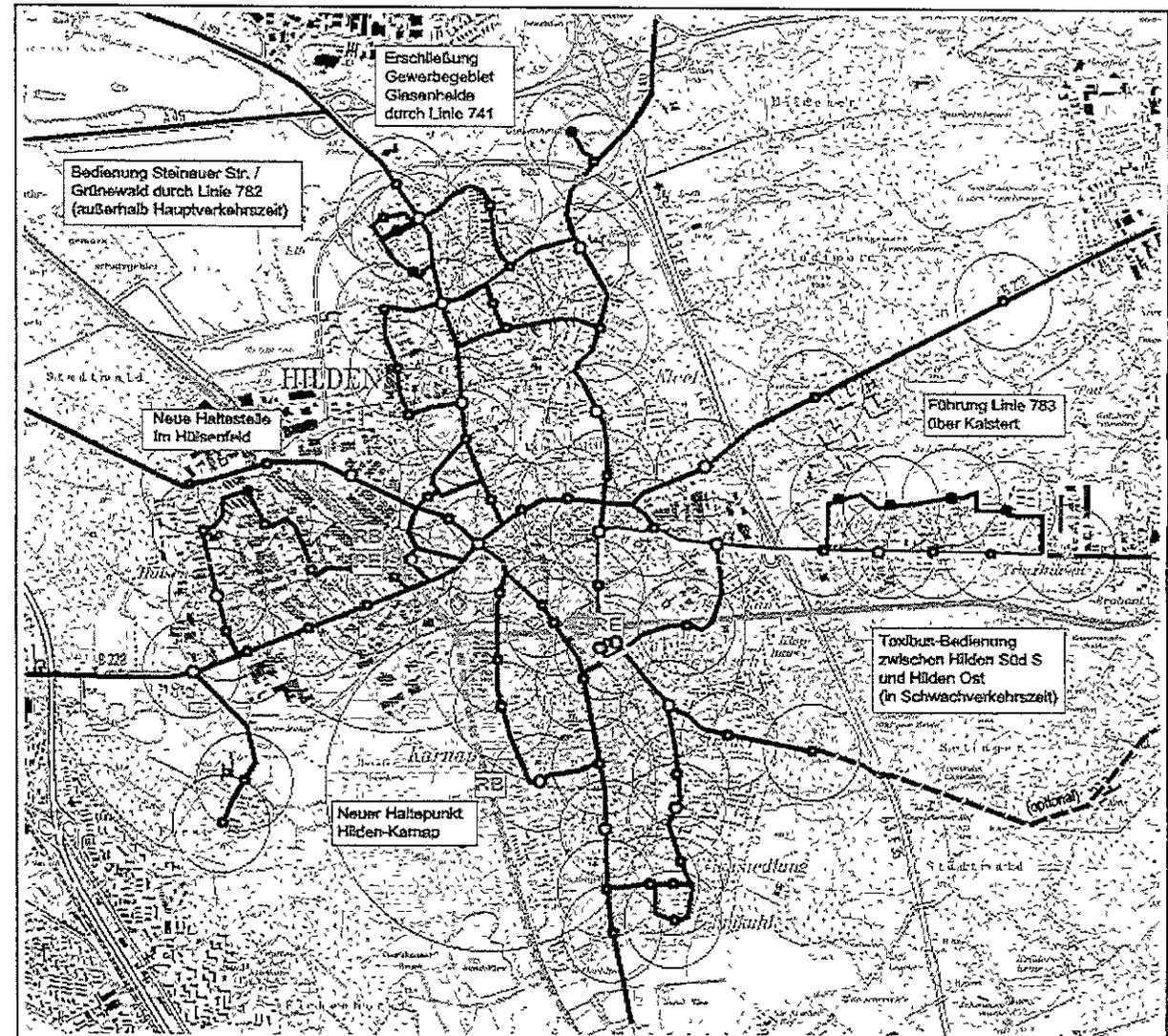


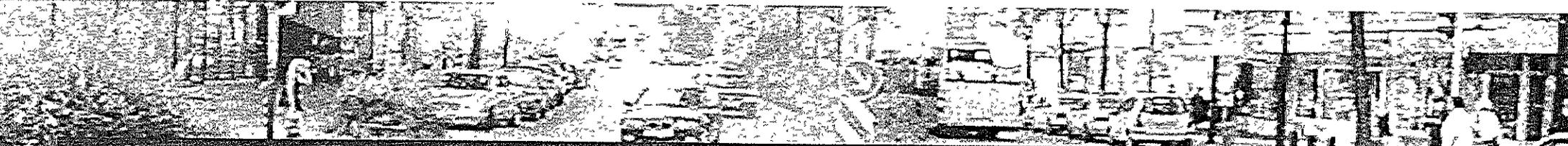
Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

Die Erreichbarkeit der bisher schlecht erschlossenen Gebiete Kalstert sowie um die Köbener Straße soll durch geänderte Linienführungen optimiert werden. Für andere peripher gelegene Gebiete soll gezielt das Bike+Ride-Angebot ausgebaut werden.

Im Hildener Osten (Kalstert) kann ein "Taxibus" als flexible Bedienungsform den "herkömmlichen" Linienverkehr ergänzen. Ein Taxibus hält an festen Haltestellen und verkehrt nach Fahrplan, jedoch nur auf Anforderung. Es gilt der normale VRR-Tarif.

Die vielfach unzureichende Haltestellenqualität soll durch einen einheitlichen Ausstattungsstandard verbessert werden. Eine „Mobilitätsberatung“ soll Service und Information rund um den ÖPNV bieten. Diese Vorgehensweise wurde auch in den 2. Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann eingebracht.





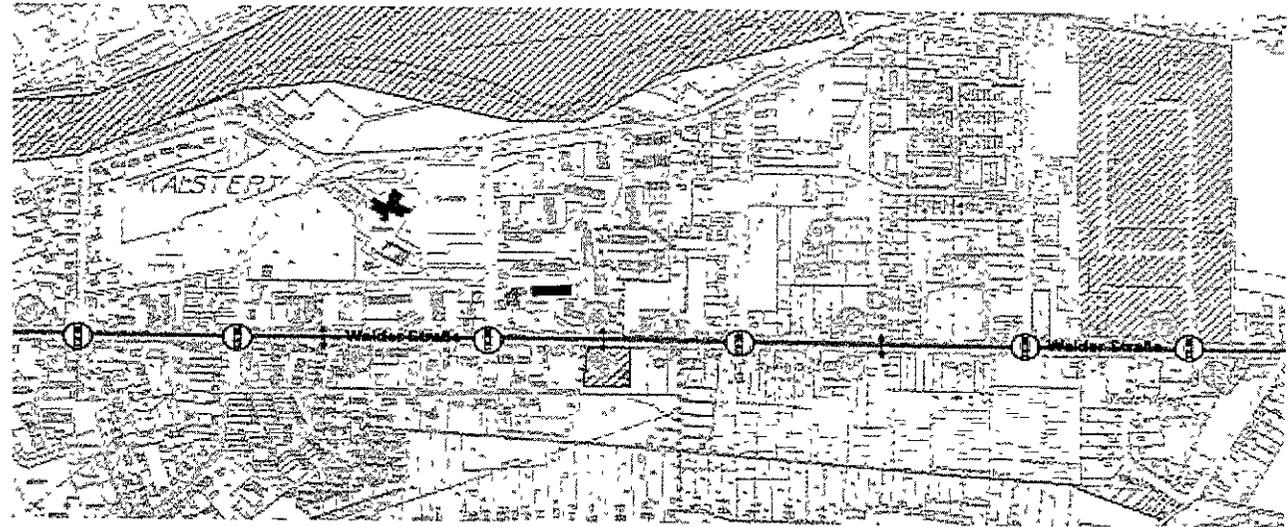
8.

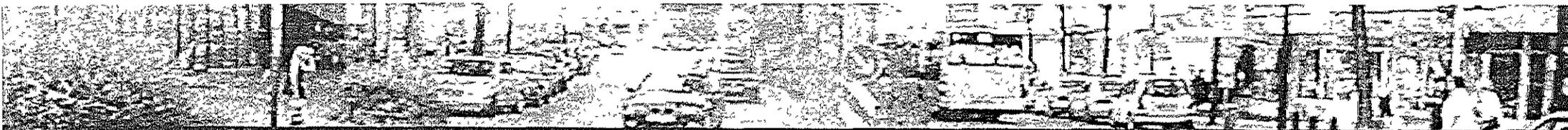
Detailkonzepte: Walder Straße

Bestands- und Mängelanalyse

Die Walder Straße im Hildener Osten ist einer der höchst belasteten Straßenquerschnitte in Hilden. Neben der überörtlichen Bedeutung als Landesstraße (L 85) übernimmt sie auch eine erhebliche Erschließungsfunktion für den Hildener Osten. Das gesamte Erschließungssystem des Stadtteils ist auf die Walder Straße ausgerichtet; auch sind hier Versorgungs- und Geschäftsbereiche vorhanden.

Dennoch weist der Straßenraum heute überwiegend "Außerortscharakter" auf. Dadurch bedingt sind mangelnde Überquerbarkeit, häufig überhöhte Geschwindigkeiten und erhebliche gestalterische Defizite. Die hohen Kfz-Verkehrsbelastungen beeinträchtigen darüber hinaus die Erschließungsqualität der Grundstücke entlang der Walder Straße.





8.

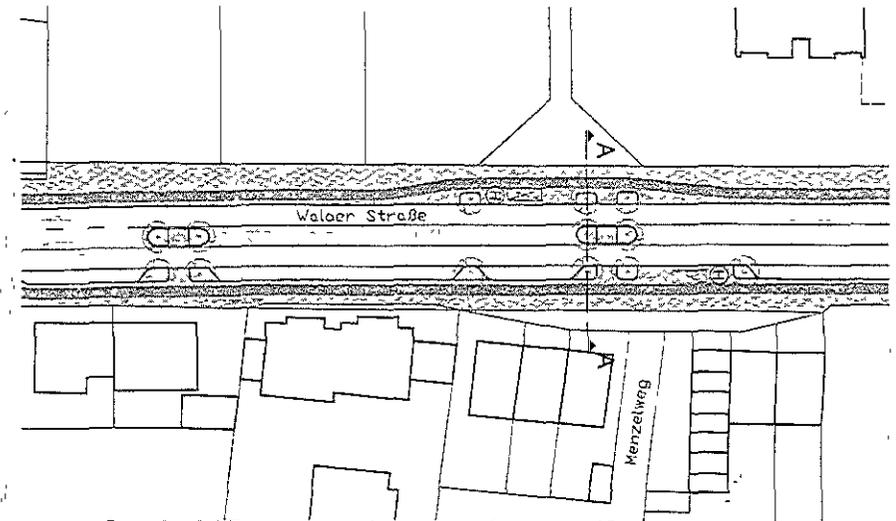
Detailkonzepte: Walder Straße

Gestaltungskonzept

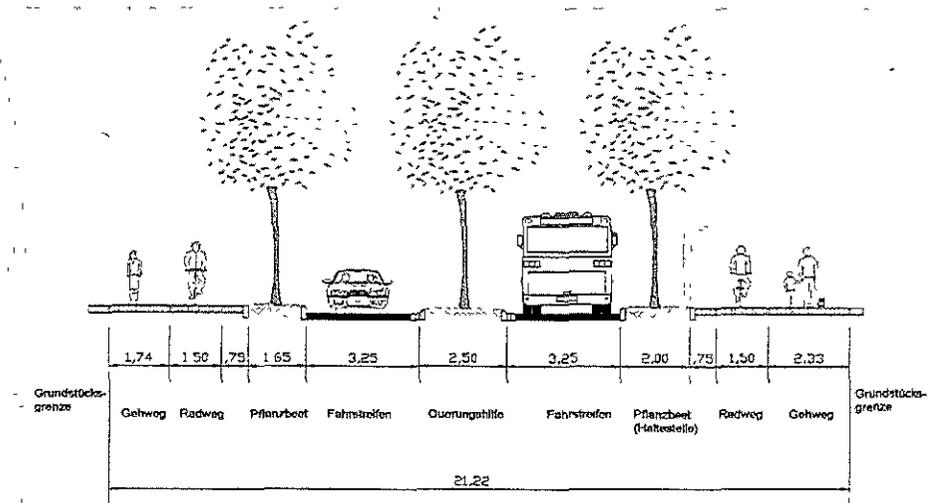
Das Gestaltungskonzept sieht vor, den vorhandenen Straßenraum optimaler zu nutzen. Dazu wird die Idee eines flexibel nutzbaren Mittelstreifens vorgeschlagen. Dieser kann je nach Situation als Querungshilfe, als Linksabbiegestreifen, als Grünstreifen oder als asphaltierter Mittelstreifen zum Abbiegen in Grundstückseinfahrten oder zum Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen gestaltet werden.

Durch die vorgeschlagene Umgestaltung werden die Querungssituation und die Straßenraumgestalt verbessert, der Verkehrsablauf im Kfz-Verkehr durch die flexible Nutzung des Mittelstreifens verstetigt und Störquellen beseitigt. Angesichts der Zuständigkeiten und der finanziellen Situation handelt es sich hierbei um eine langfristige Perspektive.

LAGEPLAN



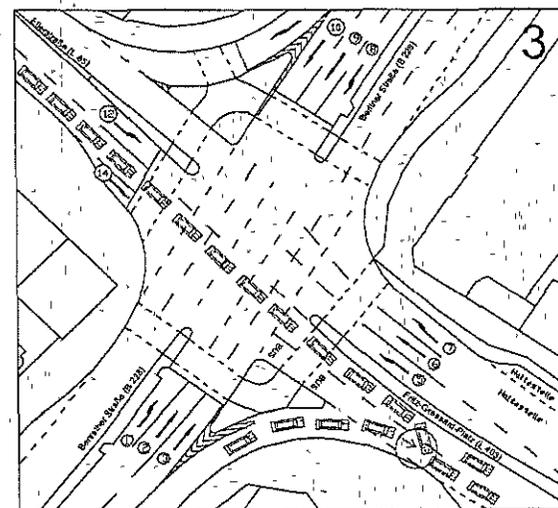
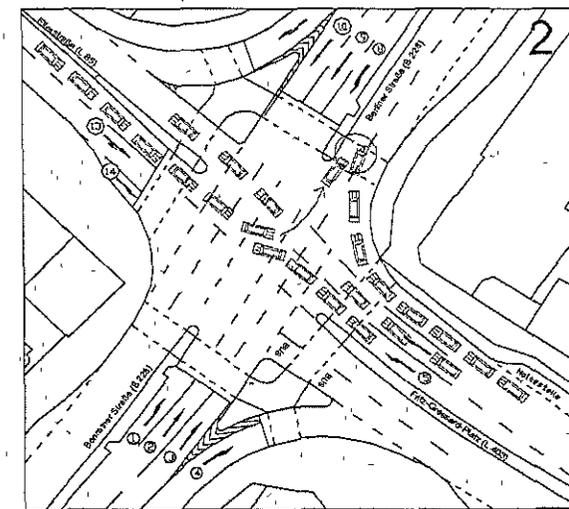
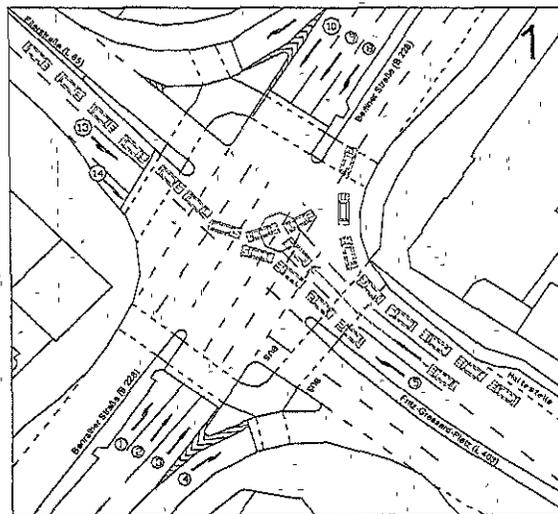
QUERSCHNITT



Bestands- und Mängelanalyse

Der Fritz-Gressard-Platz hat für alle Verkehrsarten zentrale Bedeutung im Stadtgebiet. Täglich passieren über 40.000 Kfz den Platz; mit 460 Abfahrten pro Tag ist er gleichzeitig eine der zentralen Umsteigestationen im ÖPNV-Netz. Aufgrund der Lage am Rand der Fußgängerzone weist der Platz auch hohe Nutzungsansprüche der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer auf. Folgende wesentlichen Mängel wurden identifiziert:

- Der Knotenpunkt gilt als Unfallschwerpunkt im Kreis Mettmann. Ursache dafür sind vor allem drei spezifische Konfliktsituationen.
- In Spitzenzeiten kommt es regelmäßig zu Kapazitätsengpässen im Kfz-Verkehr.
- Die Straßenraumgestaltung wird den vielfältigen Nutzungsansprüchen insbesondere in den Seitenräumen nicht gerecht.



Maßgebliche Konfliktsituationen

1. Mangelnde Sicht der Linksabbieger aus der Eilerstraße auf den starken Rechtsabbieger aus Richtung Klotzstraße.
2. Konflikte zwischen Links- und Rechtsbiegern auf dem linken Fahrstreifen in der Knotenausfahrt Berliner Straße;
3. Konflikte zwischen Rechtseinbiegern und Geradeausstrom an der Aufweitung der Fahrbahn in der Knotenausfahrt Fritz-Gressard-Platz.



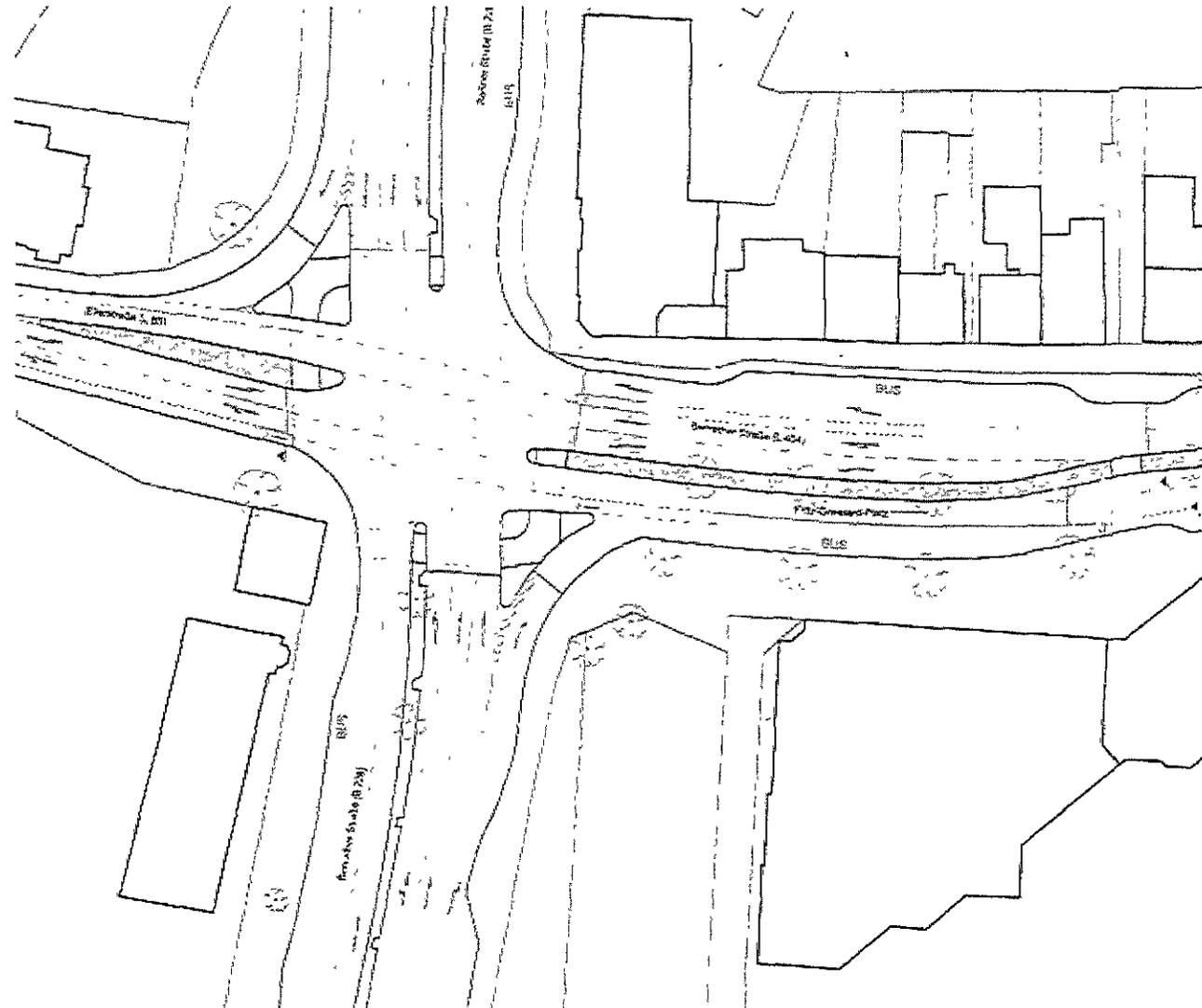
8.

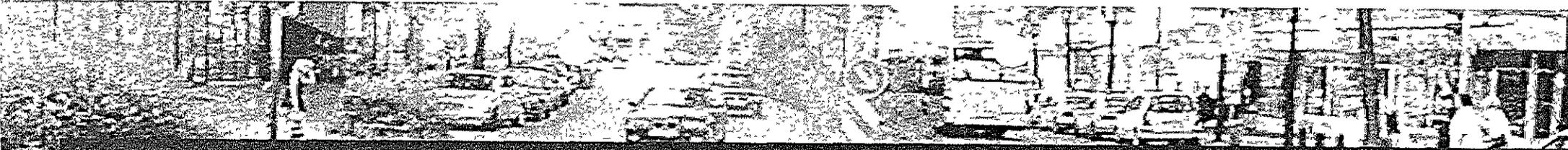
Detailkonzepte: Fritz-Gressard-Platz

Gestaltungskonzept

Für den Fritz-Gressard-Platz wurde ein Straßenraumentwurf vorgelegt, der in zwei Ausbaustufen umgesetzt werden kann. Die kurzfristige Variante (rechts) behebt vor allem die Probleme der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr. Die Konfliktsituationen werden durch geänderte Linienführung bzw. Spuraufteilung behoben; der heute häufig überlastete Linksabbiegestreifen in die Benrather Straße wird verlängert.

Die langfristige Lösung beinhaltet eine weitergehende Umgestaltung des gesamten Platzbereiches zu einem für alle Nutzer attraktiven innerstädtischen Platz. Insbesondere werden die Gehwegbereiche und die Haltestellensituation am westlichen Platzrand aufgewertet und die Anbindung des Bereichs um die Stadthalle an die Fußgängerzone verbessert.





8. Detailkonzepte: Gerresheimer Straße

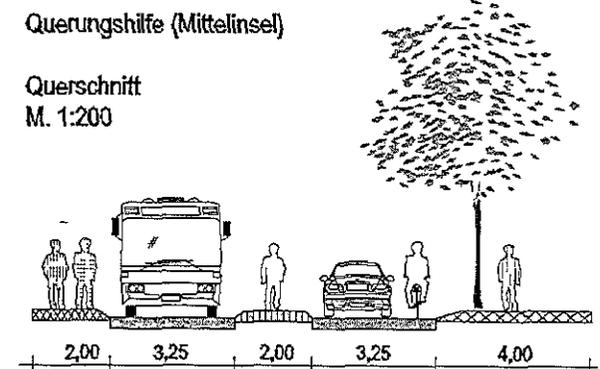
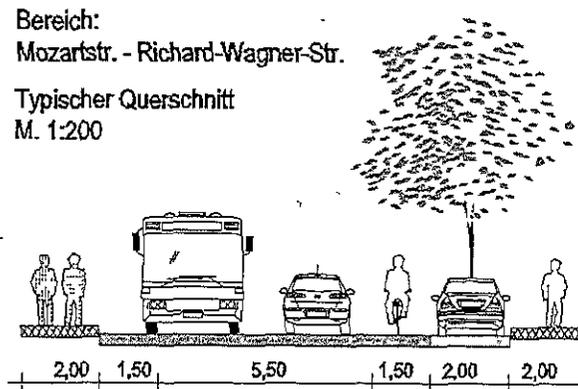
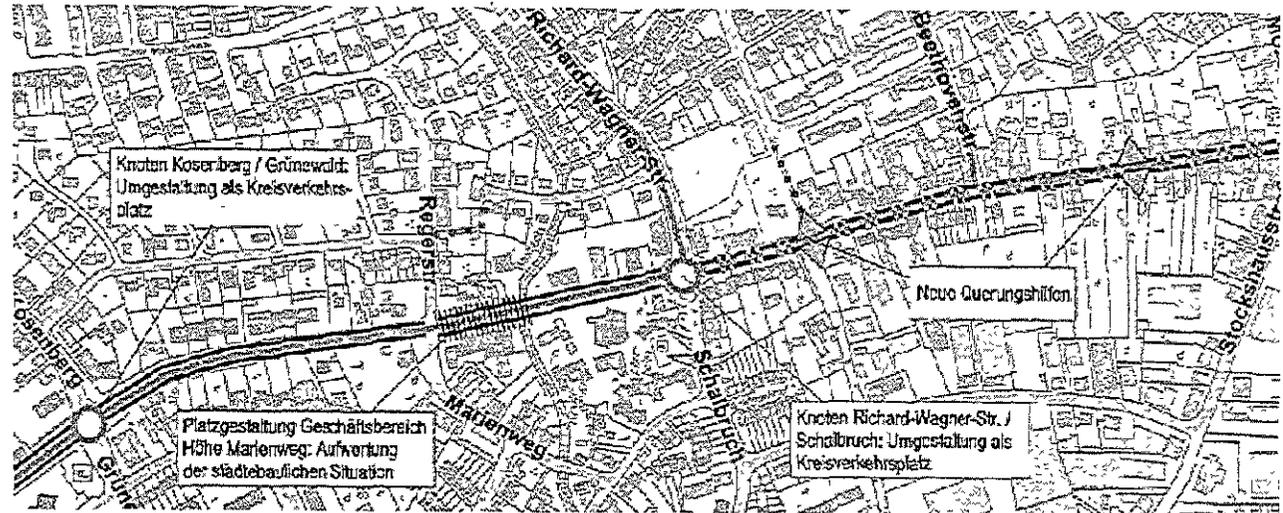
Gestaltungskonzept

Der Straßenraum der Gerresheimer Straße wird heute noch stark vom Kfz-Verkehr dominiert. Die Seitenräume sind vielfach unzureichend schmal; es fehlen Querungshilfen für Fußgänger abseits der Knotenpunkte.

Das Konzept umfasst eine Umgestaltung des Straßenraums mit dem Ziel der Erhöhung der Qualität im Fuß- und Radverkehr und einer Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr.

Für die Knotenpunkte Richard-Wagner-Straße und Grünewald / Kosenberg wird der Umbau in Kreisverkehrsplätze vorgeschlagen, so dass eine zusammenhängende Charakteristik der Straße entsteht.

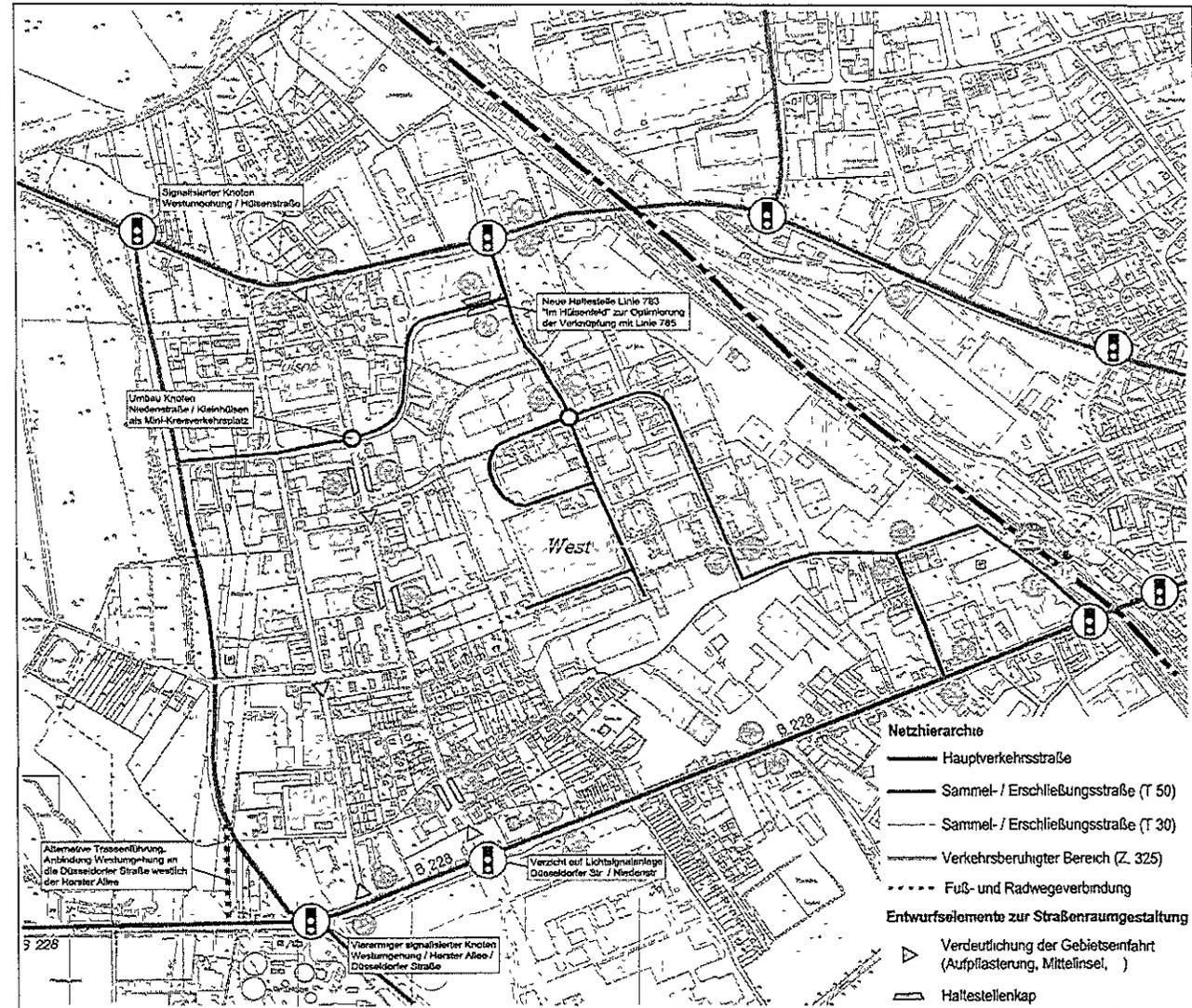
Neue Querungshilfen werden zwischen Beethoven- und Mozartstraße sowie in Höhe der Händelstraße empfohlen. Im gesamten Bereich werden verbreiterte Gehwege und Baumpflanzungen vorgesehen.



Verkehrskonzept Hilden-West

Im Hildener Westen wird der Neubau der Westumgehung eine Veränderung des Straßennetzes und der Netzhierarchie ergeben. Voraussetzung für die Akzeptanz der Westumgehung ist, dass flankierende Maßnahmen im bestehenden Straßennetz des Hildener Westens durchgeführt werden, um die Abstufung der entlasteten Straßen zu verdeutlichen.

Das Verkehrskonzept sieht insbesondere einen Rückbau der Forst- und Niedenstraße vor. Hier sollen die Seitenräume verbreitert werden, Parkbuchten angelegt und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Aufpflasterungen, Einengungen etc. angeordnet werden. Die untergeordneten Straßen sollen kurzfristig als verkehrsberuhigte Bereiche beschildert werden, langfristig ist ein verkehrsberuhigter Umbau der Straßenräume anzustreben.

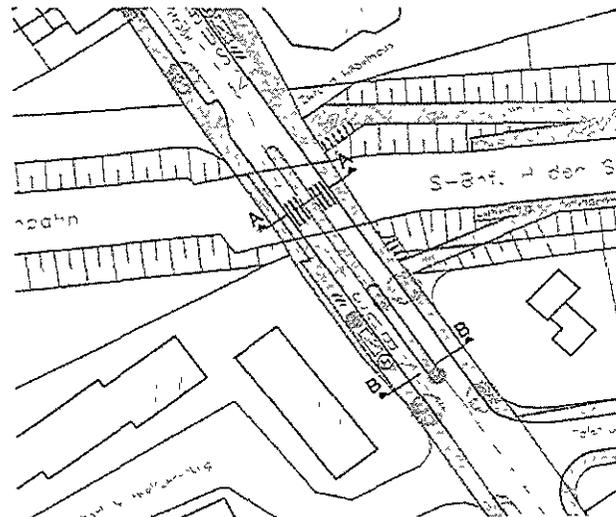
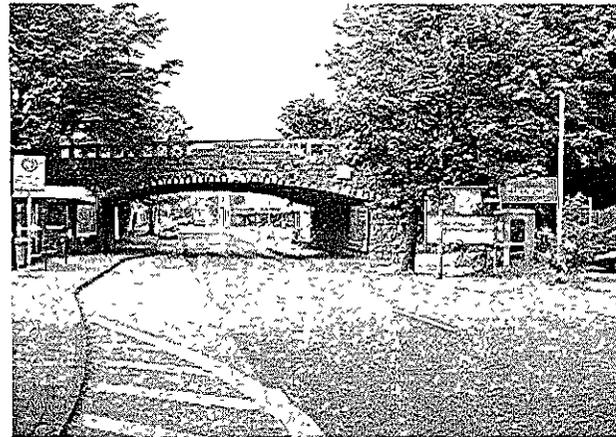


8. Detailkonzepte: Richrather Straße / Talstraße

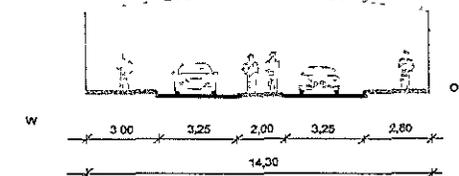
ÖPNV-Verknüpfungspunkt Hilden-Süd

An der Richrather Straße in Höhe Talstraße befindet sich der westliche Zugang zum S-Bahnhof Hilden-Süd und die Verknüpfung mit der Buslinie 785. Die besondere Bedeutung als Verknüpfungspunkt wird im heutigen Zustand nicht deutlich. Insbesondere fehlen eine gesicherte Querung für Fußgänger und Abstellanlagen für Fahrräder.

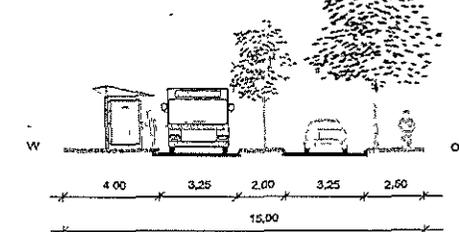
Im Konzept wird der durchgängige Charakter der Straße durch Mitteltrennung der Fahrbahn unterbrochen, um die Bedeutung des Abschnitts als ÖPNV-Verknüpfungspunkt zu verdeutlichen. Auf dem Mittelstreifen sind Bäume zur optischen Verengung der Fahrbahn (Geschwindigkeitsdämpfung) vorgesehen; im Bereich der Unterführung dient der Mittelstreifen als Querungshilfe. Das Fahrradparken wird nahe der Bahnsteigzugänge organisiert.



Schnitt A-A



Schnitt B-B

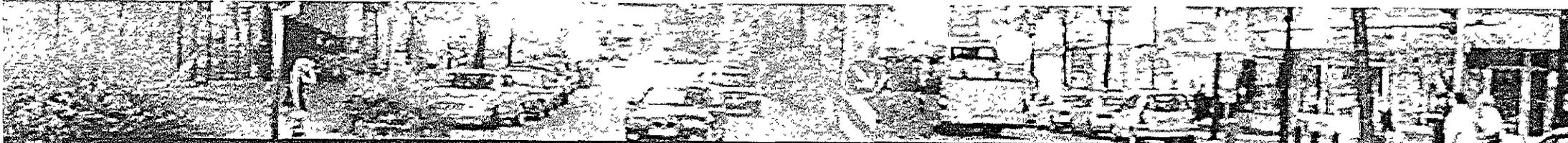


Prioritätenreihung

Der Verkehrsentwicklungsplan enthält eine Reihe von Maßnahmen und Maßnahmenbündeln, die zum Teil wechselseitig voneinander abhängen. Das Umsetzen dieser Maßnahmen muss in einer sinnvollen Reihenfolge geschehen, wenn negative Auswirkungen vermieden werden sollen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird aus finanziellen, rechtlichen und organisatorischen Gründen mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Vorrangig umgesetzt werden sollen die Maßnahmen an den fünf Handlungsschwerpunkten Fritz-Gressard-Platz, Gerresheimer Straße, Hilden-West, Walder Straße und Richrather Straße / Talstraße. Höchste Priorität haben Maßnahmen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen (z.B. Umgestaltung Fritz-Gressard-Platz).

- Stufe 1:** Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen hoher Priorität, insbesondere zur Behebung der schwerwiegendsten Mängel; Schaffung der politischen, technischen, rechtlichen und planerischen Voraussetzungen für Maßnahmen der weiteren Stufen.
- Stufe 2:** Schrittweise Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan entwickelten Maßnahmen unter besonderer Berücksichtigung der fünf Handlungsschwerpunkte.
- Stufe 3:** Weitere Maßnahmen, die eine Perspektive für die Zeit über den Planungshorizont des Verkehrsentwicklungsplans hinaus darstellen können oder deren Realisierung in hohem Maße von übergeordneten Planungen abhängig sind.



9.

Handlungskonzept: Stufe 1

- **Handlungsschwerpunkt Fritz-Gressard-Platz:** Umsetzung der kurzfristigen Umbauvariante zur Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knoten Berliner Straße / Ellerstraße sowie zur Optimierung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr (*besondere Priorität, da Unfallschwerpunkt*)
- **Handlungsschwerpunkt Gerresheimer Straße:** Schaffung von Querungshilfen in Höhe Händelstraße sowie zwischen Mozart- und Beethovenstraße
- **Handlungsschwerpunkt Gerresheimer Straße:** Verkehrstechnische Optimierung des Knotenpunkts Gerresheimer Straße / Nordring / Westring
- Optimierung des Knotenpunktes Walder Straße / Ostring
- Überprüfung der Führung des Gewerbeverkehrs
- Verlagerung der Haltestelle „Giesenheide“ zum Knoten Ostring / Hochdähler Straße
- Veränderte Linienführung der Linie 782 über Marienweg – Steinauer Straße – Grünwald in der Nebenverkehrszeit
- Optimierung der Umsteigebeziehung zwischen den Linien 783 und 785 im Hildener Westen
- Erschließung des Hildener Ostens (Bereich Kalstert) durch TaxiBusse
- Umsetzung des Haltestellenkonzepts an Haltestellen mit Priorität 1
- Umsetzung des Bike+Ride-Konzepts an Bushaltestellen
- Verbesserung der Akzeptanz des ÖPNV in der Bevölkerung durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
- Einrichtung einer (mit Personal besetzten) Mobilitätsberatung als Anlauf- und Informationsstelle zur Förderung des umwelt- und sozialverträglichen Verkehrs
- Ausbau und Modernisierung von Fahrradabstellanlagen an relevanten Zielen
- Verpflichtung zur Anlage von öffentlich zugänglichen Stellplätzen durch die Bauleitplanung bei Entwicklung publikumsintensiver Nutzungen im Innenstadtbereich

- **Handlungsschwerpunkt Hilden-West:** Neubau Westumgehung; Rückbau Forst- und Niedenstraße; Verkehrsberuhigung im untergeordneten Netz (*Maßnahmen sind im gegenseitigen Zusammenhang umzusetzen*)
- **Handlungsschwerpunkt Gerresheimer Straße:** Umgestaltung zwischen Grünewald und Mozartstraße; Umbau der Knotenpunkte Kosenberg / Grünewald und Richard-Wagner-Straße / Schalbruch zu Kreisverkehrsplätzen
- **Handlungsschwerpunkt Gerresheimer Straße:** Vierstreifiger Ausbau Gerresheimer Straße (L 404) zwischen Anschluss A 46 und Knoten Nordring
- **Handlungsschwerpunkt Walder Straße:** Umgestaltung des Straßenraumes einschließlich der Seitenräume; Ersatz der Busbuchten durch Haltestellenkaps; Signaltechnische Optimierung der Knotenpunkte (Grüne Welle und Buspriorisierung)
- **Handlungsschwerpunkt Richrather Straße / Talstraße:** Aufwertung des Straßenraums Richrather Straße zur Verdeutlichung der Funktion als ÖPNV-Verknüpfungspunkt
- Taktverdichtung auf der Linie 741 in der Hauptverkehrszeit durch zusätzliche Fahrten zwischen S-Bahnhof Hilden-Süd und Gewerbegebiet Giesenheide (neue Haltestelle)
- Veränderung des Linienweges der Linie 783 im Hildener Osten mit Führung über Kalstert
- Umsetzung des Haltestellenkonzepts an Haltestellen mit Priorität 2
- Umsetzung der einheitlichen Beschilderungsrichtlinie für den Radverkehr
- Fortführung der Hauptfahrradrouten über die Stadtgrenzen hinaus
- Flächendeckende Beschilderung des Fahrradrouthenetzes
- Besondere Verdeutlichung des Radverkehrs an Schnittpunkten der Hauptfahrradrouten mit Hauptverkehrsstraßen
- Gezielte Ausweisung von Fahrradstraßen an geeigneten Stellen im Hauptfahrradrouthenetz
- Ausbau und Lückenschluss von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- Förderung des Fahrrades im Freizeitverkehr / Ausweisung von Freizeitrouthen (Rundweg „Rings um Hilden“)

- **Handlungsschwerpunkt Fritz-Gressard-Platz:** Umsetzung des langfristigen Umbaukonzeptes
- Verlängerung der L 403n vom heutigen Ausbauende bis Langenfeld (*Realisierung abhängig von der Einstufung in den Landesstraßenbedarfs- und -ausbauplan; nur bei nachgewiesener großräumiger Entlastungswirkung im klassifizierten Straßennetz*)
- Signaltechnische Optimierung der Richrather Straße zwischen Baustraße und Lehmkuhler Weg: Koordinierung und Busbeschleunigung
- Maßnahmen des Zielnetz 2015 nach dem Nahverkehrsplan SPNV des VRR: Einführung RE 16 Düsseldorf – Hilden – Remscheid; Verlängerung S 7 bis Wuppertal; Reaktivierung Bahnstrecke Hilden-Opladen als RB Düsseldorf – Hilden – Köln (*Realisierung abhängig von der Einstufung in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes und die SPNV-Planung des VRR*)
- Verlängerung Linie 741 vom Südfriedhof bis nach Solingen-Ohligs über Engelsberger Hof (*Abstimmung mit Nahverkehrsplanung der Stadt Solingen notwendig*)
- Umsetzung des Haltestellenkonzepts an Haltestellen mit Priorität 3
- Wiedereinführung der Straßenbahn zwischen Düsseldorf-Benrath und Hilden (*Machbarkeit ist zu überprüfen; Abstimmung mit Nahverkehrsplanung der Stadt Düsseldorf notwendig*)

