

Innenstadt Hilden

Protokoll zur Innenstadtkonferenz 2016

Datum: 27.01.2016

Beginn: 18:05 Uhr, Ende: 19:45 Uhr

Ort: Foyer der Stadthalle Hilden, Fritz-Gressard-Platz 1

Zu dem Termin sind erschienen:

1. Bürger/innen, Anlieger/innen und Interessierte gemäß beiliegender Anwesenheitsliste
2. Vertreter/innen der Verwaltung: Bürgermeisterin Frau Alkenings, Technische Beigeordnete Frau Hoff, Herr Smeets und Herr Thrun (Amt 66), Herr Groll (Amt 61)
3. Frau De Roode (Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen)
4. Herr Stuhm, Frau Roudbar-Latteier (Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co KG)
5. Herr Pabst (Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH)

Die Teilnehmerliste der Veranstaltung liegt dem Protokoll als Anlage 1 bei.

Die Präsentationen der Veranstaltung liegen dem Protokoll als Anlagen 2 und 3) bei.

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

Nr.	Inhalt
01	<p>Begrüßung, Ablauf, Einleitung ins Thema:</p> <p>Frau Alkenings eröffnet die Innenstadtkonferenz um 18:05 Uhr, begrüßt die Anwesenden und stellt den groben Ablauf der Veranstaltung dar.</p> <p>Anschließend werden die Anwesenden von Frau De Roode noch einmal detailliert über den Ablauf informiert. Frau De Roode beginnt im Folgenden mit dem Vortrag ihrer Präsentation (liegt dem Protokoll als Anlage 2 bei). Sie geht dabei zunächst auf die Notwendigkeit einer Gesamtstrategie der Maßnahmen für die Innenstadt ein und stellt anhand von definierten Stärken und Schwächen die aktuelle Situation dar. Das übergeordnete Ziel sei es, die Stärken der Innenstadt weiter zu entwickeln und defizitäre Bereiche aufzuwerten.</p> <p>Anhand einer Übersichtskarte, auf welcher die einzelnen Maßnahmen verortet sind, beginnt Sie mit den Kurzdarstellungen (Rückblick 2015 und Ausblick 2016) der einzelnen Teilprojekte. Im einzelnen erläutert Sie Ziele, Nutzen und Fördermöglichkeiten im Rahmen des Fassadenprogramms (siehe Präsentationsfolie Seite 6), geht auf die mit privatem Engagement initiierten Teilprojekte C1 und C2 „Standorterneuerung Steinhäuser Zentrum/City Center“ sowie „Am Rathaus Center“ ein (siehe Präsentationsfolie Seite 7) und erläutert mögliche Maßnahmen im Rahmen des Verfügungsfonds (Präsentationsfolien Seiten 8 und 9).</p> <p>Sie geht sodann auf die baulichen Maßnahmen im Rahmen des Projekts Innenstadt ein: A3 „Umgestaltung Kreuzungsbereich Robert-Gies-Straße/Schulstraße“ (Präsentationsfolie Seite 10), B2 „Aufwertung Warrington Platz“ (Präsentationsfolie Seite 11), A4 Neugestaltung des Bereichs „Gabelung“ – Übergang Mittelstraße“ (Präsentationsfolie Seite 12) und B3 „Anpassung der Mittelstraße an die Planung St. Jacobus“ (Präsentationsfolie Seite 13).</p> <p>Sie erläuterte das Projekt D2 „Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts“ (Präsentationsfolie Seite 14), aus welchem u.a. eine Gestaltungssatzung hervorging. Weitere bauliche Projekte sind der „Relaunch Stadtpark und Fritz-Gressard-Platz“ (B1) (Präsentationsfolie Seite 15) sowie die Projekte A1, A2 „Umgestaltung Benrather Straße und Wegeverbindung Bahnhof Hilden – Fußgängerzone Mittelstraße“ (Präsentationsfolie Seite 16).</p> <p>Frau De Roode erteilt das Wort Herrn Stuhm und Frau Roudbar-Latteier von Büro StadtVerkehr, welche die Vorentwurfsplanung zu den verkehrlichen Teilprojekten A1 und A2 erarbeitet haben.</p>

Nr.	Inhalt
02	<p>Vorstellung der Vorentwurfsplanung A1 und A2:</p> <p>Herr Stuhm begrüßt die Anwesenden und bittet um Verständnis hinsichtlich seiner Schwerhörigkeit. Er beginnt mit seiner Präsentation (liegt dem Protokoll als Anlage bei), verdeutlicht anhand eines dargestellten Übersichtsplans zunächst die Lage der Teilprojekte A1 und A2 und geht im Folgenden auf den Anlass und die allgemeinen Ziele für die Planbereiche ein.</p> <p>Konkret sollen die Innenstadteingänge betont, Sicht- und Wegeachsen gestärkt, die Orientierung und Führung in die Innenstadt verbessert, Wartezeiten an Ampelanlagen für Fußgänger / -innen optimiert und die Straßenräume barriereärmer gestaltet werden.</p> <p>Anhand von Fotos berichtet Herr Stuhm über die aktuelle Situation an der Benrather Str / Klotzstraße (L404) (Projektbereich A1) und der Benrather Straße (B228) und Poststraße (Projektbereich A2).</p> <p>Herr Stuhm erörtert zunächst die im Stadtentwicklungsausschuss (StEA) am 26.08.2015 vorgestellten und diskutierten Planungsvarianten für die Teilprojekt A1 und A2.</p> <p>Als Ergebnis aus der Sitzung des StEAs wurde das Ingenieurbüro Dr. Brenner beauftragt, eine dynamische Verkehrsuntersuchung für die einzelnen Planfälle zu erarbeiten. Büro StadtVerkehr erhielt den Auftrag, eine weitere Planungsvariante für den Teilbereich A2 zu erstellen, in welcher die bestehende Fußgängerbrücke erhalten bleibt.</p> <p>Herr Stuhm erörtert anhand der folgenden Präsentationsfolien die Grundlagen und Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (siehe Präsentationsfolien Seiten 8 bis 13). Die Untersuchung kommt für das Teilprojekt A1 zu dem Ergebnis, dass zwingend eine zweistreifige Verkehrsführung für den Planbereich Benrather Str. / Klotzstraße (L404) erforderlich ist, um hohe Verkehrsmengen zu Spitzenzeiten bewältigen zu können.</p> <p>Für das Teilprojekt A2 lässt sich aus der Verkehrsuntersuchung festhalten, dass die Einrichtung der geplanten Fußgängerfurt grundsätzlich realisiert werden kann und Fußgänger diese auch in einem Zug, ohne Halt auf der Mittelinsel (sofern Sie zu Grünbeginn losgehen), passieren können. Für die neu gestaltete Fußgängerfurt zur Mittelstraße soll letzteres ebenfalls möglich sein. Außerdem sollen zu verkehrsarmen Zeiten die Fußgängergrünphasen der Lichtsignalanlagen verlängert werden.</p> <p>Herr Stuhm stellt im Anschluss zu den Ergebnissen aus der Verkehrsuntersuchung, die Entwurfsskizze der Vorzugvariante des Teilprojekts A1 vor (siehe Präsentationsfolie Seite 14). Hierbei handelt es sich um die zweispurige Lösung mit gegenüberliegenden Bushaltestellen. In einer Untervariante ist außerdem eine mögliche Ausgestaltung mit versetzt zueinander liegenden Haltestellen zu sehen (siehe Präsentationsfolie Seite 15). Beide Planungen enthalten die Verbreiterung und Betonung der dargestellten LSA-Fußgängerfurten durch roten Asphalt (siehe Beispiele hierzu auf Präsentationsfolie Seite 17), die Einrichtung von beidseitigen Radschutzstreifen, die Umgestaltung der Gehwegbereiche, die Neugestaltung der Bushaltestellen sowie eine Neuordnung der Park- und Taxistände.</p> <p>Im Folgenden geht Herr Stuhm auf die Entwurfsskizze der Vorzugvariante für das Teilprojekt A2 ein (siehe Präsentationsfolie 18). Hierbei handelt es sich um die Planung mit Bau einer neuen Fußgängerbrücke (inkl. Rückbau der alten Brücke). Die Planung beinhaltet außerdem den Bau einer LSA-Fußgängerfurt zur Querung der Benrather Str. (B228), die Einrichtung von beidseitigen Radschutzstreifen und die Einrichtung einer Busschleuse für die Linie 784. Die LSA-Fußgängerfurt in Höhe der Hs. Nr. 42/44 der Benrather Str. wird aufgegeben.</p> <p>In einer zweiten Entwurfsskizze stellt Herr Stuhm eine weitere Variante der Planung, jedoch mit Erhalt der alten Fußgängerbrücke dar. Er betont jedoch, dass die alte Brücke aufgrund ihrer schmalen Ausgestaltung nicht den gewünschten Ansprüchen genügen kann (ungehinderte Begegnung von Radfahrer und Fußgänger) und von ihrer Lage her nicht in der Sichtbeziehung zwischen Poststraße und Stadtpark liegt. Das Ziel der Stärkung der Wegebeziehung vom Bahnhof über die Poststraße und den Stadtpark, hin zur Mittelstraße könne vorzugsweise durch den Bau einer entsprechend dimensionierten und an optimaler Stelle positionierten neuen Brücke erreicht werden.</p> <p>Herr Stuhm geht in einem letzten Punkt auf die weiteren Verfahrensschritte im Rahmen der Umsetzung der Teilprojekte A1 und A2 ein.</p> <p>Er bedankt sich für die Aufmerksamkeit und gibt das Wort an Frau De Roode weiter, die nun den Anwesenden die Möglichkeit gibt sich zur Planung zu äußern.</p>
03	<p>Die Anwesenden stellten folgende Fragen bzw. gaben folgende Anregungen zur Planung:</p> <p><u>Herr Dieter Donner (Ortsgruppe Hilden des BUND) zur Spuranzahl Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist der morgendliche Rückstau in beiden Fahrtrichtungen vorhanden?

Nr.	Inhalt
	<p>Wurde in diesem Zusammenhang auch eine Variante mit unterschiedlichen Spuranzahlen bezogen auf die Fahrtrichtung in Erwägung gezogen? Zum Beispiel in Fahrtrichtung Düsseldorf zweispurige und Fahrtrichtung Langenfeld einspurige Führung. Wurde eine solche Möglichkeit auch in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt?</p> <p><u>Herr Stuhm hierzu :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Da es unterschiedliche Spitzenzeiten, morgens und nachmittags gibt, mit jeweils geänderten Fahrtrichtungen der Hauptverkehrsströme, ist eine Ausgestaltung mit unterschiedlichen Spuranzahlen nicht sinnvoll. <p>Herr Donner gibt zu verstehen, dass seine Frage nicht ausreichend beantwortet sei.</p> <p><u>Frau Alkenings hierzu :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Ingenieurbüro Dr. Brenner hat die Verkehrsflüsse anhand aktueller Daten, u.a. aus im vergangenen Oktober durchgeführten Verkehrszählungen, simuliert. Hierbei handelt es sich um eine dynamische Ablaufsimulation welche die unterschiedlichen Gegebenheiten berücksichtigt. <p><u>Herr Donner führt weiter aus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die morgendliche Situation in Fahrtrichtung Düsseldorf mit der Linksabbiegespur in Richtung Benrath ist eine andere als in Richtung Langenfeld. Dies muss berücksichtigt werden
04	<p><u>Herr (Name nicht genannt) zur Leistungsfähigkeit der beiden Varianten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist der Nachweis der Leistungsfähigkeit für beide Varianten Erbracht? <p><u>Herr Pabst hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Unser Büro hat die Verkehrsflüsse dynamisch anhand des Programms PTV Vissim simuliert. Das Problem, welches bei einer einspurigen Lösung in Fahrtrichtung Langenfeld vorhanden wäre, betrifft vor allem Situationen, in denen ein LKW links in die Mittelstraße einbiegen möchte. Hierbei würde der nachfolgende Pulk aufgehalten und könnte nicht am LKW vorbeifahren. Die Einspurigkeit scheidet hier somit aus.
05	<p><u>Frau Dylewski zur Situation und Planung der Bushaltestellen Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Insbesondere Blinde und Sehbehinderte haben bei der heutigen Lage der Bushaltestelle (Haltestelle Fritz-Gressard-Platz Bussteig 4, Benrather Straße L 404 Fahrtrichtung Nord) Probleme, wenn zwei Busse gleichzeitig hintereinander stehen. Können bei der neuen Planung problemlos zwei Busse hintereinander stehen? <p><u>Herr Stuhm hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Bushaltestellen sind von Ihrer Gesamtlänge her für den Halt von zwei Bussen (12m + 18m) konzipiert. Mit der Rheinbahn wurde jedoch abgesprochen, dass ein Einstieg nur möglich ist, wenn ein Bus zum vorderen Bereich durchgefahren ist, so dass für Blinde und Sehbehinderte der Einstiegsbereich klar feststehen würde. <p>Frau Dylewski verdeutlicht ihre Frage noch einmal, in dem Sie auf das Problem hinweist, dass heute der hintere Bus oft in der nördlichen Fußgängerfurt steht und Blinde und Sehbehinderte dann vor den Bus laufen. Sie verweist</p>

Nr.	Inhalt
	<p>in diesem Zusammenhang auf das Problem mit Falschparkern.</p> <p><u>Frau Alkenings</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Lage der Fußgängerfurt ist zur Mittelstraße hin versetzt worden, so dass für die Busse mehr Platz zur Verfügung stehen würde. Das Problem mit den Falschparkern wird sich jedoch nicht durch bauliche Maßnahmen lösen lassen. Hier helfen nur stärkere Kontrollen.
06	<p><u>Frau (Name nicht genannt) zur Kreisverkehrsplatzlösung Benrather Str./Berliner Straße:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung Benrather Str. / Berliner Straße wäre eine gute Lösung. Warum ist eine solche Planung nicht weiter verfolgt worden? <p><u>Herr Stuhm</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auch die Variante eines Kreisverkehrplatzes wurde geprüft. Eine ebenfalls durchgeführte überschlägige Leistungsfähigkeitsbewertung kam jedoch zu dem Ergebnis, dass der Kreisverkehrsplatz zu Spitzenzeiten nicht mehr leistungsfähig wäre. Ein sogenannter Turbokreisel, der zweispurig ausgeführt wird, wäre ebenfalls nicht umzusetzen, da diese insbesondere einen Platzbedarf hätten, der an der heutigen Stelle nicht vorhanden wäre. Eine Variante als ovaler Kreisverkehrsplatz wurde entworfen, bei diesem wären jedoch die Rückstauerscheinungen zu groß.
07	<p><u>Herr (Name nicht genannt) Anwohner der Benrather Straße zur mittleren LSA-Furt Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Am mittleren Fußweg der Benrather Sr./Klotzstraße (L403) wurde mehrfach die Beobachtung gemacht, dass die Autofahrer eine Vollbremsung hinlegen, da die Einsehbarkeit der Ampelanlage schlecht ist. Haben Sie diesen Aspekt bei der Planung beachtet? <p><u>Herr Pabst</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Lichtsignalanlage wird in diesem Bereich erneuert und mit neuen LED-Lampen versehen, diese haben eine bessere Sichtbarkeit. Hierdurch sollte die Situation schon verbessert werden.
08	<p><u>Herr (Name nicht genannt) zu Taxiständen Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Planung sieht eine Verlagerung der Taxistände vor. Wo kommen diese genau hin? <p><u>Herr Stuhm</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sie werden südlich des Eingangsbereichs zur Mittelstraße verortet.
09	<p><u>Frau Koppel zur Wegebeziehung Stadtpark – Mittelstraße Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie genau gelangt man vom Stadtpark in die Mittelstraße? <p><u>Herr Stuhm</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Leute werden vom neu gestalteten Stadtpark zu dem Bereich der heute verorteten Brunnenlage über die neu gestaltete LSA-Fußgängerfurt in die Mittelstraße geführt. <p>Frau Koppel weist auf das Problem der mangelnden Sauberkeit im Durchgangsbereich des City Centers in Verbindung mit passierenden Personen hin. Die Sauberkeit sollte gewährleistet sein. Heute sei es so, dass die Eigentümer des Gebäudes City-Center für die Sauberkeit sorgen würden.</p>
10	<p><u>Herr Leven zur Situation an der Neustraße:</u></p> <p>Herr Leven schildert die morgendliche Situation auf der Neustraße an Wochentagen. Diese sei morgens häufig komplett zu und es würde sich bis zum Finanzamt und zum Gewerbepark stauen. Er befürchtet, dass bei einer</p>

Nr.	Inhalt
	<p>einspurigen Variante der Planung für A1, diese Situation erheblich verschärft würde.</p> <p>Da Herr Leven nur eine Aussage formulierte, erfolgte keine Beantwortung.</p>
11	<p><u>Herr Ebert zur Situation der Anlieferung Mittelstraße 86 Teilprojekt A1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Konditorei ist das einzige Haus in dem Bereich ohne rückwärtige Anlieferung. Sind Möglichkeiten für die Anlieferung im Zuge der Umgestaltung vorgesehen? <p><u>Herr Stuhm hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Einfahrtsbereich in die Mittelstraße wird großzügig gestaltet, so dass ein Halten und Beliefern in diesem Bereich möglich wäre. Auf der Benrather Straße selber werden die Möglichkeiten direkt vor der Konditorei entfallen, da hier der Bussteig eingerichtet wird. Eine Ladezone ist weiter nördlich vorgesehen. <p><u>Frau Alkenings hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Generell gibt es Ladezeiten in der Mittelstraße und auch Sondergenehmigungen für die Anlieferung. In diesem Rahmen darf die Anlieferung in der Mittelstraße erfolgen. Sie verweist darauf, dass eine innenstädtische Wohnlage nicht immer optimal angedient werden kann und dort von den Bewohnern andere Prioritäten im Vordergrund stehen. Hier entsteht immer ein Kompromiss mit der Wohnlage. <p>Herr Ebert verweist auf das Problem bei Handwerkern (z.B. Gerüstbauer).</p> <p><u>Frau Alkenings hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Auch Handwerker haben in der Regel eine Sondergenehmigung.
12	<p><u>Herr Donner (Ortsgruppe Hilden des BUND) zu Erhalt der Brücke und Radverkehr Teilprojekt A2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Für die geplante Wegebeziehung zwischen Poststraße und Mittelstraße sehe ich keine Notwendigkeit des Baus einer neuen Brücke. Ich bitte um Erläuterungen zur Notwendigkeit einer solchen. - Wie sieht es mit einer eventuellen Trennung von schnellen und langsamen Radfahrern mit Ziel Mittelstraße aus? <p>Herr Stuhm erläutert die vorgesehene Radverkehrsführung der Planung im Planbereich A2.</p> <p><u>Frau Hoff zum Thema Erhalt der Brücke:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Beide Varianten, mit Erhalt der alten und Bau einer neuen Brücke, wurden geprüft. Hier handelt es sich auch um eine Kostenfrage. Die heutige Brücke ist relativ schmal, kann jedoch grundsätzlich auch erhalten bleiben. Die Entscheidung für oder gegen den Bau einer neuen Brücke wird die Politik treffen.
13	<p><u>Herr Heer zu den Projektkosten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Was kostet den Steuerzahler das Umsetzen der Projekte?: <p><u>Frau Hoff hierzu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Projekt A1 kostet rund 1,8 Mio. Euro, Projekt A2 rund 1,6 Mio. Euro. Diese Kostenansätze wurden im IHK, welches 2013 beschlossen wurde, so eingeschätzt. Im Rahmen der Städtebauförderung stehen 50 % an Bundes- und Landesmitteln zur Verfügung, 50% werden von der Stadt selbst getragen. Das Programm läuft bis 2019. Würden die Projekte jetzt nicht angegangen, würde die Chance auf Fördermittel vertan werden.
14	<p><u>Herr Knak zu Radfahrstreifen Teilprojekt A2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Er betonte, dass der Übergang von der Mittelstraße zum Stadtpark in den vorgestellten Varianten sehr positiv sei.

Nr.	Inhalt
	<ul style="list-style-type: none"> - Ist in der Poststraße ebenfalls die Einrichtung von Radfahrstreifen vorgesehen? <p><u>Herr Stuhm</u> hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Poststraße handelt es sich um eine Straße, in der maximal Tempo 30 erlaubt ist. Die Einrichtung von Radfahrstreifen ist in Tempo-30 Zonen grundsätzlich nicht nötig. Daher sind dort keine Radfahrstreifen vorgesehen.
15	Frau De Roode dankt allen Beteiligten für ihr Interesse und die engagierte Diskussion und bittet nun zum Projektrundgang. Sie verweist darauf, dass Planer und Stadtverwaltung für Rückfragen zu den einzelnen Projekten zur Verfügung stehen.
16	<p>Im Rahmen des Projektrundgangs wurden den Anwesenden Planern und Vertretern der Stadtverwaltung zahlreiche Fragen gestellt und hilfreiche Hinweise gegeben. Einige wichtige Punkte werden im Folgenden dargestellt. (Hinweis: Das Protokoll erhebt in der folgenden Auflistung keinen Anspruch auf Vollständigkeit):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Die Verlagerung der Taxistände südlich des Einfahrtsbereichs zur Mittelstraße hin wird begrüßt. 2.) Die Einrichtung eines Handlaufs im Bereich der mittleren LSA-Furt der Benrather Str. / Klotzstraße ist gewünscht. 3.) Im Zusammenhang mit der im Teilprojekt A2 geplanten beidseitigen Führung von Radschutzstreifen auf der Benrather Str. (B228) wird darauf hingewiesen, dass eine Weiterführung in Richtung Benrath schwierig ist. Insbesondere betrifft dies den Bereich, in welchem die Benrather Str. heute einspurig geführt wird. Hier sind zudem Längsparkplätze vorhanden. Es werden Planungen zu einer durchgängigen Radverkehrsführung in Richtung Benrath gewünscht. 4.) Auf der Benrather Straße L 404 in Höhe Mittelstraße wenden viele Fahrzeuge. Es wird angeregt, ein Wendeverbot auszusprechen. Diese Anregung wird in der weiteren Planung aufgenommen. 5.) Es wurde nachgefragt, wie viele Fußgänger und Radfahrer diese Querung an der Poststraße nutzen würden. Hierzu wurde keine Zählung durchgeführt, jedoch wird dies als Angebotsplanung verstanden, um den Anteil der Fußgänger aus Richtung Bahnhof in die Innenstadt zu steigern. 6.) Auf der Poststraße wird bemängelt, dass zu viele Radfahrer den Gehweg nutzen. Da die Poststraße eine Tempo-30 Zone darstellt, kann auf der Fahrbahn gefahren werden. 7.) Die Fußgängerampel Benrather Straße L 404 / Passage ist für Autofahrer schlecht erkennbar. Der große Baumbestand, bei Sonnenlicht mit Schattenwurf, die umfangreiche Beschilderung, auch überörtlicher Ziele sowie der leicht bogenförmige Verlauf der Straße verringern die Erkennbarkeit. Dort würden täglich mehrere Fahrzeuge eine Vollbremsung machen, weil sie die Ampel zu spät erkennen. 8.) Standort Taxi sei nicht durchdacht. Der jetzige Standort sei ideal. 9.) Die in den Plänen dargestellten Radschutzstreifen sollten eine ausreichende Breite aufweisen. 10.) Es wird als nicht sinnvoll erachtet, dass die Fahrradfahrer von der Poststraße über eine neue Brücke vorbei an der Stadthalle zur Mittelstraße geführt werden, sondern auf der Benrather Straße in einem Angebotsstreifen fahren sollen. 11.) Sofern es möglich ist, dass im beplanten Bereich Schutzstreifen für Radfahrer angelegt werden können, so sind die weiteren Anschlussbereiche (zwingend) mit zu berücksichtigen. Die Schutzstreifen dürfen nicht „im Nichts“ enden, so dass der Radfahrer sich selbst überlassen wäre. Hier sind insbesondere die Bereiche Klotzstraße (L 404; Fahrtrichtung Langenfeld) und Benrather Straße (B 228, Fahrtrichtung Düsseldorf) zu benennen.
17	Ende der Veranstaltung gegen 19:45 Uhr

aufgestellt: Hilden, den 29.01.2016,
Dipl.-Ing. Michaela Roudbar-Latteier;
Büro StadtVerkehr
0210391159-16