

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 08.04.2021
AZ.: IV/61.1 Groll_STEP

WP 20-25 SV 61/030

Mitteilungsvorlage

Integriertes Regionales Mobilitätskonzept "Zwischen Rhein und Wupper"; Information über den Sachstand der Bearbeitung

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

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

ja
 ja

nein
 nein

noch nicht zu übersehen
 noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

05.05.2021

Kenntnisnahme

Anlage 1: IRM_Ratsinformation_210330

Anlage 2: IRM_Plan-Labor_Doku-Bogen_Hilden

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Darstellungen zum Sachstand bei der Erarbeitung des Integrierten Regionalen Mobilitätskonzeptes für die Region „Zwischen Rhein und Wupper“ zur Kenntnis.

Erläuterungen und Begründungen:

[Hinweis:

Der Text dieser Sitzungsvorlage stammt in weiten Teilen von der Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, Solingen und hat den Stand vom 30.03.2021]

Im Rahmen des Landeswettbewerbs StadtUmland.NRW aus 2016/2017 haben sich 19 rheinisch-bergische Kommunen und der Kreis Mettmann zusammengefunden, um gemeinsam das Zukunftskonzept „Zwischen Rhein und Wupper: zusammen – wachsen“ zu erarbeiten. Dieses Konzept wurde als besonders vorbildhaft ausgezeichnet.

Seitens der Verwaltung wurde seitdem kontinuierlich über Aktivitäten im Rahmen dieser Kooperation berichtet, zuletzt im Januar 2020 im Zusammenhang mit der Teilnahme der Stadt Hilden als Teil der „Bergischen Kooperation“ am EUROPAN 15-Wettbewerb (Sitzungsvorlage WP 14-20 SV 61/270).

Das „Integrierte Regionale Mobilitätskonzept für den Kooperationsraum ‚Zwischen Rhein und Wupper‘“ (IRM) bündelt die Weiterverfolgung von zwei Pilotprojekten zu den Themen Radverkehr und öffentlicher Regionalverkehr (insbesondere schienengebunden), die beide thematisch und räumlich über die kommunalen Grenzen hinweg denken.

Der Fokus liegt auf der Alltagsmobilität. Das damals wie heute Orientierung gebende Leitbild „Eine Stunde mehr Zeit“ zielt zwar auch auf eine quantitative Komponente ab, aber insbesondere auf den qualitativen Aspekt: mehr Gesundheitszeit, mehr Erholungszeit, mehr qualitätvolle Lebenszeit auf den alltäglichen Wegen.

Strategische Ziele

Das oberste Ziel des Förderprojekts IRM ist es, prioritäre Mobilitätsprojekte aus und in der (informellen) Region voranzubringen. Darüber hinaus soll das IRM die Zukunft des ÖV und des Radverkehrs im Kooperationsraum strategisch vordenken, inhaltliche und physische Handlungsräume für erforderliche Optimierungen und Ergänzungen der vorhandenen Netze ausloten, neue Mobilitätsmodelle entwickeln und möglichst erproben, ein regionales Maßnahmenkonzept erarbeiten und letztlich einen regionalen Konsens über die Prioritäten der Umsetzung erzielen.

Wesentliche Prämisse ist dabei, dass sowohl strategische wie auch konkrete Maßnahmen darauf ausgerichtet werden, dass grundsätzlich alle Kommunen profitieren.

Prozess Förderprojekt

Durch die Förderung des Projektes durch das Land NRW konnte eine Personalstelle für eine regionale Mobilitätsmanagerin geschaffen werden, die das IRM bis zum Ende der Projektlaufzeit (12/2022) begleiten wird. Nach einer halbjährigen Vorbereitungsphase (ab 03/2020) startete im September 2020 die Konzepterarbeitung durch ein externes Planerteam bestehend aus den Fachbüros Planersocietät, Stein Stadt- und Regionalplanung sowie plan-lokal, unter enger Einbindung der Kommunen im Kooperationsraum, des Kreises Mettmann sowie der Verkehrsverbände und -verbände.

Nach Abschluss der Konzepterarbeitung voraussichtlich im September 2021 ist bis Jahresende 2021 die Einbindung der politischen Gremien im Kooperationsraum vorgesehen. Parallel beginnt dann die Umsetzungsphase der im Konzept priorisierten Projekte. Diese Phase wird noch für ein Jahr durch die Mobilitätsmanagerin unterstützt.

Prozess und Inhalt Konzepterarbeitung

In enger Abstimmung mit der regionalen Mobilitätsmanagerin und einer Planungsgruppe, in der auch die kommunalen Beteiligten vertreten sind, hat das Planerteam einen beteiligungsorientierten Planungs- und Werkstattprozess konzipiert. Die Kooperationspartnerinnen können ihre Inhalte dabei vor allem während und rund um die vier sog. „Werkstätten der Kooperation“ einbringen.

Der erste Schritt auf dem Weg zum abgestimmten regionalen Mobilitätskonzept bestand aus der Erarbeitung von fachlich-inhaltlichen Grundlagen.

Ausgehend von den bestehenden Netz- und Raumstrukturen und Pendelndenbeziehungen wurden die Bedarfe der Nutzer:innen analysiert. Hierfür wurden die vorhandenen Infrastrukturdaten (z.B. regionale Schienen- und Busnetze, Umsteigepunkte, Radrouten, laufende Maßnahmen und Planungen) sowie die bestehenden Konzepte und Planungen der beteiligten Städte, des Kreises Mettmann und der Verkehrsträger bzw. -verbünde ausgewertet.

Ziel war jedoch keine „klassische“ Bestandsanalyse, die eine Vielzahl von Daten zusammenstellt und auswertet, sondern es sollten vielmehr das vorhandene Mobilitätsangebot des Kooperationsraums sowie Bedarfe und Potenziale aufgezeigt werden, insbesondere im Hinblick auf die Schwerpunkte regionaler ÖPNV, regionale Radwege, Intermodalität und Schnittstellen sowie städtebauliche Integration.

In der ersten Werkstatt mit dem Thema „Update“ am 04.11.2020 wurde mit Vertreter:innen aus allen Kommunen des Kooperationsraums, dem Kreis Mettmann sowie den Verkehrsverbänden NVR und VRR mit Zukunftsnetz Mobilität NRW und den Verbänden ADFC, VCD und Pro Bahn an den StadtUmland-Prozess angeknüpft und die inhaltliche Ausrichtung des IRM diskutiert. In diesem Rahmen stellte das Planer-Team auch eine erste Bestandsanalyse des Kooperationsraums vor. Im Gegenzug haben die beteiligten Kommunen ihre innovativen Mobilitätsprojekte eingebracht.

Der nächste Schritt stellte vor allem die „Handlungsräume und -korridore“ in den Vordergrund, während die Netze im Hintergrund weiterbearbeitet wurden.

Handlungsräume sind Orte,

- a) die einen hohen Beitrag zur Mobilitätsentwicklung einer Region leisten oder zukünftig leisten können,
- b) eine hohe Nachfrage, aber kaum Angebote an nachhaltiger, regionaler Mobilität haben oder
- c) der Mobilität, in denen ein hohes städtebauliches Entwicklungspotenzial liegt.

Handlungskorridore sind hingegen Mobilitätsachsen, die

- d) aufgewertet oder
- e) neu geschaffen werden sollen oder an denen
- f) größere städtebauliche Erweiterungen empfehlenswert sind.

Anhand der speziell für den Kooperationsraum definierten Handlungsraumtypen werden Potenziale und typisierte Handlungsraumansätze für die Region abgeleitet.

In der zweiten Werkstatt „Handlungsräume“ am 13.01.2021 wurden neben ersten planerischen Ansätzen für die regionalen ÖV- und Radnetze anhand kommunaler Beispiele vor allem die Typen von Handlungsräumen und -korridoren (z.B. große Gewerbegebiete mit vielen Arbeitsplätzen, wachsende Wohnstandorte oder beliebte Freizeitorte) diskutiert, die Bedeutung für die regionale Alltagsmobilität haben.

Danach hatten alle Beteiligten die Gelegenheit zu den Arbeitsständen der beiden Netze Stellung zu nehmen und ihr lokales Wissen einzubringen.

Die dritte, mehrtägige Werkstatt in der ersten Märzwoche 2021 fand unter der Überschrift „Plan-Labor“ statt. Anhand von sechs Beispielräumen aus dem Kooperationsraum (einer davon der Bahnhof Hilden) wurde gemeinsam ausgelotet, welche Konzepte, Maßnahmen und Prozesse geeignet sind, um die zuvor eingeführten Handlungsraumtypen besser und komfortabler mit dem ÖV und dem Fahrrad erreichbar zu machen, ganz im Sinne einer integrierten regionalen Mobilitätsentwicklung.

Im Vorfeld wurden die Anforderungen und die Auswahlkriterien der Beispielräume mit der Planungsgruppe und den Beigeordneten und Dezernenten aus der Region diskutiert und von den projektbeteiligten Kommunen potenzielle Beispielräume benannt. Für die Stadt Hilden wurde als beispielhaft für die Region der Bahnhof Hilden, Bahnhofsallee 5, als Handlungsraum eingebracht.

Die Auswahl der letztendlich im Plan-Labor beispielhaft bearbeiteten Handlungsräume hat keinerlei Auswirkungen auf die später erfolgende Bestimmung von konkreten Maßnahmen und Prioritäten für die Umsetzung von Projekten.

Der Sachstand der Projektbearbeitung geht aus Anlage 1 dieser Sitzungsvorlage hervor.

Wie eine Bearbeitung im Rahmen der „Plan-Labore“ aussieht, lässt sich aus Anlage 2 erkennen, die den Bahnhof Hilden zum Gegenstand hat.

Der letzte Schritt, die Entwicklung von neuen Strategieansätzen und Maßnahmen für die Schwerpunkte regionaler ÖPNV, regionale Radwege, Intermodalität und Schnittstellen sowie städtebauliche Integration ist im Zeitraum bis Mai 2021 vorgesehen. Parallel findet eine weitere Abstimmungsrunde für die Netzkonzeptionen für Radverkehr und ÖV statt.

In der vierten Werkstatt am 19.05.2021 sollen dann als Ergebnis der drei vorangegangenen Werkstätten und der Abstimmungen zu den Netzen die Bausteine für das Maßnahmenkonzept erörtert und priorisiert werden. Zusammengeführt werden alle Erkenntnisse in „Steckbriefen“ und einem Arbeitsprogramm, das abschließend mit den Beigeordneten und Dezernenten beraten und nach der Sommerpause 2021 in einer Regionalkonferenz für den Kooperationsraum vorgestellt wird. Es würde sich um die zweite Regionalkonferenz der Region „Zwischen Rhein und Wupper“ handeln. Die erste Regionalkonferenz fand im Oktober 2017 in Erkrath statt.

Beigeordneten-/Dezernentenrunde

Am 25.01.2021 wurde der bis dato erreichte Zwischenstand von den Beigeordneten und Dezernenten des Kooperationsraums äußerst positiv bewertet. Eine weitere Abstimmung in diesem Kreis ist für den 25.06.2021 terminiert.

gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Die Vorstellung des Sachstandes bei der Erstellung des Integrierten Regionalen Mobilitätskonzeptes für die Region „Zwischen Rhein und Wupper“ hat keine klimarelevanten Aspekte. Die Inhalte des Konzeptes, mit seinem Schwerpunkt auf den Themen ÖPNV und Fahrradverkehr, können dagegen einen positiven Beitrag in Richtung eines umweltfreundlicheren Verkehrsgeschehens in der Region leisten.



IRM

INTEGRIERTES REGIONALES MOBILITÄTSKONZEPT RHEIN-WUPPER.NRW

wird gefördert durch:
Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Arbeitsstand
30. März 2021

Zukunftskonzept „Zwischen Rhein und Wupper: zusammen – wachsen“

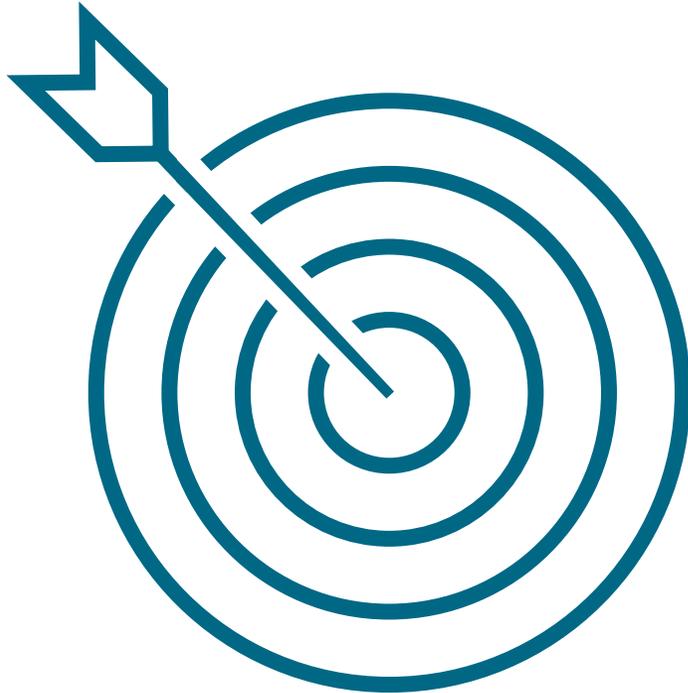
- Wettbewerb aus 2016/2017 vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
- Großstädte und ihre Nachbarkommunen wurden eingeladen, Zukunftskonzepte zur verstärkten Kooperation zu erarbeiten
- 19 Rheinisch-Bergische Städte und der Kreis Mettmann haben sich zusammengefunden und das Zukunftskonzept gemeinsam erarbeitet
- IRM bündelt die Weiterverfolgung von zwei Pilotprojekten, daher:
- Fokus Alltagsmobilität im Radverkehr und öffentlicher Regionalverkehr (insbesondere schienengebunden)



Eine Stunde mehr Zeit



Verschiedene Zeithorizonte



01

Infrastrukturellen Bedarf formulieren und regionale Prioritäten abstimmen

02

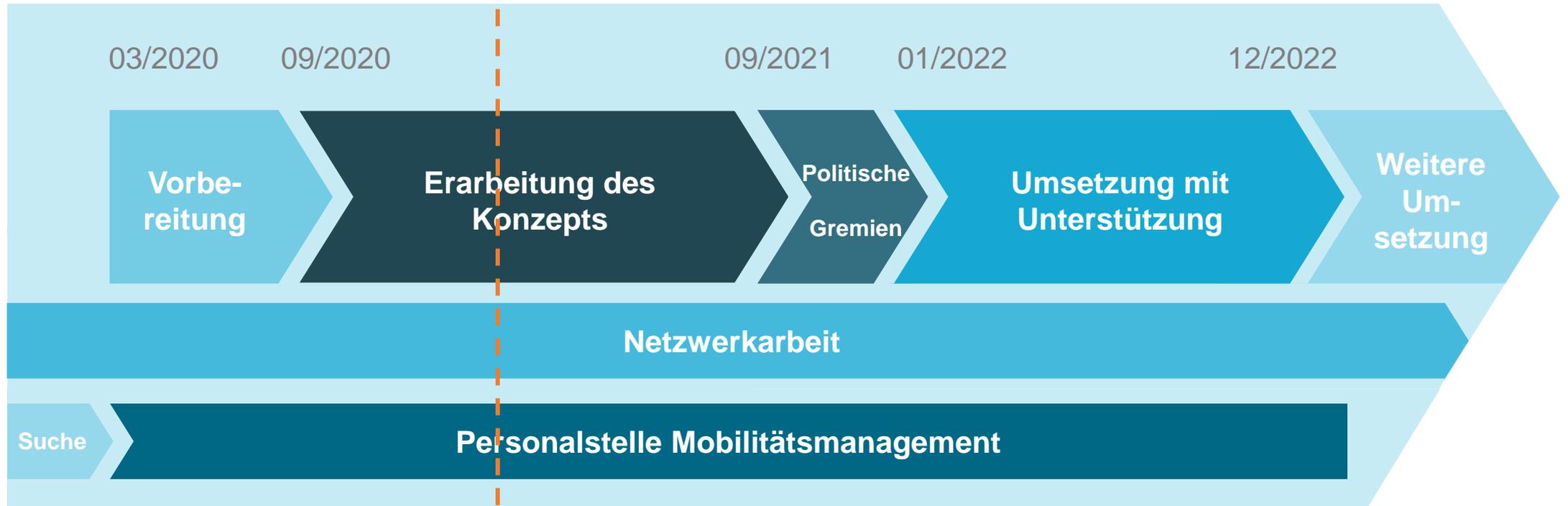
Kurzfristig realisierbare Mobilitätsmodelle entwickeln

03

Möglichkeiten für zukünftige Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung identifizieren

Arbeitsprozess über den Förderzeitraum

Derzeit: Erarbeitung des Konzepts



Integriertes Regionales Mobilitätskonzept

Rhein-Wupper

An aerial photograph of a forest with a white path and a white arrow pointing right. The path starts from the bottom left and curves towards the top left. The arrow is a simple white outline pointing to the right, positioned in the lower-left quadrant of the image. The forest is dense with green trees, and the path is a light-colored, possibly dirt or gravel, trail.

Zielsetzung und Ergebnisse

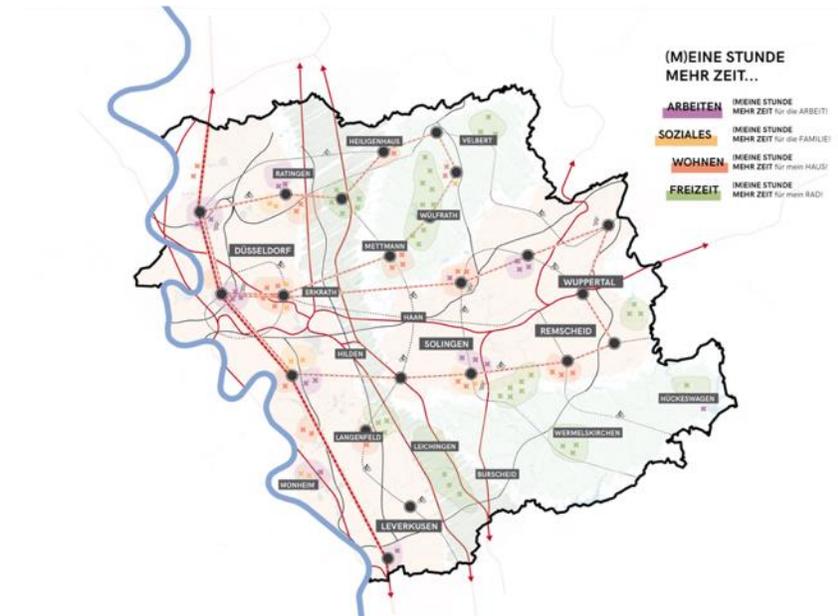
Zielrichtungen und Ergebnis

Abgestimmtes regionales Mobilitätskonzept

- Mobilität und Siedlungsentwicklung zusammen denken
- SPNV- und Schnellbusnetz weiterentwickeln
- Regionales Radwegenetz konzeptionieren
- Mobilitätsknotenpunkte in das Umfeld und in städtische Strukturen integrieren
- Städtebauliche Potenziale entlang Mobilitätsachsen aufzeigen

Kommunikativer diskursiver Prozess

- Sachkunde und Kreativität der regionalen Akteure nutzen
- Lust auf Kooperation neu wecken



Zielrichtungen und Ergebnis

- Maßnahmenpakete zu vier Schwerpunktthemen
- Zusammenführung in Maßnahmensteckbriefen und Arbeitsprogramm
 - Grobschätzung Aufwand (Kosten, Personal)
 - Beteiligte und Federführung
 - Umsetzungsschritte
 - Zeitlicher Horizont
 - Priorisierungsvorschläge

Umsetzung durch einzelne Akteure mit Bezug auf regional abgestimmtes Konzept

Zugang zu Fördermöglichkeiten Land NRW, Bund, Umsetzung durch einzelne Akteure, Fortführung regionaler Kooperation



Regionaler
Fahrradverkehr



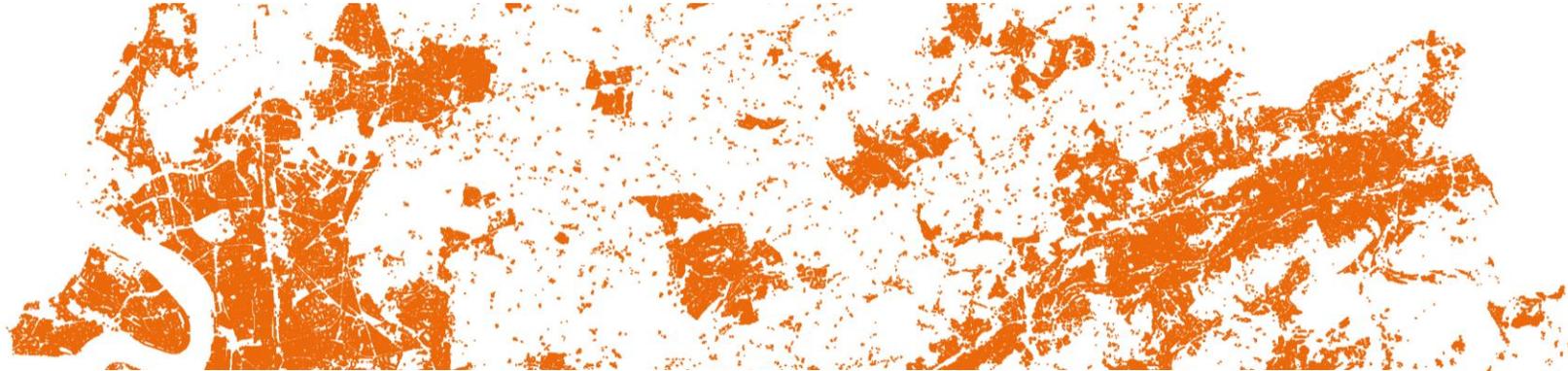
SPNV- und
Schnellbusverkehr



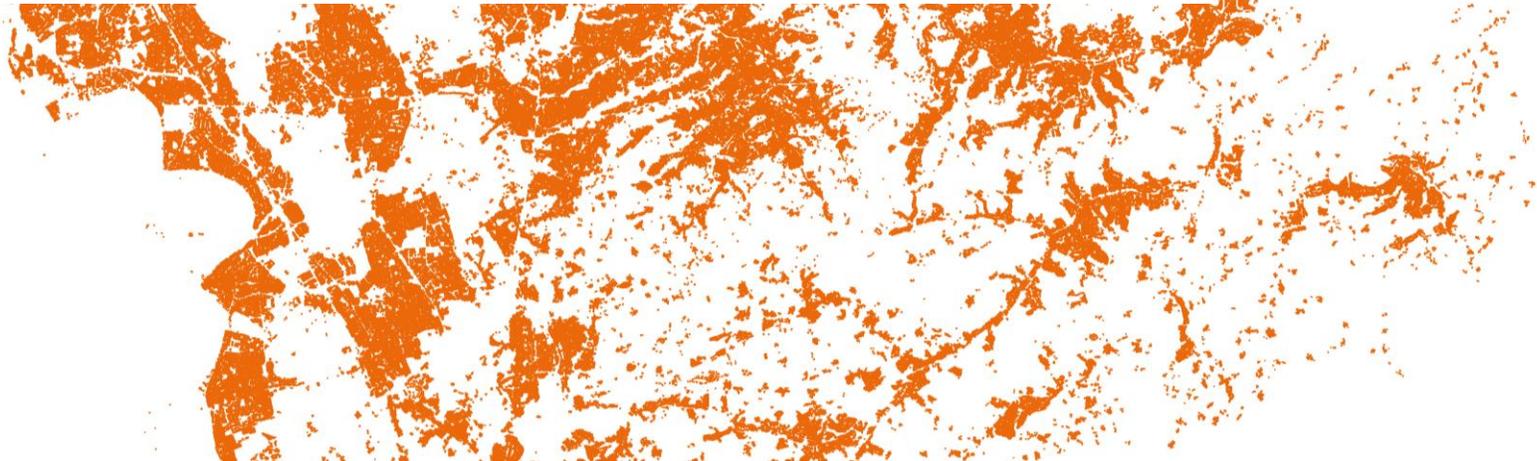
Mobilstationen/
Mobilitätsschnittstellen



Siedlungsentwicklung =
Mobilitätsentwicklung



Prozess und erste Ergebnisse



Integriertes Regionales Mobilitätskonzept Rhein-Wupper

C: Fachlich-inhaltliche Grundlagen

D: Handlungsräume

E: Handlungsfelder und Maßnahmen

8 / 2020 9 / 2020 10 / 2020 11 / 2020 12 / 2020 1 / 2021 2 / 2021 3 / 2021 4 / 2021 5 / 2021 6 / 2021 7 / 2021

- Grundlagenermittlung
- Auswertung bestehender Daten / Konzepte / Pläne
- Reflexion des bisherigen regionalen Prozesses
- Abschätzen von Bedarfen und Potenzialen
 - Regionaler ÖPNV
 - Regionale Radwege
 - Intermodalität und Schnittstellen
 - Städtebauliche Integration
- Zusammenfassende Darstellung

- Identifizierung von Handlungsräumen
 Handlungsräume mit hohen Beiträgen zur Mobilitätsentwicklung
 Handlungsräume mit hoher Nachfrage, aber geringem Angebot
 Handlungsräume mit besonderem städtebaulichen Entwicklungspotenzial
- Ableitung von Potenzialen und typisierten Handlungsansätzen

- Maßnahmenentwicklung
 - Regionaler ÖPNV
 - Regionale Radwege
 - Intermodalität und Schnittstellen
 - Städtebauliche Integration
- Zusammenführung in Steckbriefen
 - Inhalt
 - Horizont
 - Nächste Schritte
 - Leitbildbezug
 - Grobschätzung Aufwand
 - Relevante Akteure
- Entwicklung eines Arbeitsprogramms

Dokumentation
Abschlussbericht

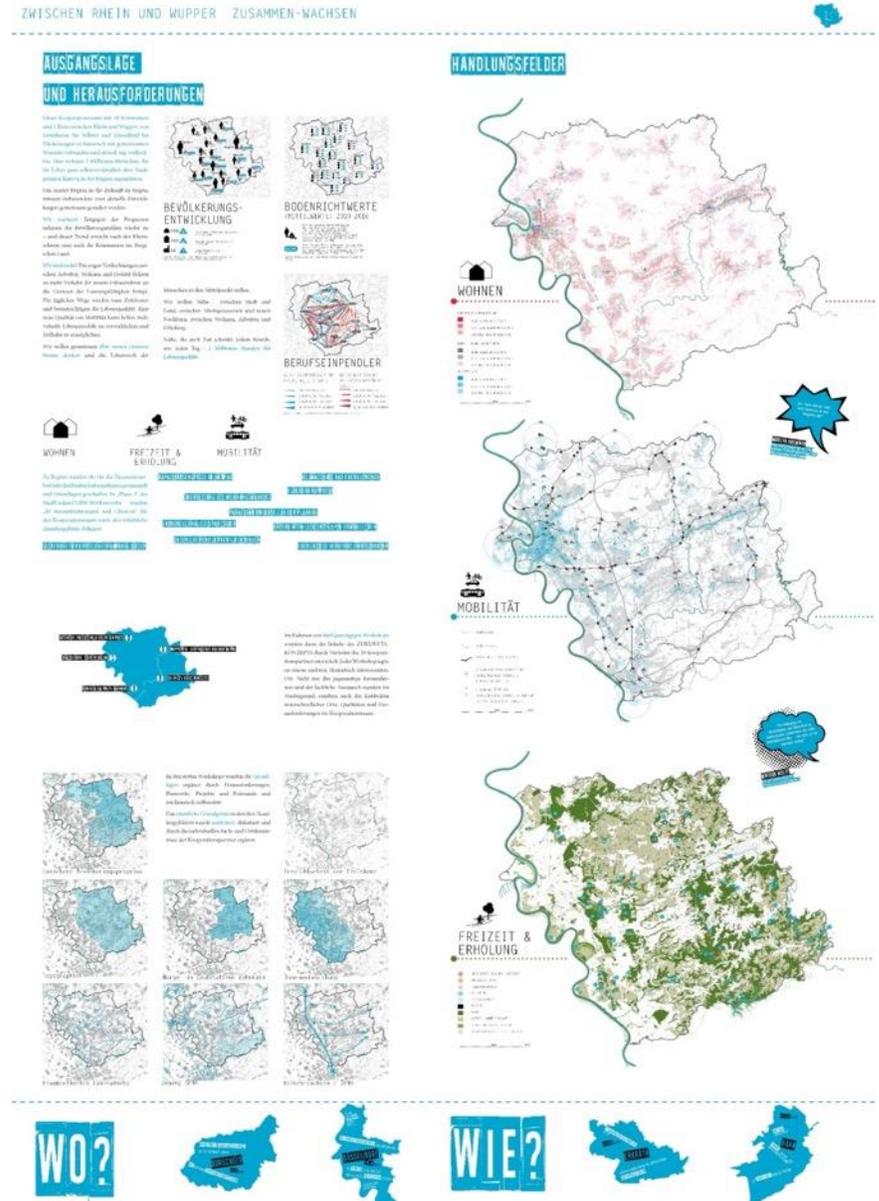
Projektbegleitende Partizipation, Abstimmung (Bausteine A/B)



Auf Bestehendem aufbauen...

- **Vorhandene Analysen und Projekte auf regionaler Ebene nutzen und weiter entwickeln**
- **Städtische und kreisweite Grundlagen, Regionale Ziele & Leitbilder, Maßnahmen von Anfang an mitbetrachten**
- **Zielgerichtete, punktuelle regionale Analysen**
- **Diskursiver Prozess mit den Gebietskörperschaften**

Quelle: Zwischen Rhein und Wupper: Zusammen - Wachsen, Zukunftskonzept Langfassung 2017 (Hrsg. BSW) Bearbeiter: DeZwarteHond. Und RMP Landschaftsarchitekten



Regionale Aktivitäten aufgreifen...

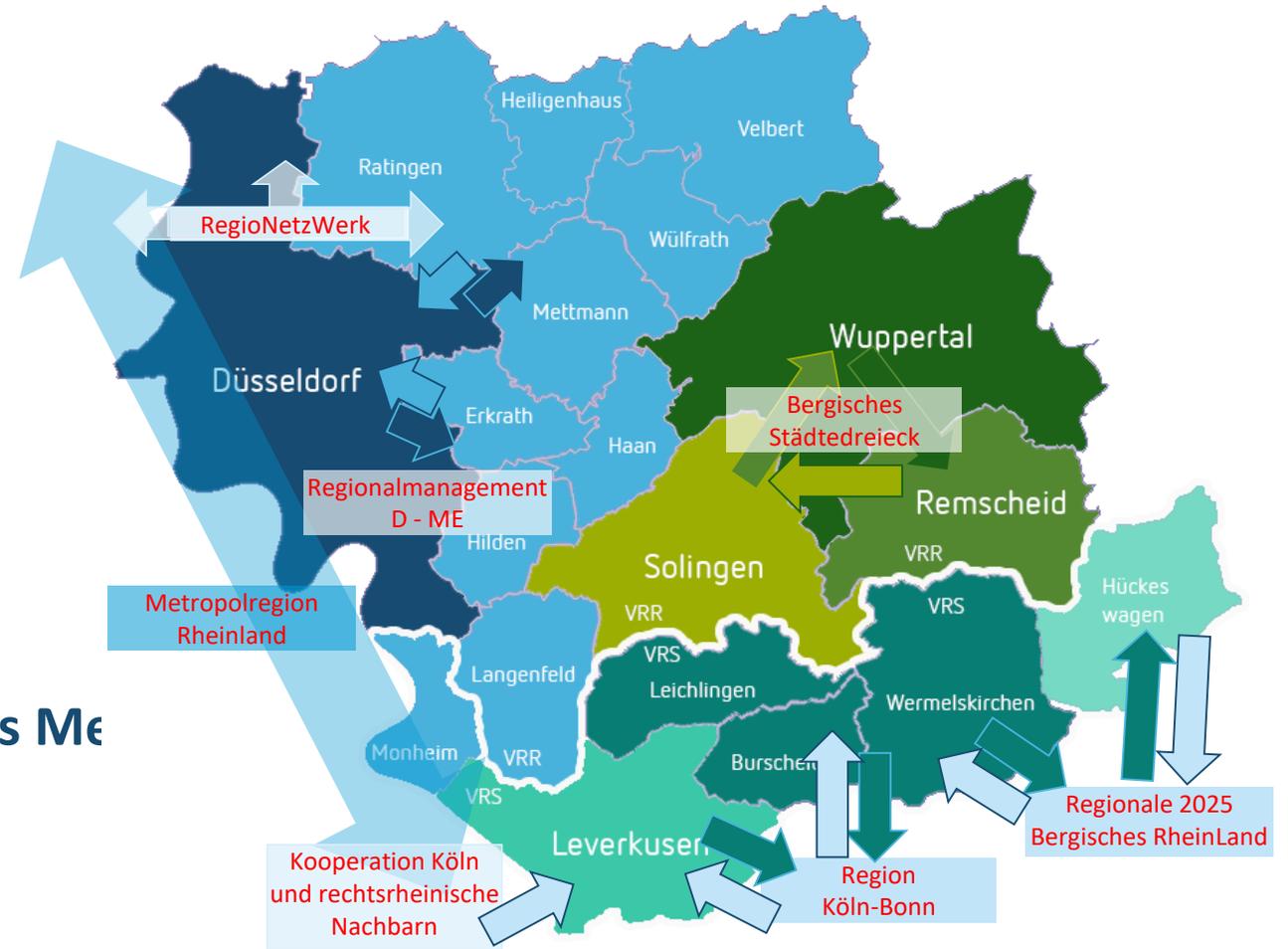
5 kreisfreie Städte, 3 Kreise

2 Bezirksregierungen (Köln, Düsseldorf)

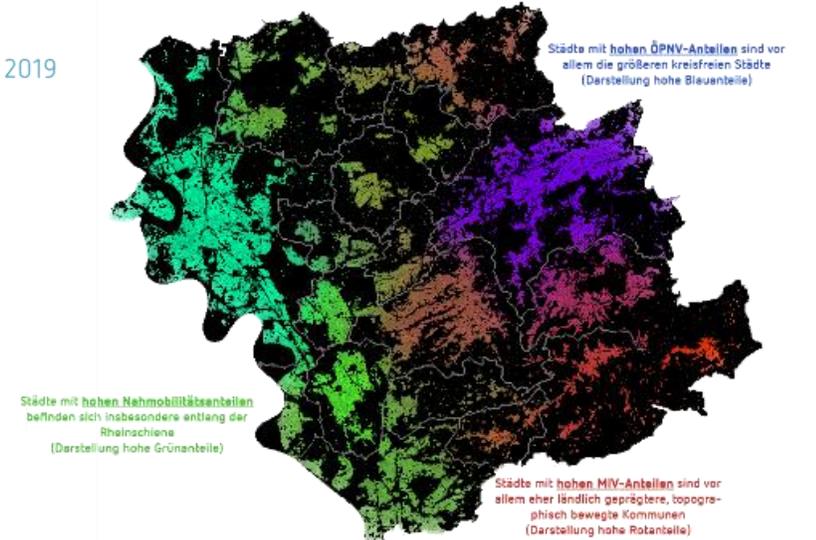
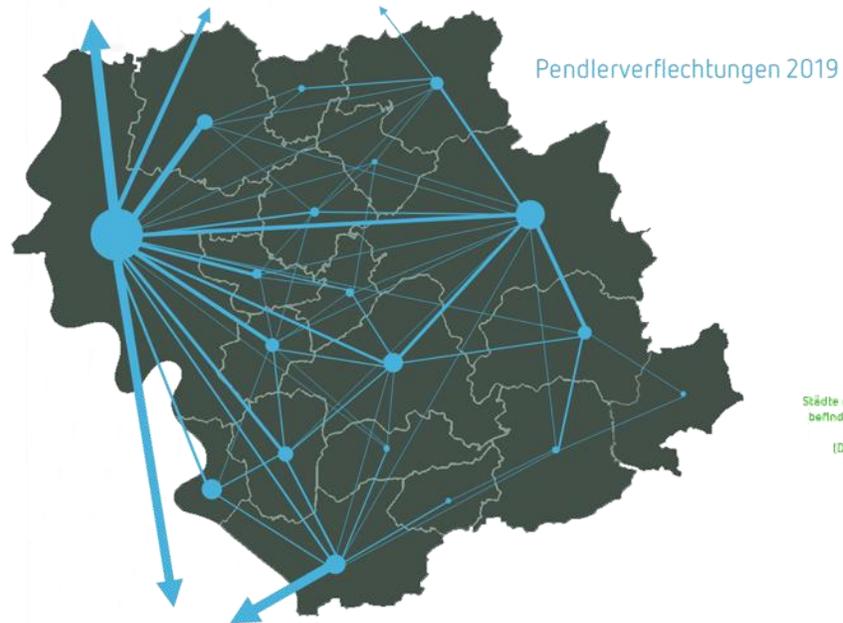
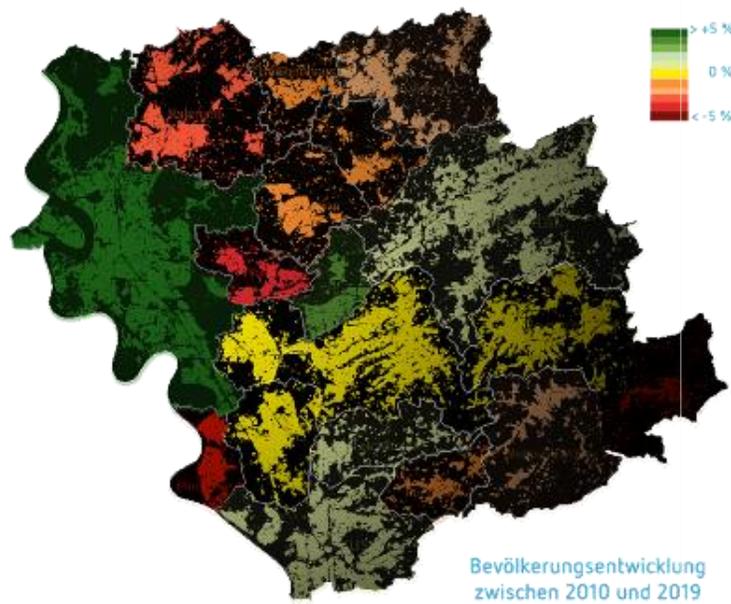
2 Verkehrsverbünde (VRR, VRS)

Regionale Aktivitäten auch
über die Projektgrenzen hinaus

StadtUmland.NRW-Prozesse, Regionale
Arbeitsgemeinschaft Stadt Düsseldorf, Kreis Me
Rhein-Kreis Neuss, AK Stadtentwicklung,
Regionale 2025, Letter of intents (z.B.
Wermelskirchen/Burscheid) ...

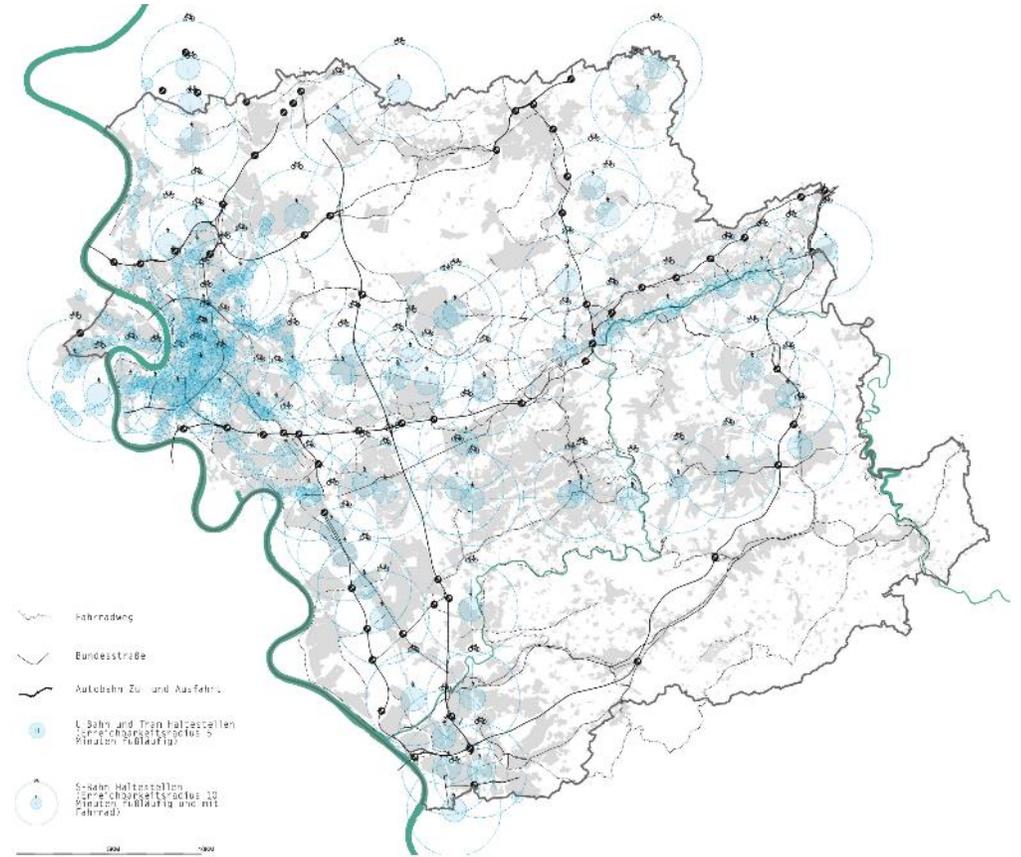


Werkstatt Update



Ein Raum – verschiedene Herausforderungen

- Topographische Herausforderungen zur Vernetzung der Infrastruktur
- Wenige starke SPNV-Achsen (Rheinschiene und abgestuft Ost-West-Achsen)
- Viele Siedlungsbereiche bzw. Räume nicht eingebunden in SPNV-Netz
- Regionaler Radverkehr wird bisher tendenziell eher als Freizeitverkehr verstanden und weniger als Alltagsverkehr
- Für die Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund untererschlossene, nahezu ländliche Gebiete



Quelle: Zwischen Rhein und Wupper: Zusammen - Wachsen, Zukunftskonzept Langfassung 2017 (Hrsg. BSW) Bearbeiter: DeZwarteHond. Und RMP Landschaftsarchitekten

Ein Raum – gemeinsame Ziele

- Ausbau und Bestandserhaltung regionaler SPNV und ÖPNV
- Rad- und SPNV/ÖPNV an Mobilitätsknoten vernetzen
- Radschnellwege und Velorouten für Berufs- und Ausbildungsverkehr
- Freizeit- und Erholungsräume mit Umweltverbund erreichbar machen

Quelle: Zwischen Rhein und Wupper: Zusammen - Wachsen, Zukunftskonzept Langfassung 2017
(Hrsg. BSW) Bearbeiter: DeZwarteHond. Und RMP Landschaftsarchitekten

Kommunaler Radschnellweg der Stadt Monheim am Rhein



Der kommunale Radschnellweg der Stadt Monheim am Rhein schließt direkt an den Radschnellweg der Städte Neuss, Düsseldorf und Langenfeld an.
Mehr...

Mobilstation



Realisierung einer Mobilstation im Monheimer Zentrum (Busbahnhof, Carsharing, Fahrrad...)
Mehr...

Neubau der Stadtbahntrasse U 81 Neuss Hbf - Flughafen Terminal - Ratingen



Mit dem Neubau der U81 soll der Flughafen Düsseldorf an das bestehende Stadtbahnnetz angeschlossen werden. Der erste Bauabschnitt führt auf Düsseldorfer Stadtgebiet...
Mehr...

Bike & Ride-Station Hilden-Süd



Ergänzung der Fahrradabstell-Kapazitäten am S-Bahn-Haltpunkt Hilden-Süd (Richrather Straße); Mischung aus oberirdischen Abstellbügeln (überdacht) und abschließbaren Fahrradboxen; insgesamt ca. 90 Stellplätze
Mehr...

An aerial photograph of a region, likely a valley or mountainous area, with a red line tracing a path through it. The path starts in the upper left, moves south, then east, then south again, and finally east towards the right edge of the frame. The terrain is a mix of green fields and brownish-grey rocky or forested areas. The red line is a solid, medium-thick stroke.

Regionales Radwegenetz

Radverkehr – Entwicklung eines regionalen Radwegenetzes

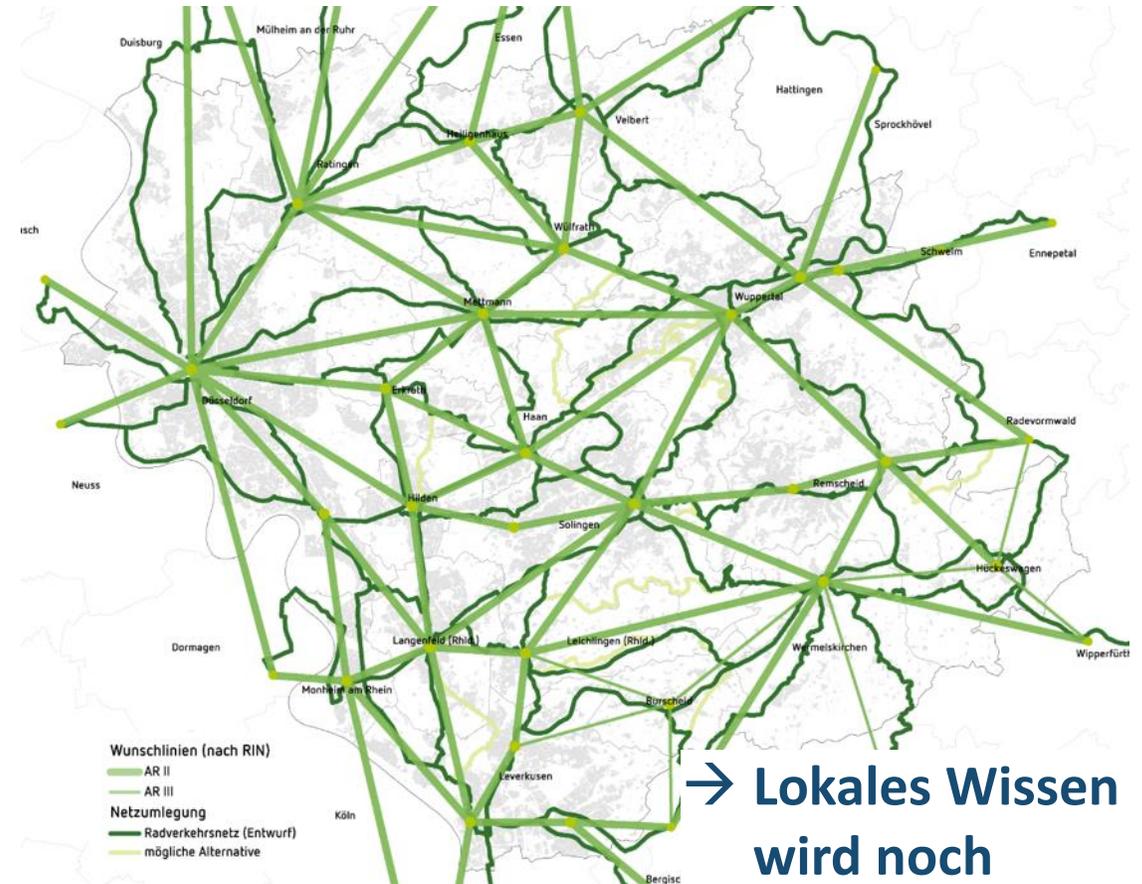
Wunschliniennetz

Netzumlegung

Potenzialermittlung

Qualitätsstandards

Netzkonzeption in drei Hierarchiestufen



→ Lokales Wissen wird noch eingearbeitet

An aerial photograph of a city, likely Berlin, with a red circle highlighting a specific area in the center. The text "SPNV und Schnellbusverkehr" is overlaid on the image.

SPNV und Schnellbusverkehr

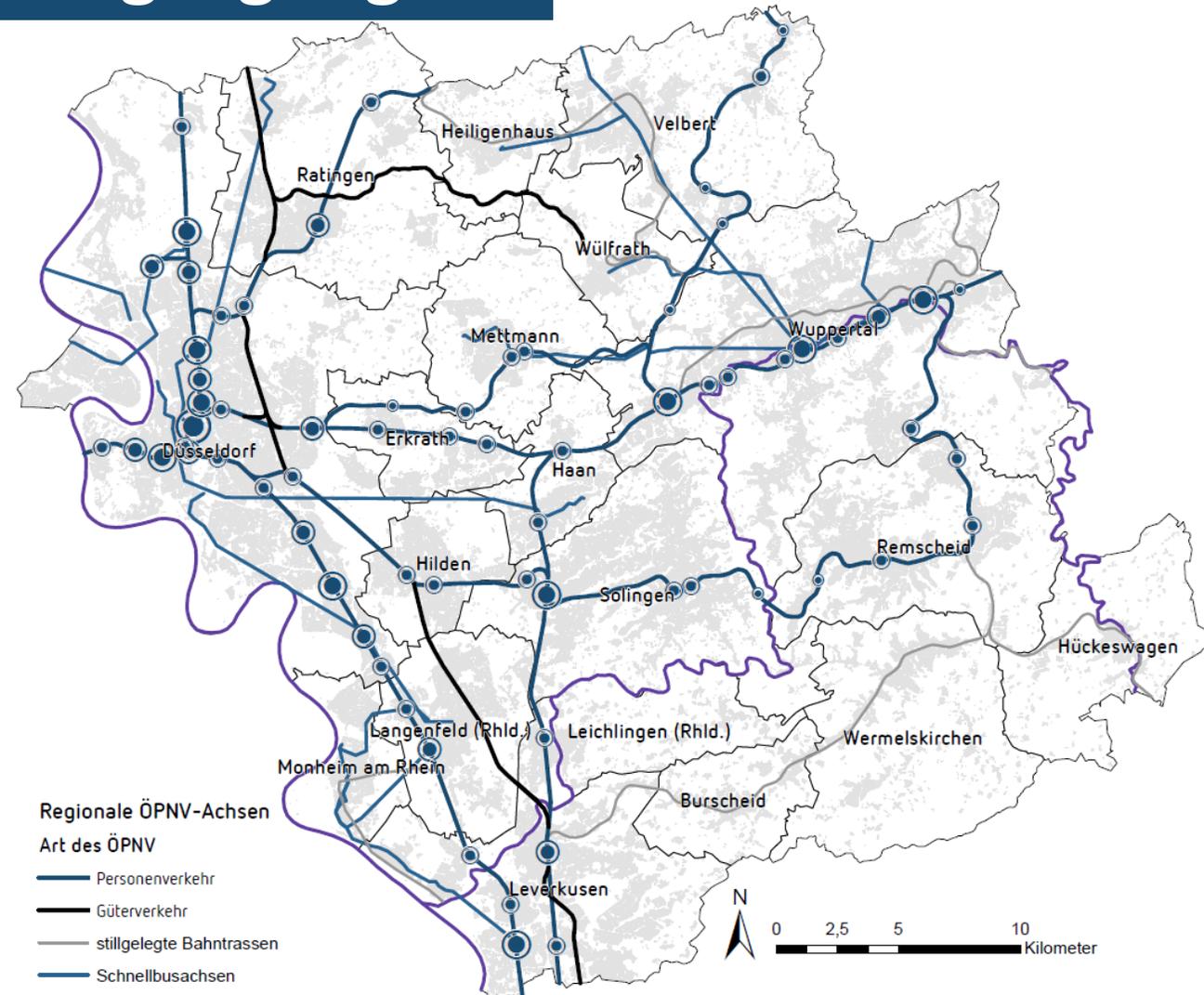
SPNV und Schnellbusverkehr – Ausgangslage

SPNV:

- Dichtes Netz zwischen den Städten und Gemeinden mit stark genutzten Bahnhöfen vor allem auf der Rhein- und der Wupperachse

Schnellbusverkehre:

- Nur vereinzelte Achsen, ausgehend von Düsseldorf und Wuppertal und im Raum Monheim / Leverkusen

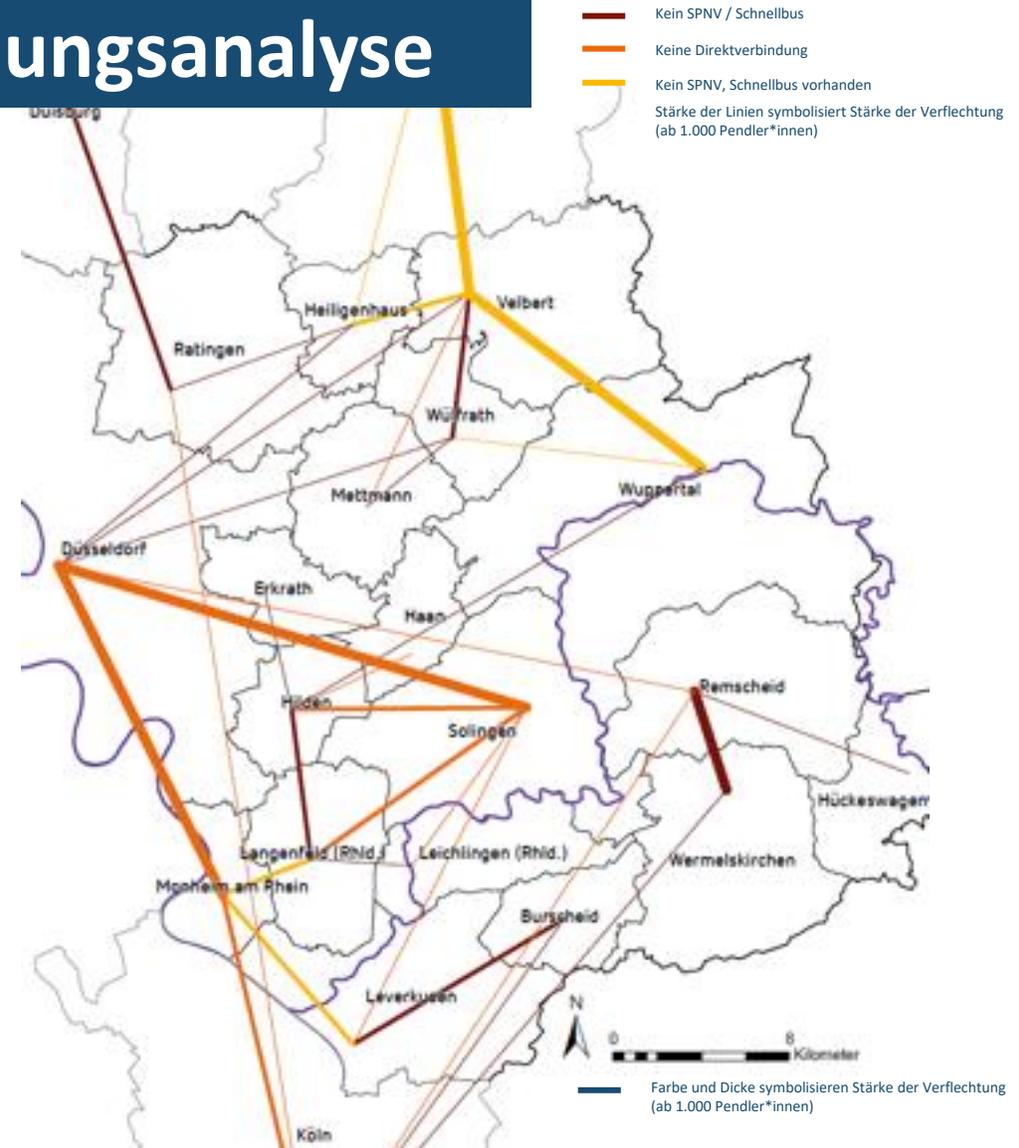


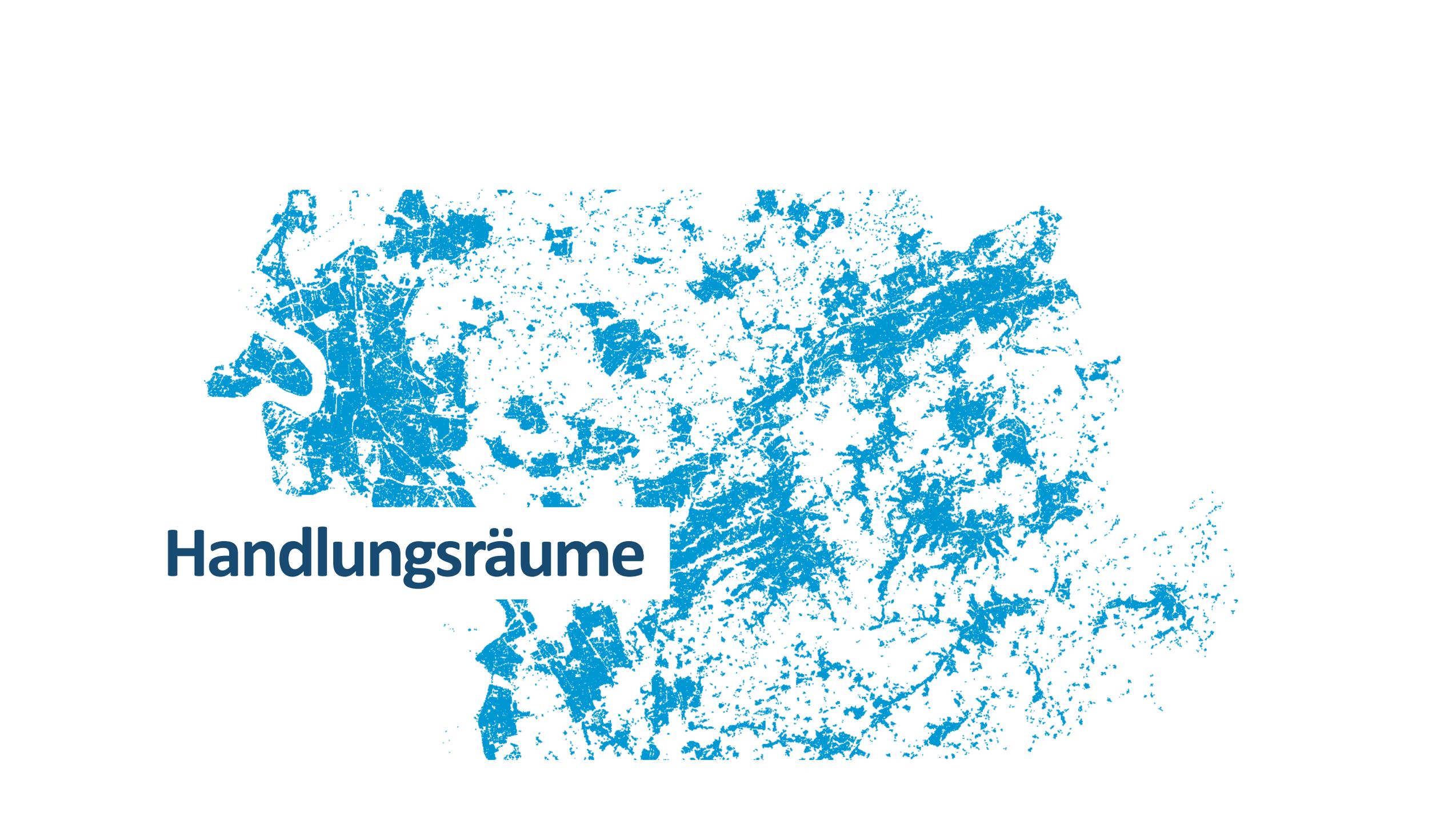
SPNV und Schnellbusverkehr – Verbindungsanalyse

Prüfungsschritte

- Welches Verkehrsmittel fährt (SPNV, Schnellbus)?
- Existiert eine Direktverbindung?
- Wie oft wird die Relation bedient?
- Wie schnell ist der ÖPNV auf der Relation im Vergleich zum Auto?

Wo liegen Potenziale für einen besseren ÖPNV?



An aerial photograph of a forest with a winding white path. A white rectangular box is overlaid on the lower-left portion of the image, containing the text 'Handlungsräume'.

Handlungsräume

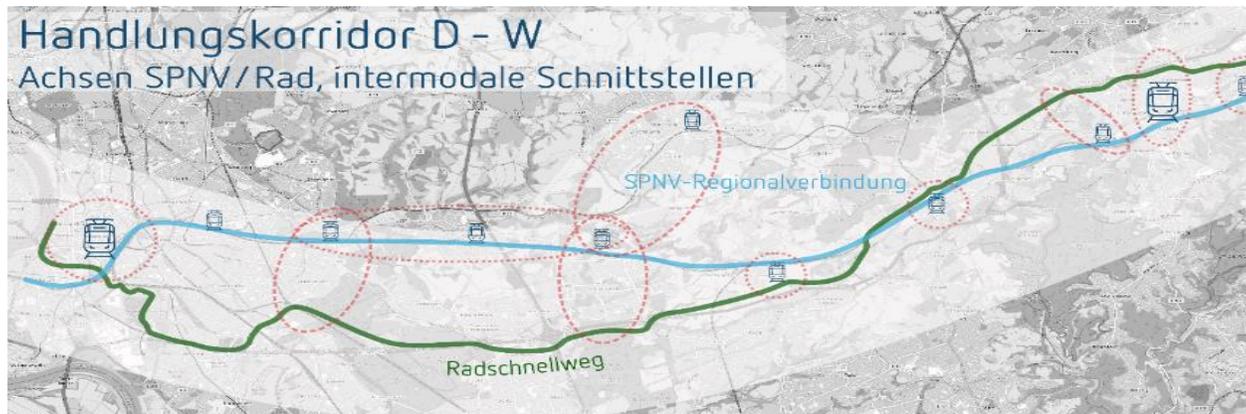
Was sind Handlungsräume und -korridore ...

Handlungsräume sind Orte

- a) ... die einen hohen Beitrag zur Mobilitätsentwicklung einer Region leisten oder zukünftig leisten können
- b) ... die eine hohe Nachfrage, aber kaum Angebote an nachhaltiger, regionaler Mobilität haben
- c) ... der Mobilität, in denen ein hohes städtebauliches Entwicklungspotenzial liegt

Handlungskorridore sind Mobilitätsachsen,

- a) ... die aufgewertet werden sollen
- b) ... die neu geschaffen werden sollen
- c) ... an denen größere städtebauliche Erweiterungen empfehlenswert sind



Handlungsraum- und Handlungskorridorarten

Vernetzte Altstadtkerne

Neue Mobilität in alten Stadtkernen

Städtische Wachstumsquartiere

Urbane Mobilität als Impuls für städtische Räume

Angebundene Ortschaften

Individuelle Lösungen für periphere Ortschaften

Entwickelte Zwischenräume

Das Potenzial der Zwischenräume nutzen

Verknüpfte Arbeitswelten

Anbindung der Arbeitsplatzstandorte

Schaffen neuer Verbindungen

Neue Mobilitätsangebote in nachfragestarken Korridoren

Stärkung bestehender Verbindungen

Mobilitätsangebote optimieren

Revitalisierung alter Verbindungen

Ehemalige Trassen nutzen

Vielseitige Umsteigepunkte

Mobilitätsschnittstellen ausbauen und gestalten

Erreichbare Freizeitorte

Erholungsräume mit Umweltverbund erreichbar machen

Werkstatt Plan-Labor im März

Ziel und Erwartungen an die Ergebnisse

- ❖ Die Typen für Handlungsräume und -korridore sind ein wichtiger Schritt, um typische Fragestellungen und Orte für das regionale Mobilitätsnetz zu identifizieren.
- ❖ In der vergangenen Werkstatt konnten wichtige Handlungsräume und -korridore eingebracht werden.
- ❖ Im Plan-Labor werden sechs typische Beispielräume stellvertretend bearbeitet.
- ❖ Typen und Beispielräume tragen zur Entwicklung von Maßnahmen im IRM bei.

Raum

- ❖ Grundzüge einer räumlichen Vision / eines Zielbildes im Wechselspiel Mobilität und Raumentwicklung

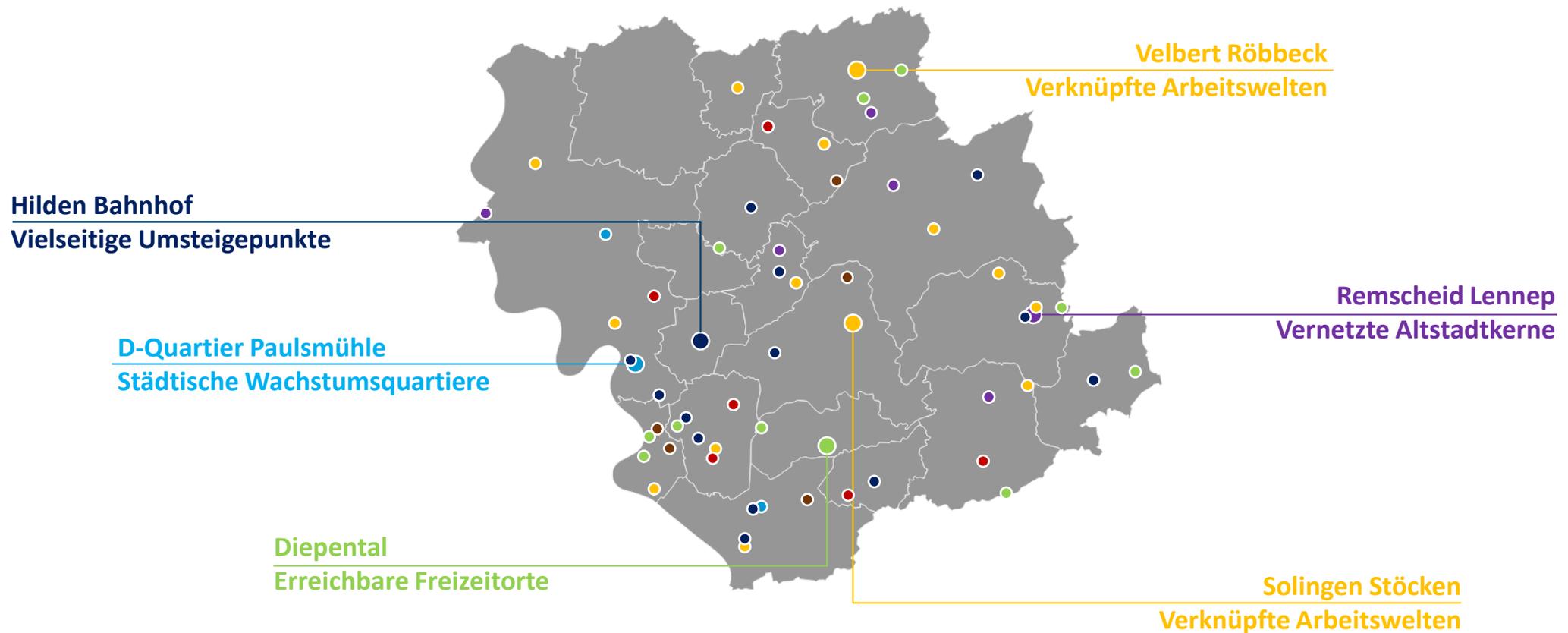
Maßnahmen

- ❖ Identifizieren von Maßnahmen und Maßnahmenbündeln für die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung insbesondere in regionaler Hinsicht

Prozess

- ❖ Identifizieren relevanter Akteursstrukturen, hemmender und unterstützender Faktoren sowie zeitlicher Perspektiven für eine auch kurzfristige Umsetzung

An konkreten Beispielen Schnittmengen entdecken...



Doku-Bogen Beispielraum

1. Bezeichnung des Beispielraums:

Hilden Bahnhof Hilden S, Bahnhofsallee 5

1.1 Zu welchem der im Rahmen der Werkstatt „Handlungsräume“ vorgestellten **Typen** zählt der diskutierte Beispielraum (es können auch Teile von sog. Korridoren sein)?

Vielseitige Umsteigebeziehungen

1.2 Stichworte zum Beispielraum und seinen **Herausforderungen**:

- Aus Präsentation
 - o Der Bahnhof Hilden S ist eingebettet in das Spannungsfeld zwischen Wohnen und Gewerbe; die Gleistrasse bildet innerhalb des Stadtgebietes eine Zäsur.
 - o Der Bahnhof Hilden S liegt in dem am dichtesten bebauten Bereich Hildens
 - o Städtebauliche Situation (Denkmal Bahnhof)
 - o Flächenansprüche (für Gleistrassen?)
 - o Lärmschutzthematik
 - o dichte Bebauung = wenig Platz
 - o Können die Gleisanlagen zusätzlichen S-Bahn-Verkehr aufnehmen? Oder ist neue Gleis-Infrastruktur nötig?
- Reicht die Bahnsteig-Überdachung noch aus?
- Wie sieht der Durchgang zwischen Bahnhof und P+R-Platz zukünftig aus?
- Aber soll eine städtebaulich gute Situation wg. einer Mobilstation beeinträchtigt werden?
- Welche Spielräume bestehen für eine Anpassung an die Örtlichkeit?
- Führt neuer S-Bahn-Verkehr zu weiteren Belastungen?
- Ist genügend Platz vorhanden für entsprechenden Lärmschutz?
- Können Akzeptanz-Probleme entstehen?
- Entstehen bei einer weiteren Aufwertung des Viertels Verwerfungen, die die eingewohnte Bevölkerung vertreiben?

2. Raum-Entwicklung

2.1 Siedlungsentwicklungspotenziale oder besonderen räumliche Aufgaben, die im Wechselspiel Mobilität und Raumentwicklung entstehen?

- Stadt Hilden ist eine äußerst dicht besiedelte Stadt und bietet damit gute Voraussetzungen für neue Mobilitätsangebote
- Den Bahnhof Hilden S zu einem städtebaulich integrierten Mobilitätsknoten weiterentwickeln.
- Mobilität versus Stadtplanung: Freifläche vor dem Bahnhof sollte nicht zu Gunsten von weiteren Mobilitätsangeboten in Anspruch genommen werden / Freiraum mitdenken
- Das geplante Wohnquartier „Europas 15“ bietet die Chance für eine

Nahmobilitätsanbindung im Bestand

- Das Quartier soll mit einer dem Raum angemessenen baulichen Dichte realisiert werden / Stichwort: Entwicklung in die Höhe
- Eine qualitätsvolle Fußwegeverbindung mit hoher Aufenthaltsqualität kann im neuen Wohnquartier die Verbindung zwischen Stadtzentrum und Bahnhof verbessern
- Innovative Mobilitätsangebote sollen bei der Entwicklung des neuen Quartiers aufgegriffen werden
- Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im baulichen Bestand der Innenstadt fördern (z. B. Abstellanlagen auf privaten Grundstücken, Fahrradboxen im Straßenraum, Fahrradräume in Leerständen etc.)
- Mobilitätsaspekte in die Bestandsentwicklung der westlich des Bahnhofs gelegenen großflächigen Gewerbeareale aufgreifen
- Hilden sollte allerdings klimatechnisch kein Hotspot werden (Beispiel Hitzeinseln)
- Klimatische Aspekte sollten immer mit bedacht werden:
 - o Freiraumplanung
 - o Horizontal- und Vertikalbegrünung
 - o Photovoltaikanlagen (auch ein Beitrag zur E-Mobilität)

2.2 Regionale Aspekte dieser räumlichen Entwicklung?

- Verbindungsachse zum Mobilitätsknoten in Düsseldorf-Benrath qualifizieren
- Die hohe baulich Dichte des Raumes kann in Verbindung mit den breitgefächerten Mobilitätsangeboten vorbildhafte Lösungen für die Region liefern

3. Mobilitäts-Entwicklung - Maßnahmen

3.1 Maßnahmen der Mobilitätsentwicklung

- Mobilstation Hilden S-Bf.:
 - o Defizite aktuell Sharing-Angebote, Scooter für Bahnhofsvorplatz geplant, Nextbike-Station mit 5-10 Rädern möglich
 - o Park and Ride Fläche westlich des Bahnhofs zum Mobilitätshaus weiterentwickeln:
 - o P+R in die Höhe denken
 - o Finanzierung durch Düsseldorf
 - o Unterbringung weiterer Elemente einer Mobilstation in diesem Parkhaus, z.B. Carsharing, Bikesharing, WC, ...
 - o bei Scooter-Angeboten auch bei Floating-Angeboten Zonen zur Abstellung definieren!
 - o Beachten, dass Radverkehr eher nach Osten Richtung Innenstadt ausgerichtet sein dürfte, Standorte für Radverkehr im Westen hier hinderlich
- Mobilitätsknoten Hilden S-Bahnhof verfügt heute bereits über gute Vernetzungen:
 - o Diese Vernetzungen erhalten und durch weitere Verbindungen stärken: Bahn nach Düsseldorf Langenfeld/Leverkusen, Solingen/Remscheid
 - o S1 soll weiterhin nach Solingen Hbf. verkehren und dort nach Gutachten NVR/VRR zur neuen Kölner S-Bahnlinie 17 bis Bonn verlängert werden.
 - o weitere Verlängerung wird kritisch gesehen, da S1 schon heute als zu lang und damit als Problemlinie angesehen wird
- Ideen und Konzeption zur Anbindung der Langenfelder Ostbahn nötig:
 - o betrieblich derzeit nicht möglich zusätzliche Bahnstrecke in Knoten Düsseldorf einzuführen.

- Vorschlag eines Bahnshuttles Hilden - Langenfeld - Leverkusen mit guten Umsteige-Optionen an den Endbahnhöfen: früher war ein Wendegleis am Bf. Hilden vorhanden.
- Bahnhof Hilden kann und soll zu einer Weiterentwicklung des Netzes genutzt werden
- ÖPNV verbessern
 - Bahnhofsvorplatz hat Kapazitäten für eine weitere Buslinie im 20 Min. Takt
 - Gewerbegebiet wird durch Linie 783 nördlich gut erschlossen, Betrieb wird abends nur zu früh eingestellt
 - südliches Gewerbegebiet schlecht im ÖPNV erreichbar
- Radverkehr verbessern
- Gute Einbindung in regionales Veloroutennetz
 - Radwegeverbindungen heute bereits gut, Bahnhof hat kurze Wege in alle Richtungen, Tempo 30, Einbahnstraßen mit Freigaben für Radfahrende, viel B+R...
 - Verbesserungsbedarf B228, Radverkehrsanlagen sind hier zwischen Bahnhofsallee und Wehrstraße unterbrochen
 - Vollzugsdefizite bei der Fahrradabstellsatzung
 - eigene Trassen für den Radverkehr sind aufgrund der Dichte der Stadt nicht möglich
- Fußverkehr verbessern
 - Neue Wege Durchlässigkeiten durch Stadtentwicklungsgebiet European 15, z.B. Querung Benrather Str., Umgestaltung Stadtpark. Einzelne Maßnahmen politisch nicht durchsetzbar wegen Einschränkung MIV

3.2 Regionale Aspekte dieser Maßnahmen zur Mobilitäts-Entwicklung?

- Zusammenarbeit mit Düsseldorf am Beispiel P+R: Stadt Hilden würde planungsrechtliche Voraussetzungen schaffen, Stadt Düsseldorf könnte auf eigene Kosten P+R-Parkhaus bauen.

3.3 Wann wäre eine (möglichst frühzeitige) Umsetzung der Maßnahmen zu erwarten?

- Hinweis VRR: eine 100% Förderung für P+R gibt es nur noch kurzfristig bis zum 30.04.2021, Betriebskosten werden auch nach diesem Datum weitergefördert.

4. Akteure und Prozesse

4.1 Welche **Akteure** wären über die Kommune hinaus in die Planung und Umsetzung im Beispielraum einzubinden? Was wäre das Besondere dieser Kooperation?

- Akteure im Beispielraum wären die Rheinbahn, der VRR, ADFC, die Deutsche Bahn...
- Deutsche Bahn einbeziehen, um die Modernisierung "kleinerer" Knotenpunkte als Modernisierungsprojekte gebündelt durchzuführen
- Potenzielle Akteure weiterhin Interessensverbände, z.B. der Hildener Industrieverein (als Vertreter für das Gewerbegebiet) oder das Stadtmarketing (als Vertreterin des Einzelhandels)

4.2 Welche Akteure oder Rahmenbedingungen würden ein **Hemmnis** bei der Planung und Umsetzung darstellen können?

- Politik als Hemmnis: Teilweise noch schwer von Maßnahmen zu überzeugen, die eine Reduzierung des MIV beinhalten. Beispiel: Querungshilfe Berliner Str. oder Radverkehrsführung Benrather Straße, zwischen Bahnhofsallee und Wehrstraße