

# Übersicht



Die Bürgermeisterin  
Hilden, den 06.03.2020  
AZ.: IV/61.1 Groll\_VEP

WP 14-20 SV 61/278

## Beschlussvorlage

### Mobilitätskonzept für Hilden; hier: Entwurf der Aufgabenstellung

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
SPD			
CDU			
Grüne			
Allianz			
FDP			
BÜRGERAKTION			
AfD			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

ja

nein

noch nicht zu übersehen

### Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

22.04.2020

Entscheidung

Anlage 1: Ideenpapier Verkehrskonzept FDP

**Beschlussvorschlag:**

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

1. Das Mobilitätskonzept soll auf Grundlage der Aufgabenbeschreibung sowie des damit verbundenen Beteiligungskonzepts erarbeitet werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage mindestens zehn Fachplanungsbüros zur Abgabe eines Angebotes aufzufordern.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der Aufgabenbeschreibung Kriterien zur Vergabeentscheidung zu entwickeln, welches Fachplanungsbüro den Auftrag zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erhält („Vergabematrix“).
- 3.1 Die Verwaltung kann die „Vergabematrix“ ohne Freigabe durch den Stadtentwicklungsausschuss den Fachplanungsbüros übersenden.  
Die „Matrix“ ist dem Stadtentwicklungsausschuss - ggfs. nach Versand der Angebotsaufforderung - zur Kenntnis zu geben.

oder alternativ:

- 3.2 Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurf der „Vergabematrix“ vor Versand der Angebotsaufforderung dem Stadtentwicklungsausschuss zur Freigabe vorzulegen.

**Erläuterungen und Begründungen:**

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung am 29.01.2020 einstimmig beschlossen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Mobilitätskonzept für die Stadt Hilden erstellen zu lassen, dass sich sowohl mit dem Rad- und dem Individualverkehr als auch mit dem ÖPNV beschäftigt.
2. Die Vorsitzende des Stadtentwicklungsausschusses wird gebeten, in der Tagesordnung für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 22.04.2020 die Beratung eines Entwurfs einer Aufgabenstellung inkl. eines Erarbeitungsprozesses sowie eines Beteiligungskonzepts zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts aufzunehmen.
3. **Die Verwaltung wird beauftragt, einen Entwurf einer Aufgabenstellung inkl. eines Erarbeitungsprozesses sowie eines Beteiligungskonzepts zu erstellen und bis einschließlich 16.03.2020 den Mitgliedern des Stadtentwicklungsausschusses sowie den im Rat vertretenen Fraktionen vorab zur Verfügung zu stellen.**

In der Vorberatung der Anträge zum Haushalt 2020/2021 wurde in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 19.02.2020 mit 10 Ja-Stimmen (Bündnis '90/DIE GRÜNEN, CDU, FDP, BA) gegen 6 Nein-Stimmen (SPD) und einer Enthaltung (ALLIANZ) mehrheitlich beschlossen, in den Haushaltsjahren 2020 und 2021 jeweils 65.000 Euro - also insgesamt 130.000 Euro - für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes bereitzustellen.

In Umsetzung dieser Beschlüsse wird hiermit der Entwurf einer Aufgabenstellung für ein Mobilitätskonzept für Hilden vorgestellt.

Diese Aufgabenstellung soll - nach entsprechender Beschlussfassung durch den Stadtentwicklungsausschuss - Grundlage für die Einholung von konkreten Angeboten von einschlägigen Ingenieur-Büros werden.

Erst dann ist eine Aussage darüber möglich, ob die oben genannten 130.000€ für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes ausreichend sind.

Des Weiteren stellt sich hier die Frage, ob sich der Stadtentwicklungsausschuss bereits an der Vergabeentscheidung beteiligen will oder ob eine Vergabe durch die Verwaltung erfolgen kann; auf Basis der ausgewerteten eingegangenen Angebote.

Eine Entscheidung hat Auswirkungen auf die Zeitplanung, eine Einbeziehung des Ausschusses bedeutet einen höheren Zeitbedarf hinsichtlich der Vergabe. Daher wird diese Frage auch zur Entscheidung gestellt.

Hinweis:

Dieser Sitzungsvorlage ist - ausschließlich nachrichtlich und auf Wunsch der FDP - auch das anliegende Ideenpapier der FDP-Fraktion beigefügt worden, das die FDP in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 29.01.2020 zu Protokoll gegeben hat.

Das Ideenpapier hat keine Auswirkungen auf die Erstellung des Entwurfes der Aufgabenstellung gehabt.

## **Entwurf der Aufgabenbeschreibung für die Aufstellung eines neuen Mobilitätskonzeptes für die Stadt Hilden**

Hilden verfügt über ein ausgebautes und leistungsfähiges Netz von Hauptverkehrsstraßen, verkehrsberuhigte oder temporeduzierte Wohngebiete, ein sehr gutes ÖPNV-Angebot und beste Grundlagen für die Nutzung des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel. Hilden ist „die Stadt der kurzen Wege“.

Im Jahr 2004 hat der Rat den letzten Verkehrsentwicklungsplan als „Leitvorstellung“ für die künftige Entwicklung beschlossen.

Als funktionierendes Mittelzentrum im Ballungsbereich Düsseldorf kämpft auch Hilden in den Hauptverkehrszeiten mit teilweise überfüllten Straßen.

Zukunftsforscher prognostizieren, dass bis 2030 der „zweite Wendepunkt“ der Mobilität erreicht wird. Bis 2030 könnten sich flächendeckende Mobilitätsdienste durchsetzen und die heutigen Verkehrsarten des Stadtverkehrs (motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr und Zu-Fuß-Gehen) weiter miteinander vernetzen. Diese Entwicklung kann die Stadt Hilden nicht steuern, aber durch Angebotsänderungen beeinflussen. Auch die auf Grund von Klimaschutz- und Klimaanpassungen des Landes NRW bzw. des Bundes geänderten Rahmenbedingungen werden Veränderungen am Verkehrsgeschehen in Hilden zur Folge haben.

Aufgrund der kompakten Stadtstruktur und der geringen Höhenunterschiede ist das Fahrrad / Pedelec das umwelt- und klimafreundlichste Fortbewegungsmittel. Seit Jahrzehnten wird in Hilden Fahrradförderung betrieben; jedoch wird die Entwicklung in den letzten Jahren subjektiv eher als Stillstand, als ein „Ausruhen“ auf einem erreichten Niveau empfunden und nicht mehr als Entwicklung.

Die meisten „Verkehrsprobleme“, die aktuell in Hilden diskutiert werden, verursacht weiterhin der motorisierte Individualverkehr, inklusive des zunehmenden Liefer- und Geschäftsverkehrs (Stichworte: Parkplätze in Wohngebieten; Just- in-time-Anlieferung; Online-shopping). Daneben wird subjektiv wahrgenommen, dass der Fahrradverkehr nicht mehr mit ausreichender Sicherheit bewältigt werden kann, obwohl die Unfallhäufigkeitsstatistik diesen Eindruck nicht bestätigt.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, bestimmte Entwicklungen aus den Bereichen Politik, Technik und Gesellschaft hinsichtlich ihrer Bedeutung für die kommunale Verkehrsplanung neu zu untersuchen und zu bewerten.

**Denn die Rahmenbedingungen für die Mobilität in den Städten haben sich in den vergangenen Jahren fundamental geändert. Neben die Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen (wie komme ich von A nach B?) sind weitere Anforderungen getreten. Dazu gehören die Frage der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, die Wiedergewinnung von Flächen für andere als automobile Nutzungen, die Rolle des Verkehrssektors in der Klimadiskussion oder auch das Thema Verkehrslärm.**

Daher müssen für alle im Stadtgebiet genutzten Verkehrsmittel neue Impulse gefunden und gegeben werden, um die Mobilität in Hilden auch zukünftig angemessen wirtschaftlich, flüssig, sicher sowie umwelt- und klimafreundlich zu gestalten.

Insgesamt sind dies aus Sicht des Rates und der Verwaltung ausreichende Gründe, für Hilden die Aufstellung eines neuen Mobilitätskonzeptes in die Wege zu leiten.

Dessen Ziel muss es sein, die Lebensqualität in der Stadt Hilden zu erhalten und auszubauen.

Dieses Mobilitätskonzept sollte daher maßnahmen- und umsetzungsorientiert sein und letztlich Aussagen enthalten zu

- technischen und Infrastrukturmaßnahmen;
- preis- und finanzpolitischen Maßnahmen;
- ordnungspolitischen Maßnahmen;
- organisatorischen und logistischen Maßnahmen sowie
- den Themen Bildung und Information / Öffentlichkeitsarbeit
- und das für alle Verkehrsträger, aber insbesondere für den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Zu Fuß gehen).

Aufgrund der geschilderten sich verändernden Rahmenbedingungen ergibt sich für ein neues Mobilitätskonzept aus Sicht der Verwaltung folgende Aufgabenstellung:

*Vorbemerkung:*

*Beim vorgeschlagenen Aufgabenprogramm wurde darauf geachtet, den zuständigen **Stadtentwicklungsausschuss** frühzeitig durch entsprechende Zwischenberichte einzubinden. Es besteht so die Möglichkeit, die konkreten Inhalte in späteren Arbeitsschritten/Themenfelder durch entsprechende Beschlüsse zu den Zwischenberichten zu beeinflussen/ zu steuern.*

*Dementsprechend bestehen im Erarbeitungsprozess mehrere sog. „Bruchstellen“, an denen das Verfahren - aufgrund eines Beschlusses des Stadtentwicklungsausschusses - nicht nur gesteuert, sondern auch angehalten werden kann. Der Stadtentwicklungsausschuss hat zu jeder Beteiligungsphase hierzu zweimal die Möglichkeit: Bei der Vorlage des Entwurfs eines Zwischenberichts sowie nach Durchführung der Beteiligung bei der Vorlage der Abwägung der eingegangenen Anregungen und abschließender Freigabe des Zwischenberichts.*

*Dem Ausschuss wird somit eine Schlüsselrolle bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes eingeräumt.*

*Diese Vorgehensweise ist zwar zeitaufwendig. Jedoch bietet sie auch die Möglichkeit, den Ausschuss und die Fraktionen im Rat nicht nur sehr frühzeitig, sondern ebenso sehr intensiv und inhaltlich umfassend in die Thematik einzubeziehen.*

*Damit ist dann ebenso verbunden, die Identifikation der Gremien mit dem „Endprodukt“, also dem neuen „Mobilitätskonzept für Hilden“, zu erhöhen. Für eine spätere Umsetzung, die sich ja über Jahre ziehen wird und auch finanziell aufwendig sein wird, ist das eine Kernvoraussetzung.*

**Eine Beteiligung wird in der Regel jeweils vor und nach den ersten drei Arbeitsphasen durchgeführt** und begleitet so das ganze Projekt. Aus praktischen Gründen wird die Darstellung des Beteiligungskonzepts vorangestellt.

#### 0. mehrstufiges Beteiligungskonzept

Zu jedem Zwischenbericht ist nach einer Vorentscheidung im **Stadtentwicklungsausschuss** eine Phase der Öffentlichkeits- und der Behördenbeteiligung durchzuführen, deren Ergebnisse wiederum im **Stadtentwicklungsausschuss** zu berichten und zu einer möglichst abschließenden Abwägungsentscheidung zu führen sind.

Zu beteiligen sind:

- + hausintern (neben den technischen Fachämtern u.a. auch Feuerwehr, Abfallentsorgung, Wirtschaftsförderung etc.)
- + extern: Kreis Mettmann/Polizei/KVGM; Stadtwerke Hilden/VGH; Landesbetrieb Straßen.NRW; Rheinbahn; Nachbarstädte,
- + Behörden und Institutionen: IHK, HWK, ADAC, ADFC, Behindertenbeirat, Seniorenbeirat, Integrationsrat, Kinder- / Jugendparlament, Bürgervereine
- + Öffentlichkeit (ggfs. Stadtkonferenz)
- + Beteiligungsinstrument Internet

(Der Zeitaufwand für die Durchführung einer Beteiligungsphase wird - abhängig von den Sitzungsterminen des Stadtentwicklungsausschusses und der Zustellung der Unterlagen - seitens der Verwaltung auf **zwei bis drei Monate** geschätzt.

#### **A. Aufbereitung der Bestandssituation (Verkehr)**

- + Überprüfung der Inhalte des VEP 2004 auf Umsetzung und Aktualität (Leitbild)
- + Aspekte der Verkehrssicherheit/Unfallhäufigkeit im Stadtgebiet
- + aktueller Stand der Verkehrsmittelwahl/Mobilitätsangebote in Hilden
- + Auswertung der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2013/2014 (SrV 2013 der TH Dresden) für die Stadt Hilden
- + Auswertung der noch zu veröffentlichenden Ergebnisse der Mobilitätsbefragung SrV 2018 der TH Dresden für den Großraum Düsseldorf
  
- + Auswertung anderer Planungen/Unterlagen
  - + Lärmaktionspläne Stufe I und II/III
  - + Integriertes Handlungskonzept Innenstadt
  - + 3. Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann
  - + aktueller Bearbeitungsstand des Radverkehrskonzept Kreis ME
  - + aktueller Arbeitsstand beim „Integrierten Regionalen Mobilitätskonzept für die Region zwischen Rhein und Wupper“
  - + Verkehrsentwicklungspläne der Nachbarkommunen (z.B. Mobilitätsplan D der Stadt Düsseldorf)
  - + Vorgaben des regionalen Verkehrssystems
  - + Verkehrsuntersuchungen für einzelne Straßen (soweit vorhanden)
  - + Lichtsignalplanungen (Fußgängerfreundlichkeit Berliner Str.; Walder Str.)
  - + Städtisches Straßenkataster (falls erforderlich)
  - + Unfallkataster der Kreispolizeibehörde Mettmann
  - + E-Tankstellen- und Netzversorgungskonzept der Stadtwerke Hilden GmbH und anderer Anbieter
  
- + Erhebung der Situation des ruhenden Verkehrs in Hilden sowie der Parkraumbewirtschaftungszonen
  
- + Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Teilbereich Verkehr (ohne den überörtlichen Verkehr auf den Autobahnen, jedoch differenziert nach den einzelnen Verkehrsträgern des Modal-Splits)
- + Abschätzung der NO<sub>x</sub>-Belastung entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
  
- + Durchführung und Auswertung einer repräsentativen Umfrage analog zur SrV 2018 für den Bereich der Stadt Hilden

Auf dieser Basis ist eine Analyse der Stärken und Schwächen des Mobilitätsangebotes aufgegliedert nach den vier Verkehrsarten der Verkehrsmittelwahl (zu Fuß, Radverkehr, ÖPNV und motorisierter Individualverkehr) und im Verhältnis zur Siedlungsstruktur zu erarbeiten.

#### **-Abgabe des 1. Zwischenberichtes-**

(Der Zeitaufwand für diese Phase wird seitens der Verwaltung auf mindestens **sechs Monate** geschätzt. Dies schließt die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung einer repräsentativen Umfrage mit ein.)

#### **Durchführung der 1. Beteiligungsphase**

mit Beratung des Entwurfs des 1. Zwischenberichts im Stadtentwicklungsausschuss, Durchführung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum Zwischenbericht und anschließender Beratung der Ergebnisse der Beteiligung sowie abschließender Freigabe des Zwischenberichts im Stadtentwicklungsausschuss (Dauer: **zwei bis drei Monate**)

### **B. Erarbeitung eines Leitbilds, einer Zielvorstellung zur Verkehrsentwicklung und Definition von Handlungsfeldern**

- + Entwicklung einer Hildener **Zielvorgabe** für die Aufteilung der künftigen Verkehrsmittelwahl unterschieden nach Binnenverkehren und überörtliche Verkehren unter Beteiligung des Stadtentwicklungsausschusses (moderierte Sondersitzung)
- + Ermittlung der sich aus diesem Zielkonzept ergebenden Veränderungen der Verkehrsmengen (differenziert nach den einzelnen Verkehrsarten)
- + Prognose zur künftigen CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Teilbereich Verkehr (differenziert nach den einzelnen Verkehrsträgern)
- + Prognose zur künftigen NO<sub>x</sub>-Belastung entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
- + Prognose zur künftigen Verkehrslärmbelastung an den Hauptverkehrsstraßen
- + Definition von Handlungsfeldern, die von der Stadt Hilden beeinflussbar sind, (mindestens vier Handlungsfelder)
- + mit beispielhaften Maßnahmenvorschlägen (noch nicht konkret auf Hilden bezogen)
- + Bewertung der Potentiale und Risiken, die durch den Neubau von Kreisverkehren an kommunalen Straßen in Hilden entstehen würden (Bewertung für alle Verkehrsarten)
- + Bewertung der Potentiale und Risiken, die durch die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in Hilden rund um die Innenstadt und das Schulzentrum Holterhöfchen entstehen würden

#### **-Abgabe des 2. Zwischenberichtes und politische Entscheidung über die Auswahl der zu bearbeitenden Handlungsfelder-**

(Der Zeitaufwand für diese Phase wird ebenfalls auf mindestens **sechs Monate** geschätzt. Dies ergibt sich aus dem erhöhten Beratungs- und Diskussionsbedarf der Fraktionen im Stadtentwicklungsausschuss (Zielformulierung) sowie aus den daraus resultierenden Rückkopplungen mit Fachbüro und Verwaltung.)

**Durchführung der 2. Beteiligungsphase**

mit Beratung des Entwurfs des 2. Zwischenberichts im Stadtentwicklungsausschuss, Durchführung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum Zwischenbericht und anschließender Beratung der Ergebnisse der Beteiligung sowie abschließender Freigabe des Zwischenberichts im Stadtentwicklungsausschuss (Dauer: **zwei bis drei Monate**)

**C. Maßnahmenvorschläge (konkret auf die Hildener Situation bezogen)**

Je Handlungsfeld sind mindestens vier Maßnahmen zu erarbeiten (Ausarbeitungsqualität: Vorentwurf) mit

- + Beschreibung der städtischen Einflussmöglichkeiten
- + Beschreibung möglicher für Hilden in Anspruch zu nehmender Förderkulis-  
sen/Förderprogramme
- + Als optionale Zusatzleistung ist anzubieten:  
Planung zum Umbau von bis zu sechs Knotenpunkten in einen Kreisverkehr (HOAI  
Leistungsphase 2 mit Bewertung der Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsarten) inkl.  
Durchführung eines Sicherheitsaudits

**-Abgabe des 3. Zwischenberichts mit Vorstellung der Maßnahmenvorschläge und po-  
litische Entscheidung zur Maßnahmenauswahl-**

(Der Zeitaufwand für diese Phase wird auf mindestens **neun Monate** geschätzt. Das ergibt sich aus den hier erwarteten Detailuntersuchungen und Entwürfen in den verschiedenen Handlungsfeldern und die hierfür notwendigen Abstimmungen intern und extern.) -

**Durchführung der 3. Beteiligungsphase**

mit Beratung des Entwurfs des 3. Zwischenberichts im Stadtentwicklungsausschuss, Durchführung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum Zwischenbericht und anschließender Beratung der Ergebnisse der Beteiligung sowie abschließender Freigabe des Zwischenberichts im Stadtentwicklungsausschuss (Dauer: **zwei bis drei Monate**)

Eine Auswahl von Maßnahmen und die sich anschließende Umsetzung ist - gerade auch vor dem Hintergrund der Klimadiskussion - nicht mehr ausreichend. Vielmehr muss kontinuierlich geprüft werden, ob sich die umgesetzten Maßnahmen so wie geplant auswirken und ob ggfls. Anpassungsarbeiten erforderlich werden.

Daher wird auch die Entwicklung eines Monitoring-Konzeptes angefragt.

**D. Monitoring-Konzept**

- + Vorschläge zum effizienten Monitoring der Lärm-, CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Belastung an Hauptverkehrsstraßen
- + Verkehrssicherheit/Unfallzahlen/Unfallschwerpunkte/Fahrgeschwindigkeiten KFZ
- + finanzieller Aufwand/Investitionsbedarf
- + Umsetzungszeitraum
- + Konzept zur regelmäßigen Berichterstattung
- + Konzept zum Aufbau eines stadtweiten Verkehrssimulations-Modells für das Vorbehaltsstraßennetz/Hauptverkehrsstraßen als Arbeitsinstrument für die Beurteilung von Eingriffen in das Straßennetz (z.B. streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen, veränderte Lichtsignalschaltungen) inkl. Aufwand-/Kostenschätzungen, Kosten-Nutzen-Analyse und Aussagekraft

**-Abgabe des 4. Zwischenberichtes und politische Entscheidung zur Auswahl der Monitoring-Maßnahmen-**

Das Monitoring-Konzept kann grundsätzlich parallel erstellt werden. Jedoch sind endgültige Aussagen natürlich erst dann möglich, wenn auch die Auswahl der umzusetzenden Maßnahmen erfolgt ist, da die Monitoring-Maßnahmen darauf abgestimmt werden müssen.

**Abschluss:**

**Beschlussfassung zum neuen Mobilitätskonzept der Stadt Hilden als Handlungsrahmen für verkehrsplanerische Entscheidungen in den kommenden Jahren nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss durch den Rat**

Zeitkonzept:

Die Bearbeitungsdauer wird voraussichtlich insgesamt 30 Monate (in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Auftragsvergabe, der Sitzungstermine und eines reibungslosen Ablaufs) betragen.

Besonders zeitaufwendig sind beispielsweise die Durchführung einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung in Hilden sowie die wichtigen Beteiligungsphasen mit den begleitenden Beratungen des Stadtentwicklungsausschusses, der ja besonders intensiv einbezogen werden soll.

Für die einzelnen Arbeitsschritte wurden erste Zeitschätzungen angegeben, die auf Grundlage des Angebotes des auszuwählenden Fachbüros anzupassen sind:

Arbeitsschritt A	sechs Monate
Arbeitsschritt B	sechs Monate
Arbeitsschritt C	neun Monate = 21 Monate.

Dazu kommen drei mal zwei bis drei Monate für die drei Beteiligungsphasen, so dass aus heutiger Sicht mit einer Bearbeitungszeit von mindestens 30 Monaten zu rechnen ist.

Zur Vergabe des Auftrages für die Erstellung des neuen Mobilitätskonzeptes ist folgender Ablauf vorgesehen:

Seitens der Verwaltung wird nach der grundsätzlichen Bestätigung der Aufgabenstellung durch den Ausschuss zunächst eine sog. „Vergabematrix“ erarbeitet, die die Kriterien enthält und gewichtet, die für die Vergabe an ein Fachbüro ausschlaggebend sein sollen.

Diese „Vergabematrix“ könnte - je nach Beschluss - dem Stadtentwicklungsausschuss vorgelegt werden, um auch hier die Möglichkeit für die Fraktionen zu bieten, sich einzubringen.

Die „Vergabematrix“ ist dem Anschreiben an die Büros mit der Angebotsaufforderung beizulegen, um von vorneherein Klarheit über die Vergabegrundlagen zu schaffen.

Denn neben dem eigentlichen „Preis“ sind dabei natürlich auch andere Aspekte zu beachten, etwa aktuelle Referenzen, innovative Verfahrensvorschläge oder die Personalausstattung.

Nach der - je nach Beschluss notwendigen - Bestätigung der „Vergabematrix“ würden mindestens zehn einschlägige Fachbüros um ein Angebot gebeten.

Nach Auswertung der Angebote kann dann auf Grundlage der „Vergabematrix“ der Auftrag vergeben werden.

Erst aufgrund des ausgewählten Angebotes ist es möglich zu beurteilen, ob die bisher angedachten 130.000€ (für 2020/2021) für eine durchgängige Bearbeitung ausreichen oder zusätzliche Mittel notwendig werden.

Auch ist es erst dann möglich, einen konkreteren Zeitplan zu entwickeln (inkl. der notwendigen voraussichtlichen Sitzungstermine für den Stadtentwicklungsausschuss).

Bei Beschlussfassung zur Aufgabenstellung und Vergabematrix im Frühjahr 2020 wäre eine Vergabe zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für Hilden noch in der zweiten Jahreshälfte 2020 möglich.

gez.  
B. Alkenings

**Klimarelevanz:**

Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes alleine hat keine Klimarelevanz. Jedoch werden hier entscheidende Fragen zur Bedeutung des Verkehrssektors im Bereich des Klimaschutzes angesprochen und mögliche Weichenstellungen für klimaschützende Maßnahmen im Verkehrssektor ausgearbeitet.

Vor dem Hintergrund, dass der Verkehrssektor - und hier insbesondere der motorisierte Individualverkehr - großen Anteil an der Klimaproblematik hat, ist die Erstellung eines neuen zeitgemäßen Mobilitätskonzeptes für Hilden ein wichtiger Schritt zu einem verstärkten Klimaschutz auf kommunaler Ebene.

**Finanzielle Auswirkungen**

Produktnummer / -bezeichnung	120104	Verkehrsentwicklungsplanung		
Investitions-Nr./ -bezeichnung:				
<b>Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme</b>	Pflichtaufgabe	(hier ankreuzen)	freiwillige Leistung	<b>x</b> (hier ankreuzen)

**Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt:  
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

**Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:  
(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2020	1201040010		Mobilitätskonzept	<b>65.000</b>
2021	1201040010		Mobilitätskonzept	<b>65.000</b>

**Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)

ja (hier ankreuzen)	nein x (hier ankreuzen)
------------------------	-------------------------------

Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet.  
Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)

Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?

ja (hier ankreuzen)	nein (hier ankreuzen)
------------------------	--------------------------

Finanzierung/Vermerk Kämmerer

Die o.g. Beträge wurden in den Haushaltsberatungen bereits berücksichtigt. Über die Kostenentwicklung wird die Verwaltung unaufgefordert berichten.

Franke

## Ideenpapier für ein mögliches Mobilitätskonzept

### Mögliche Ziele:

1. Steigerung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV) mit dem Ziel bis 2030/2035 mind. 60% aller Wege umweltfreundlich zurücklegen zu können, ohne dass dabei die Erreichbarkeit der Stadt und Ihrer Einwohner beeinträchtigt wird.
2. Steigerung der ÖPNV-Anteile im Ein- und Auspendlerverkehr durch besseren ÖPNV und SPNV zu den benachbarten Städten und in Richtung Düsseldorf
3. Verbesserung der Lebens- und Umfeldsituation der Bewohner an den Hauptverkehrsstraßen durch weniger MIV-Verkehr und mehr Verkehr im Umweltverbund
4. Optimierung im Fußverkehr
  - Verbesserung der Vernetzung Innenstadt und umliegende Stadtteile
  - Abbau von Bring- und Abholverkehr an Schulen durch sichere Fußwege für Kinder und Jugendliche
5. Optimierung im Radverkehr
  - breite und sichere Radwege und Radwegeverbindungen zu allen wichtigen Zielen im Stadtgebiet auch auf dem Hauptverkehrsstraßennetz
  - Abbau der Barrieren in der Innenstadt durch mehr Radverkehrsangebote im Straßenraum
  - direkte und zielgerichtete Radwegverbindungen von Nord nach Süd, Ost nach West
  - Prüfung und Umsetzung von sicheren Radabstellanlagen an allen wichtigen Standorten im Stadtgebiet (SPNV-Stationen, Innenstadt, Gewerbestandorte usw.)
  - Prüfung und Einrichtung von zusätzlichen Fahrradstraßen
6. ÖPNV ist das Rückgrat des Umweltverbundes
  - Steigerung der Fahrgastzahlen im Ortsbusverkehr um mind. 50% durch geeignete Maßnahmen (Taktverdichtung, Anschlusssicherung, Vorrangschaltungen)
  - Einsatz von umweltfreundlichen Bussen (E-Busse)
  - Bessere gemeinsame Abstimmungen mit den benachbarten Städten, um gegenüber dem VRR ein deutlich besseres regionales SPNV-Angebot einzufordern, um den Durchgangsverkehr auf der Straße in Hilden zu minimieren
  - Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in Richtung Düsseldorf durch:
    - Prüfung eines durchgängigen 10-Min.-Takts auf der S-Bahn
    - Prüfung einer Verlängerung der Stadtbahn von Düsseldorf-Benrath bis nach Hilden (Gabelung)
    - Prüfung einer S-Bahnverbindung Hilden – Langenfeld - Opladen – Köln
    - Schnellbusse auf der 741 in Richtung Mettmann

7. Stadtverträglicher Kfz-Verkehr
  - Vermeidung von Durchgangsverkehren auf der Berliner Straße/Walder Straße von Solingen über Hilden nach Benrath/Hassel (Auffahrt A59)
  - Maßnahmen zur Entlastung der Hochdahler Straße zugunsten des Ostrings in Richtung A46
8. Mehr intelligenter Verkehr in Hilden
  - Prüfung von mehr multimodalen Angeboten im Stadtgebiet (Radverleih, Carsharing, Lastenradverleih usw.)
  - Intelligenter „Ampeln“, sodass zielgerichtet Fußgänger die Fahrbahn queren können und nicht warten müssen
  - Kreisverkehre in den Kreuzungsbereichen Gerresheimer Straße – Kosenberg – Grünewald, Hochdahler Straße – Mozartstraße, Düsseldorfer Straße – Nidenstraße, Lindenstraße – Kölner Straße – Ohligser Weg, Ellerstraße – Heerstraße – Fabriciusstraße, Ellerstraße – Körnerstraße – Immermannstraße, Hochdahler Straße – Hummelster Straße - Hagdornstraße
  - Mehr Ladestationen im öffentlichen Raum für E-Fahrzeuge auch in den Wohnquartieren
  - Mehr Öffentlichkeitsarbeit für die umweltfreundlichen Verkehrsarten
  - Autonome Kleinbusse als Zubringer zur S-Bahn
9. Straßen in Hilden sind nicht nur für Autos da!
  - Mehr Aufenthaltsqualität im Straßenraum, mehr Straßengrün!
  - Mehr Sitzgelegenheiten für ältere Menschen im Straßenraum
  - Sichere Wege für Kinder
  - Mehr Tempo-30 auch auf Hauptstraßen und nicht nur in den Abendstunden.

Es wird viel Wert auf eine umfassende Bürgerbeteiligung bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes gelegt. Es wird gefordert, dass auch wie beim IHK Innenstadt Hilden Stadtkonferenzen durchgeführt werden sollen. Zudem sollen Bürger auch durch das Internet die Möglichkeit bekommen, Anregungen und Hinweise zu der Verkehrssituation in Hilden zu geben (interaktive Mängelkarte).

Die letzte Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr für die Stadt Hilden fand 2013 statt (SrV 2013). Hier sollte auf jeden Fall eine aktuelle Haushaltsbefragung auf der Ebene der Stadtteile stattfinden, um den heutigen Modal-Split im Verkehr in Erfahrung zu bekommen. Zudem liefert die Haushaltsbefragung auch wichtige Daten über die Verflechtungsbeziehungen innerhalb und außerhalb der Stadt Hilden.