

ADFC Ortsgruppe Hilden, Georg Blanchot, Bahnhofsallee24, 40721 Hilden



Frau
Bürgermeisterin
Birgit Alkenings
Am Rathaus 1
40721 Hilden

HILDEN

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Georg Blanchot
Bahnhofsallee 24
40721 Hilden
☎ 02103 / 51074

Hilden, den 16.11.2016

Maßnahmenvorschläge zur Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt Hildens (IHK)

Sehr geehrte Frau Alkenings,

das IHK wurde seit Jahresbeginn 2013 mit breiter Bürgerbeteiligung in einem mehrjährigen Prozess unter fachlicher Begleitung ausgestaltet. Wichtige Maßnahmen stellen die **Projekte A1 und A2** dar, die u.a. in drei Stadtkonferenzen und einer besonderen Infoveranstaltung zu Jahresbeginn von der Bürgerschaft befürwortet wurden. Die wesentlichen Projektziele bestehen darin, eine sichere und attraktive Fuß- und Radwegverbindung in die Innenstadt zu schaffen sowie die Fußwegverbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone zu verbessern. Dies ist nicht nur schon seit längerem dringend erforderlich, um den Ansprüchen einer Fahrradstadt wie Hilden zu genügen, sondern entspricht auch den Bestrebungen des Landes NRW, die **Gleichberechtigung der Nahmobilität** mit dem noch immer dominanten motorisierten Verkehr zu erreichen. Gleichzeitig würde durch die Verwirklichung dieser Projekte der Förderzielsetzung des § 171a Abs. 3 BauGB entsprochen, die Siedlungsstruktur den allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung anzupassen sowie die Umwelt zu verbessern.

Die nunmehr geänderte Projektplanung verliert allerdings die ursprünglichen Ziele aus den Augen und orientiert sich ausschließlich an den Interessen des motorisierten Verkehrs, wodurch die Belange des Rad- und Fußverkehrs hintangestellt bleiben. Dies verstößt insbesondere gegen die von Bund und Land propagierte Gleichbehandlung der Verkehrsarten.

So hält es der Nationale Radverkehrsplan 2020 für „erforderlich, dass die Verantwortlichen auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene u.a. eine fahrradfreundliche Infrastruktur bei ihren Planungen berücksichtigen und mit Maßnahmen untersetzen. Wesentliche Grundvoraussetzungen sind dabei durchgängige Radverkehrsnetze. Der Radverkehr soll gleichgewichtig mit den anderen Verkehrsmitteln berücksichtigt werden“.

Der 2012 beschlossene Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität „steht für die Gleichwertigkeit und damit auch die Gleichbehandlung aller zur Mobilität zählenden Verkehrsarten. Das neue Konzept Nahmobilität 2.0 betrachtet hierbei den Fuß- und Radverkehr nicht länger als „Additiv“ einer auf Auto und ÖV zentrierten Verkehrspolitik, was bedeutet, dass alle Verkehrsarten als gleichrangig zu bewerten sind.

Hierzu gehört ebenso eine Optimierung der Signalanlagen für die Belange des Fuß- und Radverkehrs“.

Wenn diese Programmaussagen nicht nur Ankündigungen und leere Worthülsen sein sollen, müssen sie durch aktives Handeln vor Ort mit Leben erfüllt werden. Eine konkrete Gelegenheit bietet sich in vorliegendem Fall.

1. Die vorgenannten Ziele können durch den vom Rat beschlossenen kompletten Wegfall der Projekte A 1 und A 2 nicht verwirklicht werden, so dass der Anspruch der verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt nicht mehr erfüllt ist. Wenn dieses elementare Handlungsfeld aber aufgegeben wird, macht auch eine Landesförderung hier keinen Sinn mehr. Gerade die direkte und durch eine Lichtsignalanlage gesicherte Querung der stark befahrenen B 228 ist für den Fuß- und Radverkehr zwingend geboten, um die Innenstadt vom Bahnhof über die Poststraße kommend, auf gerader Route über den Stadthallenvorplatz zu erreichen. Bereits mit dem vom Rat beschlossenen Rahmenkonzept nördliche Unterstadt hatte die Bürgerschaft 2006 eine Aufwertung der Poststraße als Zugang zur Innenstadt gefordert. Bis heute fehlt für auswärtige Besucher eine wegweisende Lenkung vom S-Bahnhof zur Einkaufszone Mittelstraße, so dass Ortsfremde am Ausgang der Poststraße orientierungslos allein gelassen werden, anstatt auf kürzestem Wege ins Zentrum zu gelangen.

Um den Zuwendungszweck nicht zu gefährden, ist zumindest eine signalisierte Querung der vielbefahrenen B 228 (Benrather Straße) an der Einmündung Poststraße einzurichten. Diese Forderung wird auch durch den Fachgutachter Dr. Brenner Ing. GmbH als Fazit seiner Verkehrsbegutachtung empfohlen (siehe StEA 9.3.2016- WP 14-20 SV 66/059). Die Querung sollte barrierefrei gestaltet sein, damit nicht nur der Fuß- und Radverkehr sondern auch mobilitätseingeschränkte Personen wie z.B. Bewohner der Altenwohnanlage „Carpe Diem“ aus der Poststraße sicher und gefahrlos ihren Weg in die Innenstadt finden können.

2. Das gleiche gilt für die Querung der L 404 (Benrather Straße) am Gressard-Platz zwischen Mittelstraße und Stadtpark. Um die starke Trennungswirkung durch die Landesstraße zu minimieren und eine bessere Öffnung zum Stadtpark hin zu erreichen, sollten die bisher getrennten signalisierten Überwege zu einer großen Querungsfläche zusammen gefasst werden und die Freigabe-(Grün-)zeiten für den Fuß- und Radverkehr deutlich ausgeweitet werden.

3. Als zusätzliche Maßnahme wird angeregt, die Erreichbarkeit der Innenstadt vom S-Bahnhof Süd aus zu verbessern. Die zentrale Achse für den Fuß- und Radverkehr ist hier die Heiligenstraße, die wegen ihres ungenügenden Ausbaus mit viel zu schmalen Gehwegen und darin befindlichen Hindernissen nicht barrierefrei ist. Durch vollständige Einbeziehung dieses Straßenzuges in das Plangebiet des IHK erfüllt ein Ausbau z.B. als verkehrsberuhigter Bereich vollumfänglich die Fördervoraussetzungen des Handlungsfeldes Erreichbarkeit und Innenstadteingänge (siehe auch S.16,37,38,49 des IHK vom Juni 2013). Hier wären die Fördermittel gemäß § 171a Abs. 3 BauGB sicher sinnvoller eingesetzt als z.B. bei lediglich kosmetischen Maßnahmen am östlichen Warringtonplatz. Schon in der Antragsvorlage WP 14-20 SV 61/033 für den StEA am 29.4.2015 wird seitens der Verwaltung ein Planungsbeginn ab 2017 sowie ein konkreter Umbau der Heiligenstraße von der Straße „Am Kronengarten“ bis zur Einmündung in die Kirchhofstraße ab 2019 als sinnvoll angesehen.

Mit freundlichen Grüßen