

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 14.07.2022
AZ.: IV/61.1 Groll_VEP_MoKo

WP 20-25 SV 61/084

Beschlussvorlage

Mobilitätskonzept für Hilden:

1. Bericht über die erste umfassende Beteiligungsphase
2. Einstieg in die Phase "Leitbild, Zielvorstellung und Handlungsfelder"

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Allianz			
Ratsmitglied Erbe			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

Organisatorische Auswirkungen

☐ ja
☐ ja

☒ nein
☒ nein

☐ noch nicht zu übersehen
☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

10.08.2022

Entscheidung

Anlage 1 Stadtkonferenz Inhalte

Anlage 2 AK Mobilität Inhalte

Anlage 3 Beirat Mobilität Inhalte

Anlage 4 SenBeirat u. BehBeirat Inhalte

Anlage 5 KiPa und JuPa Inhalte

Anlage 6 Leitbild u. Szenarien

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Bericht zur ersten Beteiligungsphase zustimmend zur Kenntnis.

Er beschließt, dass die Bearbeitungsphase A Bestandsanalyse Verkehr im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für Hilden damit abgeschlossen ist und die nächste Bearbeitungsphase B „Erarbeitung von Leitbild, Ziel und Handlungsfeldern“ begonnen wird.

Erläuterungen und Begründungen:

In Form der Sitzungsvorlage WP 20-25 SV 61/062 wurde dem Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 26.01.2022 zum einen der Entwurf des ersten Zwischenberichtes „Aufbereitung der Bestandssituation Verkehr“ zur Kenntnis vorgelegt. Zum anderen wurde dieser Zwischenbericht als Grundlage für die Beteiligungsphase freigegeben, die zwischen März und Mai 2022 stattfand.

In dieser Vorlage wird nun zunächst über die Ergebnisse der Beteiligung berichtet.

1. Beteiligungsphase

Die erste Beteiligungsphase beinhaltete eine Vielzahl an Formaten und Adressaten. Die eingegangenen Rückmeldungen sind umfangreich und inhaltlich vielfältig, nicht alles kann in dieser Sitzungsvorlage komplett vorgelegt und bewertet werden. Jedoch werden die wesentlichen Inhalte in der Anlage dargestellt und zusammengefasst, so dass es möglich ist, ein ausführliches Bild der Ergebnisse zu erhalten.

Im Wesentlichen wurden im Zuge der 1. Beteiligungsphase folgende „Aktionen“ durchgeführt:

- 1. **Stadtkonferenz Mobilität** am 31.03.2022 in der Stadthalle
- Erste Sitzung des **Arbeitskreises Mobilität** am 28.04.2022 (Lokale Akteure und Vertreter der Fraktionen) im Bürgerhaus
- Erste Beteiligung des **Beirates Mobilität** in der Zeit März/April 2022 (regionale Akteure)
- Beteiligung von Kinder- und Jugendparlament im Mai 2022

Die 1. **Stadtkonferenz Mobilität** war gut besucht, die Bürgerschaft beteiligte sich rege, es wurden zahlreiche Vorschläge und Anregungen an den Diskussionsständen zu den vier Themen „Motorisierter Individualverkehr (MIV)“, „Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)“, Fußgängerverkehr sowie Fahrradverkehr gesammelt. Im Einzelnen sind die Ergebnisse in der Anlage 1 dargestellt.

Auch die erste Sitzung des **Arbeitskreises Mobilität** war zielführend und hat verwertbare Ergebnisse gebracht. In seiner Sitzung am 09.03.2022 hatte der Stadtentwicklungsausschuss über die Zusammensetzung dieses „Arbeitsgremiums“ beschlossen. Die Einladung erfolgte am 19.04.2022, die Veranstaltung selbst dann am 28.04.2022.

Drei Kernfragen standen im Mittelpunkt der moderierten Sitzung:

- wie beurteilen Sie die Stärken-Schwächen-Analyse?
- wo sehen Sie besondere räumliche Handlungserfordernisse?
- wo sehen Sie besondere Handlungserfordernisse für die jeweiligen Verkehrsarten?

Die Antworten auf diese Fragen und sonstige Diskussionsinhalte sind in Anlage 2 dargestellt.

Mit **dem Beirat Mobilität** sollen insbesondere regionale Akteure einbezogen werden; die Stadt Hilden ist keine „Insel“, sondern liegt in einer auch mobilitätstechnisch eng vernetzten Region.

Es wurden den Beteiligten vier Fragen gestellt:

- Gibt es aus Ihrer Sicht weitere oder ergänzende Defizite in der Bestandsanalyse?
- Teilen Sie die zentralen Aussagen der Stärken-Schwächen-Analyse?
- Wo bestehen Schnittstellen zwischen Hilden und Ihrer Kommune/Ihrem Verband/Ihrer Institution?

- Welche Aspekte sollte aus Ihrer Sicht bei der Diskussion über Leitbilder, Ziele und Handlungsfelder in Hilden eine besondere Rolle spielen?

Rückmeldungen gab es von den Nachbarstädten Düsseldorf, Solingen und Erkrath, von der Rheinbahn, der Industrie- und Handelskammer Düsseldorf sowie der Kreishandwerkerschaft Mettmann, und von den Bürgervereinen Hilden-Meide, Hilden-Süd und Hilden-West und Unterstadt. Die Inhalte der Rückmeldungen sind in Anlage 3 dargestellt.

Die Antworten des Hildener Seniorenbeirates und des Behindertenbeirates sind in Anlage 4 dargestellt, die vom Hildener Kinderparlament und vom Jugendparlament in Anlage 5.

In dem Zusammenhang ist es erforderlich, die Rückmeldung insbesondere des Behindertenbeirates in den gesamtstädtischen Zusammenhang einzuordnen. Der Behindertenbeirat vertritt einen Personenkreis mit vielfältigen und individuellen Einschränkungen. Die Anregungen sind daher differenziert, umfassend und hilfreich. Für die Stadt Hilden ist die Anpassung des öffentlichen Raumes und insbesondere der Verkehrswege an die Bedürfnisse der Personen mit Mobilitätseinschränkungen seit langem eine permanente Aufgabe. Aus fachlicher Sicht sind bereits auf vielen Ebenen Verbesserungen zugunsten mobilitätseingeschränkter Personen erreicht worden. Aber es ist auch noch viel zu tun. Sollten durch das Beteiligungsverfahren nun Erwartungshaltungen entstanden sein, muss darauf hingewiesen werden, dass es gerade im Bereich der Mobilitätsplanung nicht möglich ist, allen Erwartungen gleichzeitig und „gleichörtlich“ gerecht zu werden. Für die Verwaltung ist die Herstellung der Barrierefreiheit eine Aufgabe, an der kontinuierlich weitergearbeitet wird.

Im **Ergebnis** aller Beteiligungsformen kann festgehalten werden, dass die Weiterentwicklung der Mobilität in Hilden in Richtung einer stärkeren Berücksichtigung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes einen großen Anteil der Anregungen ausmacht. Alle Rückmeldungen zeigen zudem die Bedeutung des Themas für die weitere Entwicklung der Stadt Hilden auf. Es liegt auf der Hand, auch für die kommende Phase der Arbeit am Mobilitätskonzept für Hilden eine ausführliche Beteiligungsphase durchzuführen.

Mit der Vorlage des Berichtes über die erste umfängliche Beteiligungsphase ist der Abschluss der Bearbeitungsphase A Bestandsanalyse Verkehr inkl. Stärken-Schwächen-Analyse erreicht. Entsprechend ist der Beschlussvorschlag formuliert.

2. Leitbild, Zielvorstellung und Handlungsfelder

Der nächste Schritt hin zu einem Mobilitätskonzept für Hilden und damit zu einem Handlungsrahmen der Stadt für das kommende Jahrzehnt sind die Entwicklung eines „Leitbildes“ und von Zielvorstellungen für die Stadt Hilden. Damit erfolgt letztlich die entscheidende „Weichenstellung“ für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung. Eine Einleitung hierzu bietet Anlage 6.

Die **Aufgabenstellung** für Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit lässt sich dabei auf entscheidende Aspekte konkretisieren, die sich aus fachlicher Sicht in einem „Leitbild“ und in den Zielen wiederfinden müssen:

- Das Leben in Hilden muss weiterhin attraktiv sein. Dazu gehört, die Aufenthaltsqualität und damit die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern, durch Maßnahmen auch im Mobilitätsbereich eine städtebauliche Aufwertung zu bewirken und so letztlich die Attraktivität der Stadt als Lebens- und Wirtschaftsstandort zu erhöhen.
- Die Stadt muss den Mobilitätsbedürfnissen ihrer Einwohner gerecht werden. Die jederzeitige Erreichbarkeit muss mit möglichst geringem Verkehrsaufwand gesichert werden; Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit müssen aufeinander abgestimmt und verbessert werden; die Beeinträchtigungen der Menschen und der Umwelt durch den Verkehrssektor sind zu minimieren.

- Umwelt- und Klimaschutz müssen gefördert werden. Umweltbelastungen allgemein und der Ausstoß von Treibhausgasen müssen gemindert werden. Die Mobilitätsplanung muss eine nachhaltige, klimaschonende und energiesparsame Mobilität in der Stadt ermöglichen.

Um aus den „Leitbildern“ eine Orientierung für das wirtschaftliche und gesellschaftlich/politische Handeln zu entwickeln, wird es in absehbarer Zeit entsprechende Veranstaltungen geben.

Die Leitbild- und Szenarienfindung (als Entwurf und Handlungsidee) für die Stadt Hilden wird im Rahmen einer moderierten nicht-öffentlichen Sondersitzung des Stadtentwicklungsausschusses am **12.11.2022** (Samstag) erfolgen. Die Einladungen hierzu sind bereits erfolgt. Die zweite Beteiligungsrunde mit dem Arbeitskreis Mobilität, dem Beirat und der Bevölkerung schließt sich an.

Für die Durchführung der 2. Stadtkonferenz Mobilität wurde bereits ein Termin gefunden, der **08.12.2022**, in der Stadthalle Hilden.

Die Beiratsbeteiligung erfolgt wieder schriftlich, für die zweite Sitzung des Arbeitskreises Mobilität (weiterhin in der vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossenen Zusammensetzung) muss noch ein Termin gefunden werden.

Am Ende des Prozesses, das aus Sicht der Verwaltung im ersten Quartal des Jahres 2023 liegen wird, steht eine vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossene konkrete Zielvorstellung, in welche Richtung sich die Mobilität in Hilden entwickeln soll und auf welchen Handlungsfeldern hierzu die Prioritäten liegen.

Die Art der (übergeordneten) Handlungsfelder ist dabei naheliegend:

- Autoverkehr (einschl. E-Mobilität)
- ÖPNV
- Fahrradverkehr
- Fußgängerverkehr

Aus der Auswertung der bisherigen Beteiligungen ergeben sich für Hilden folgende weitere Handlungsfelder, die eine eigene Gewichtung erhalten können:

- Parken (ruhender Verkehr)
- Lieferverkehr
- Schülerverkehr
- Multimodalität (Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln durch die Nutzer)

Die Ausarbeitung der Maßnahmenvorschläge schließt sich dann als nächste Arbeitsphase an.

gez.

Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:

Mobilität ist unverzichtbarer Bestandteil des täglichen Lebens. Verkehr ist jedoch auch einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. Um den Anforderungen aus internationalen Abkommen und nationalen Gesetzen gerecht zu werden, muss der Verkehr auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene seine Treibhausgas-Emissionen in den kommenden Jahren schnell und drastisch mindern.

Die ausführliche Diskussion über Leitbild, Zielvorstellung und Handlungsfelder im Mobilitätsbereich in Hilden und die anschließend eingeschlagene Richtung haben somit eine hohe Klimarelevanz.

Ergebnisse 1. Stadtkonferenz 31.03.2022

Ergebnisse 1. Stadtkonferenz

MIV

- Umsetzung Einbahnstraßenregelung (Gerresheimer Str. stadteinwärts und Hochdahler Str. stadtauswärts)
- Einrichtung Einbahnregelung Schulstraße
- Sperrung der Gabelung für den MIV
- „Grüne Welle“ Hochdahler Str., Berliner Str.
- Verstärkter Einsatz des Grünen Pfeils
- Flächendeckend Tempo 30 in der Stadt
- Verwendung von Flüsterasphalt
- Etablierung CarSharing (erneuter Versuch) und private Angebote (bsp. App für Nachbarn) fördern
- Ausweitung Ladesäuleninfrastruktur



Einstiegsvortrag



Diskussion an Stelltafeln



Ergebnisse Stelltafel MIV

Ergebnisse 1. Stadtkonferenz

MIV

- Sukzessive Verminderung des Parkraums im öffentlichen Raum
- Park & Ride in der Giesenheide (GE-Gebiet)
- Kontrolle Anwohnerparken, Gebühren-erhöhung Anwohnerparken und Steuererhöhung für Zweit-/ Drittauto
- sukzessive Reduzierung der öffentlichen Stellplätze
- Nutzung privater Garagen ausschließlich für Pkw

LKW

- Belegung öffentlicher Stellplätze durch LKW und Wohnmobile unterbinden
- Intelligente LKW-Lenkung durch die Stadt



Einstiegsvortrag



Diskussion an Stelltafeln



Ergebnisse Stelltafel MIV

Ergebnisse 1. Stadtkonferenz

ÖPNV

- Stärkung der Ortsbuslinien O3 (Bedienung gesamtes Stadtgebiet)
→ Linie 782 keine Ortsbuslinie
- Optimierung Bahn- und Bustaktung in SVZ
- Schaffung 10-Minuten-Takt im Busverkehr
- Optimierung Umstieg Bahn-Bus Hilden Bf.
- LSA-Vorrangschaltung für den ÖPNV
- Schaffung direkte Verbindung über Langenfeld nach Köln (Halt in Karnap)
- Verlängerung der S1 von Solingen nach Leichlingen/ Opladen



Einstiegsvortrag



Diskussion an Stelltafeln



Ergebnisse Stelltafel ÖPNV

Ergebnisse 1. Stadtkonferenz

ÖPNV

- Einrichtung Straßenbahn über Berliner Str.
- Schaffung eines on-demand-Angebotes
- Verspätungen durch hohe Verkehrsbelastungen (z. B. Walder Str.)
- Vereinfachung der Tarifstrukturen und Senkung der Fahrpreise (kostenlos?)
- Errichtung von Mobilstationen und Optimierung B+R/ P+R



Einstiegsvortrag



Diskussion an Stelltafeln



Ergebnisse Stelltafel ÖPNV

Ergebnisse 1. Stadtkonferenz

Fußverkehr

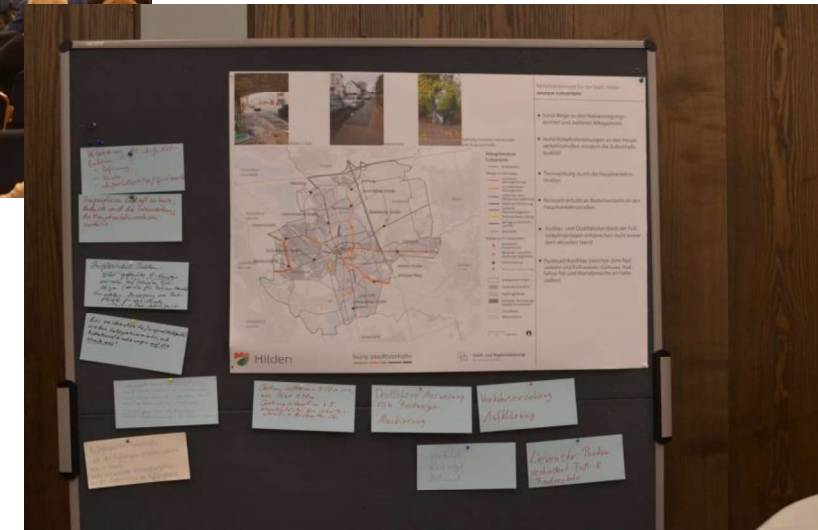
- Schaffung von ausreichenden Gehwegbreiten (2,50 m), z. B. Heiligenstr., Richrather Str.
- Stärkung der Fußwegeachse von den S-Bahnhaltepunkten ins Zentrum
- Herstellung Barrierefreiheit (Treppenstufen)
- Konflikte zwischen Fuß/ Rad/ E-Tretrollern (Einrichtung Park- und Fahrverbotszonen)
- Grünphasen zu kurz, Mittelinseln zu schmal
- Beleuchtung und Zustand der Unterführungen ungenügend
- Optimierung der Beleuchtung bei Dunkelheit
- Optimierung der Aufenthaltsqualität
- Abkühlung durch Wasserflächen für Fußgänger in der Innenstadt
- Beseitigung von Angsträumen



Einstiegsvortrag



Diskussion an Stelltafeln



Ergebnisse Stelltafel Fußverkehr

Ergebnisse 1. Stadtkonferenz

Radverkehr

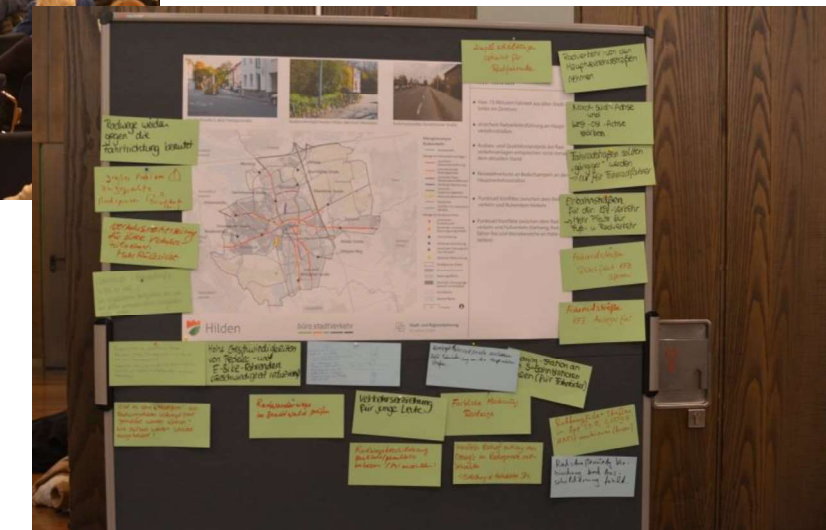
- Stärkung der Nord-Süd- und West-Ost -Achse
- Führung des Radverkehrs im Seitenraum und nicht auf der Fahrbahn
- Konfliktsituationen mit E-Bikes/ Pedelecs
- Farbliche Hervorhebung von Radwegen und Radaufstellflächen
- Einrichtung Radspur auf der Berliner Str.
- Schaffung Ost-West-Achse Rathaus-Heiligenstr.
- Reduzierung von Stellplätzen zugunsten der Radverkehrsinfrastruktur
- Absenkung von Bordsteinen insb. an Knotenpunkten (z. B. Baustr./ Lindenstr.)
- Optimierung Beschilderung
- Errichtung von Fahrrad-LSA im Stadtgebiet



Einstiegsvortrag



Diskussion an Stelltafeln



Ergebnisse Stelltafel Radverkehr

Ergebnisse 1. Stadtkonferenz

Radverkehr

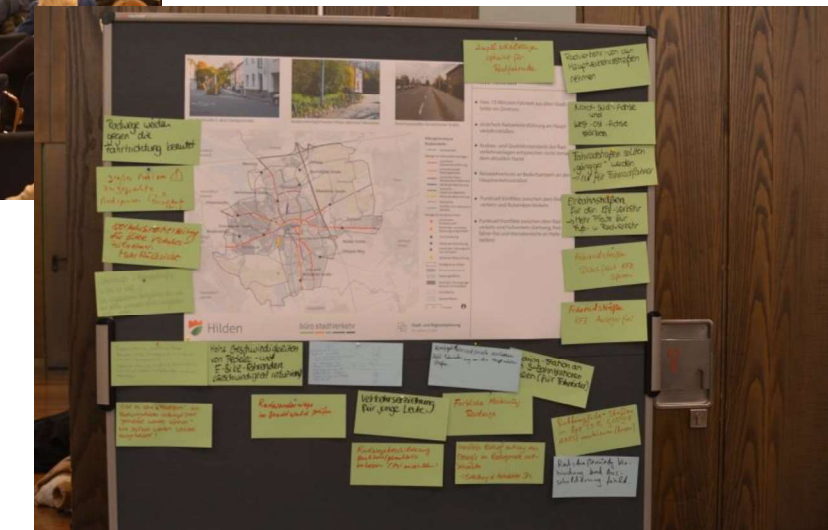
- Schaffung sicherer Radwege für Kinder/ Schüler ins Zentrum
- Unterbindung/ Kontrolle von zugeparkten Radwegen
- Sperrung Fahrradstraßen für den Kfz-Verkehr
- Errichtung von Radabstellanlagen Am Kronengarten
- Errichtung sicherer Radabstellanlagen an den Bahnhaltepunkten
- Fehlende Abstellanlagen für Lastenräder
- Finanzielle Förderung von E-Bikes und Lastenrädern
- Öffentlichkeitsarbeit/ Verkehrserziehung (Geisterradler, Nutzung E-Bikes/ Pedeles)
- Einrichtung Online-Mängelmelder



Einstiegsvortrag



Diskussion an Stelltafeln



Ergebnisse Stelltafel Radverkehr

Ergebnisse 1. Arbeitskreis 28.04.2022

Handlungserfordernisse als Blickrichtung für das künftige Leitbild

Die Handlungserfordernisse werden im Dialog mit Ihnen anhand von drei Fragestellungen diskutiert und abgeleitet:

Frage 1: Wie beurteilen Sie die SWOT-Analyse?

Frage 2: Wo sehen Sie besondere räumliche Handlungserfordernisse?

Frage 3: Wo sehen Sie besondere Handlungserfordernisse für die jeweiligen Verkehrsarten?



Frage 1: Wie beurteilen Sie die SWOT-Analyse?

Stärken:

- Flache Topographie
- Niedrige mittlere Reisegeschwindigkeit insgesamt
→ dadurch ergeben sich Marktanteile für die Nahmobilität
- Gute Alternativrouten zum Hauptnetz (aber im Radverkehr nicht unbedingt attraktiv und entsprechend nicht dem aktuellen Standard)
- Urbane Strukturen in Hilden lassen innovative, alternative Verhaltensmuster eher zu als in ländlichen Regionen

Schwäche

- Stadt Hilden ist nicht immer Baulastträger, dadurch erschweren sich Veränderungen
- Hoher Durchgangsverkehr
- Zu wenig Kreisverkehre, die den Verkehr verflüssigen würden
- Wenig attraktiver ÖPNV: nicht benutzungsfreundlich aufgrund der Preisgestaltung
- Einhaltung der vorgeschriebenen Lieferzeiten im Innenstadtbereich (Mittelstr.)
- Fehlende Stellplatzsatzung hat dazu geführt, dass in der Vergangenheit der öffentliche Raum beparkt wird
- Fehlende Ladeinfrastruktur

Frage 1: Wie beurteilen Sie die SWOT-Analyse?

Chancen

- Kurze Wege, stadtstrukturelle Vorteile in der Anbindung aller Stadtteile und Versorgungsstandorte
- Umverteilung von Flächen (ruhender Verkehr), Neuordnung von Verkehrsflächen
- Künftig werden vrs. keine neuen Straßen errichtet werden (Umgehungsstraßen)
→ fehlendes Ventil bildet eine große Chance sich auf die eigenen Stärken und Chancen zu fokussieren
- Eigene Verkehrsgesellschaft, die eine Ortsbuslinie betreibt
- Erhöhung der Anwohnerparkgebühren

Risiken

- Keine mittelbare Beeinflussung des Durchgangsverkehrs bzw. ist der Durchgangsverkehr durch verkehrliche Anpassungen (LSA-Schaltung etc.) begünstigt worden
- Keine Beeinflussung den eigenen Pkw zu nutzen bzw. dies zu unterbinden
→ Verkehrskollaps
- Hohe Siedlungsdichte verknappt den Raum zusätzliche Pkw abzustellen
→ öffentlicher Raum wird beparkt
→ hohe Flächenversiegelung
→ hohes Risiko dies abzuwägen

Frage 1: Wie beurteilen Sie die SWOT-Analyse?

Risiken

- Wenig Risikobereitschaft bzw. Innovationsfreudigkeit neue Dinge zu probieren und Veränderungen zuzulassen
- Zunahme des Lieferverkehrs

Frage 2: Wo sehen Sie besondere räumliche Handlungserfordernisse?

- Errichtung von Kreisverkehren prüfen, um den Verkehr zu verflüssigen und Wartungskosten zu reduzieren
- Stellplätze in die Höhe oder Tiefe verlagern
- Privateigentümer, z.B. Discounter/ Supermärkte, zur Nutzung der Parkplätze (Wohnen, parken darunter)
- Hilden-West: bessere Anbindung ÖPNV in den SVZ, Anbindung Innenstadt, Entlastung Lkw-Verkehr
- Zugänge Hilden S Süd in Richtung Innenstadt (Klotzstraße, Heiligenstraßen)
- Verknüpfungspunkte Bahnhöfe/ Haltepunkte
- Querung Bahntrasse von Süden nach Norden (Kirchhofstraße) und von Westen nach Osten (nur drei Querungsmöglichkeiten) für alle Verkehrsarten optimieren
- Regionale Radverkehre: Veloroute von SO nach D deutlich stärken, bequemer gestalten
- Regionale Radverkehr über die Ellerstraße/ Hülsstraße
→ von außen in Richtung Innenstadt die regionalen Routen stärken
- Fahrradgarage rundum das Rathaus für Bedienstete und Kunden/ Besucher der Stadt (insbesondere für Lastenräder)

Frage 2: Wo sehen Sie besondere räumliche Handlungserfordernisse?

- Witterungsgeschützte Radabstellanlage für Radler aus Richtung Süden im Innenstadtbereich schaffen
- Innenstadt spezielle die Mittelstraße: Befahrung der Fußgängerzone unterbinden
- Anbindung der Schulen: Unterbindung von Eltern-Taxis, Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Hilden S Süd und Hilden Bahnhof: Optimierung der Zuwege in Richtung Innenstadt
- Schulen: Hol- und Bringverkehre verhindern und zu Fuß Gehen fördern und im fortgeschrittenen Alter Roller/ Rad
- Interkommunale Anbindung optimieren: politische Zusammenarbeit im Kreis, um bestimmte Wünsche gegenüber VRR, Land etc. zu kommunizieren (Bus, Bahn)
- Interkommunales Radkonzept für den Kreis ME: hier werden die Hauptrouten im Kreis definiert und Ausbaustandards festgelegt. Richrather Str. als Nadelöhr
→ überörtliche Betrachtung und Planung unabdingbar
- Neuralgischer Punkt Berliner Str./ Fritz-Gressard-Platz/ Benrather Str.: Schaffung von Verkehrssicherheit, Übersichtlichkeit, Aufenthaltsqualität (Eingangsbereich Mittelstraße)

Frage 3: Wo sehen Sie besondere Handlungserfordernisse für die jeweiligen Verkehrsarten?

- Ausbau der Verkehrsgesellschaft
- Radabstellanlagen (in die Höhe bauen) mit Ladeinfrastruktur an den Bahnhaltepunkten
- „Tieferlegung“ der Autoinfrastrukturen (Berliner Str.) und Abbau von Hindernissen für Radler (z.B. Brücken/ Overfly)

Ergebnisse 1. Beirat März/ April 2022

Umgang und Einordnung der Anmerkungen aus dem Beirat

Auf den nachfolgenden Folien sind alle Anmerkungen aus den schriftlichen Stellungnahmen zum 1. Zwischenbericht von Akteuren aus unterschiedlichen Institutionen, Verbänden und Vereinen aufgeführt. Diese vertreten die Interessen und Ziele der jeweiligen Gruppen. Insgesamt kann festgehalten werden, dass den Inhalten des 1. Zwischenberichtes überwiegend zugestimmt wird (Arbeitsphase A: Aufbereitung der Bestandssituation (Verkehr)).

Generell gilt, dass alle hier aufgeführten Anmerkungen immer im gesamtstädtischen Kontext gesehen werden müssen. Das bedeutet, dass alle Verkehrsinfrastrukturen und -teilnehmenden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt werden.

Fehlerhafte Angaben im 1. Zwischenbericht werden geprüft und korrigiert. Ansonsten gilt, dass

- alle Anmerkungen geprüft und zur Kenntnis genommen werden
- Anmerkungen/ Vorschläge zu Handlungsempfehlungen und Maßnahmen ebenfalls zur Kenntnis genommen werden und ggf. in der weiteren Erarbeitung von Handlungsfeldern und Maßnahmenvorschlägen aufgegriffen werden (auch abhängig von der Leitbild- und Szenarienentwicklung)

Stellungnahme Stadt Erkrath

Gibt es aus Ihrer Sicht weitere oder ergänzende Defizite in der Bestandsanalyse?

- Neben privaten Pkw und gewerblichen Lkw weitere gewerbliche Fahrzeugpools einbeziehen
 - Substituierung durch alternative Mobilitätsformen als möglicher Ansatz
 - Elektrifizierung gewerblicher Fahrzeugflotten i. d. R. einfacher als im privaten Bereich
- Informationen zur E-Mobilität über Anzahl der Ladepunkte hinaus
- Begrifflichkeiten „Ladesäule“ & „Ladepunkte“ klar differenzieren → Zahl der Ladepunkte angeben

Teilen Sie die zentralen Aussagen der Stärken-Schwächen-Analyse?

- Zentrale Aussagen werden geteilt
- Typische Problemfelder in der Region auch in Hilden (z. B. Fokussierung auf MIV, geringe Straßenraumbreiten, hohe Verkehrsbelastungen)
- Vorteile der kompakten Stadtstruktur in Hilden gut durch Stärken herausgestellt

Stellungnahme Stadt Erkrath

Wo bestehen Schnittstellen zwischen Hilden und Ihrer Kommune?

- Problemfelder im Straßenraum
- Auch in Erkrath noch kein Bike- oder Carsharing-System
- Gelegentlich Kapazitätsengpässe auf der Linie 741 (Kein Einsatz von Gelenkbussen möglich)
- Verbindung Erkrath - Hilden durch SPNV nur über Düsseldorf
- Radwegeverbindung auf der L403 wird auf Erkrather Seite saniert

Welche Aspekte sollten aus Ihrer Sicht bei der Diskussion über Leitbilder, Ziele und Handlungsfelder in Hilden eine besondere Rolle spielen?

- Angabe eines Ziel-Modal-Split
- Vorgeschlagene Maßnahmen & Leitbilder sollen sich an Ziel-Modal-Split orientieren
- Grundsatzentscheidungen, z. B. hinsichtlich Aufteilung Verkehrsfläche, Umgang Parkraum
- Vorschlag realistischer Lösungen, um Mängel zu beseitigen und Ziele zu erreichen

Stellungnahme Stadt Solingen

ÖPNV

- Walder Straße sollte für ÖPNV beschleunigt werden (Potenziale bei Pendlerverflechtungen)
- Anbindung der Ohligser Heide aus Hildener Sicht zur Reduzierung des Parkverkehrs
- Bessere Anbindung der Ohligser Heide aus Richtung Solingen wird im Rahmen der Neuaufstellung des NVP geprüft

Fußverkehr

- Bessere fußläufige Anbindung der Ohligser Heide aus Richtung Hilden wünschenswert

Radverkehr

- Verbesserte Anbindung über die Walder Straße Solingen – Hilden
- Neue Veloroute Wuppertal – Solingen – Hilden – Düsseldorf-Benrath bereits attraktive Verbindung, trotzdem Optimierung auf der Walder Straße in Hilden wie in Solingen wünschenswert
- Weitere Verbesserungen auf der Walder Straße
- Verbesserung der Radinfrastruktur zur Ohligser Heide

Stellungnahme Rheinbahn

Gibt es aus Ihrer Sicht weitere oder ergänzende Defizite in der Bestandsanalyse?

- Generell keine Defizite in der Bestandsanalyse
- Werden folgende Themen im Mobilitätskonzept berücksichtigt?
 - Ausbau der Wendestelle am Südfriedhof für Gelenkbusse auf der Linie 741
 - Betrachtung von Pendlerverflechtungen in benachbarte Städte (insb. Schülerverkehr)
 - Verbesserte Erreichbarkeit von Zielen mit dem Umweltverbund (z. B. Breidohr Center)
 - Probleme mit der LSA-Beschleunigung (seit 10 Jahren)

Teilen Sie die zentralen Aussagen der Stärken-Schwächen-Analyse?

- Ja

Wo bestehen Schnittstellen zwischen Hilden und Ihrer Institution?

- Gestaltung des Bus-Angebotes
- Infrastruktur (u.a. Bushaltestellen, Wendestellen)
- Aufteilung des Straßenraumes
- Beschleunigungsmaßnahmen (u.a. LSA-Beeinflussung, Busspuren)
- Multimodale Mobilitätsangebote
- Tempo 30

Stellungnahme Rheinbahn

Welche Aspekte sollten aus Ihrer Sicht bei der Diskussion über Leitbilder, Ziele und Handlungsfelder in Hilden eine besondere Rolle spielen?

- Stadt der kurzen Wege: Mehr Fahrten auf den Umweltverbund verlagern
- Bevorrechtigung des ÖPNV
- Neuaufteilung der Straßenquerschnitte zugunsten des Umweltverbunds (Beispiel: Berliner Allee)
- Integrierte Stadtentwicklung: bessere Verknüpfung zum ÖPNV

Inhaltliche Anmerkungen

- S. 92: Verbindung Richtung Leverkusen und Köln über Solingen Hbf:
 - Verbindung über Benrath mit der Linie 784 ebenfalls wichtig zu erwähnen
- S. 93: Bedarf nach einem individuellerem Abo-Ticketangebot:
 - Seit Januar 2022 Flexticket im VRR mit Rabattsystem für individuelle Ticketmöglichkeiten
- S. 93: Mögliche Ergänzung: „Eine ÖPNV-Beschleunigung an LSA kann Halte außerhalb von Haltestellen und eine stabilere Fahrplanlage sorgen, indem unnötige Wartezeiten an LSA für die Buslinien vermieden werden.“

Stellungnahme Rheinbahn

Inhaltliche Anmerkungen

- S. 94: Grafik Mängelanalyse ÖPNV:
 - „Fehlende direkte Busanbindung“ nicht vorhanden oder Layer nicht eingeschaltet?
 - Unterteilung zwischen Verzögerungen/ Verspätung und unterdurchschnittliche Geschwindigkeit sinnvoll?
 - Bereich Benrather Straße gehört eher zur Kategorie Verzögerungen/Verspätungen
 - Bereich Hochdahler Straße Ri. Auffahrt A46 sollte zu Verzögerungsabschnitten hinzugefügt werden
- Kategorie „Kein Fahrtenangebot abends Busverkehr“
 - Die Einzugsbereiche überlagern teilweise Haltestellen (und dessen Einzugsbereiche), die abends angefahren werden

Stellungnahme Bürgerverein Hilden-Meide

Besonderheiten im Bereich Meide/Nordweststadt

- LSA Gerresheimer Str. in Höhe Marienweg/ Regerstraße und Zebrastreifen zwischen Nordmarkt und Felix-Mendelssohn-Straße gehen auf Initiativen des BV zurück
- Verbesserungen dieser Art für die Beethovenstraße (Gehwege in schlechtem Zustand, defekte Bordsteinkanten zwischen Zelterstraße und Loewestraße)
- Buslinie O3 fährt in den Mittags- und Abendstunden die Köbener Straße nicht mehr an (Bevölkerungsdichte mit Abstand am höchsten)
- Gebiete westlich der Herderstraße werden bisher nicht durch ÖPNV bedient (Auf dem Sand und Elbsiedlung)
- Veränderungen am Kreisverkehr Gerresheimer Straße/ Schalbruch zu prüfen (überhöhte Geschwindigkeit Gerresheimer Straße)

Unklarheiten

- S. 20: Für Areale westlich der Straße Schalbruch sei die Innenstadt nicht in 15 Minuten erreichbar
 - Keine weitere Wohnbebauung westlich der Straße Schalbruch
 - Ist in diesem Fall das Gebiet westlich der Herderstraße gemeint?

Stellungnahme Bürgerverein Hilden-Meide

Überörtlicher ÖPNV

- Gestiegener PKW-Verkehr auf der Walder Straße auf Unzuverlässigkeit der S1 zurückzuführen
- Verlegung der westlichen Endhaltestelle der Linie 784 vom Bahnhof Benrath ins Dorotheenviertel
→ Erreichbarkeit sowohl von Düsseldorf als auch von Köln über den ÖPNV wurde geschwächt
- Unterschiedliche Übergangsbahnhöfe zwischen VRR und VRS (Solingen oder Langenfeld, je nach Route)
- Direktzüge Düsseldorf-Hilden-Solingen-Remscheid sowie Hilden-Köln bestanden in den 1960er Jahren

Stellungnahme Bürgerverein Hilden West und Unterstadt

Allgemeine Anmerkungen

- Was sind die konkreten „Planungsabsichten bzw. Zielvorstellungen“ (vgl. S. 2) des Konzeptes, um dieses Ziel zu erreichen?
- MIV müsse sich den verfügbaren Raum mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen
- Grundlegende Veränderungen notwendig, die vorgestellten punktuellen Maßnahmenpakete greifen deutlich zu kurz

Allgemeine Anmerkungen

- Wie soll die zukünftige Zielverteilung PKW, LKW, ÖPNV, Fahrrad, E-Roller sein?
 - Soll Autofahren unattraktiver gemacht werden?
 - Soll es autofreie Straßen geben, um Hilden attraktiver zu machen?
 - Werden MIV-Flächen in Rad- und Fußwege umgewandelt?
 - Soll Parkraum knapper und/oder teurer werden?

Stellungnahme Bürgerverein Hilden West und Unterstadt

Allgemeine Anmerkungen

- Welche Anreize soll es für das Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad oder den ÖPNV geben?
 - ÖPNV/SPNV nach D'dorf ist schneller, aber 66% der Pendler fahren mit dem Auto.
 - ÖPNV/SPNV-Preissystem aus Hilden: preislich attraktiver und flexibel gestalten
 - Taktung erhöhen (sowohl der S1 als auch der Hildener Busse)
 - Anschluss zum Benrather Bahnhof (an den RE 1, RE 5, S 6) verbessern

Allgemeine Anmerkungen

- Sind E-Roller und Car-Sharing als neue Mobilitätsarten in das Konzept eingebunden?
- Sind Lieferdienste in der Stadt und Lösungen inkludiert?
- Wie fließen die Mobilitätskonzepte erfolgreicher Städte in die Status-Quo-Analyse ein?
- Wie wird sichergestellt, dass die Mängel auch an Bundesstraßen beseitigt werden?
- Wo sind die Radfahrwege bzw. das Radfahrnetz zu den benachbarten Städten zu sehen?

Stellungnahme Bürgerverein Hilden West und Unterstadt

Allgemeine Anmerkungen

- Sind E-Roller und Car-Sharing als neue Mobilitätsarten in das Konzept eingebunden?
- Sind Lieferdienste in der Stadt und Lösungen inkludiert?
- Wie fließen die Mobilitätskonzepte erfolgreicher Städte in die Status-Quo-Analyse ein?
- Wie wird sichergestellt, dass die Mängel auch an Bundesstraßen beseitigt werden?
- Wo sind die Radfahrwege bzw. das Radfahrnetz zu den benachbarten Städten zu sehen?

Anmerkungen speziell zum Hildener Westen

- INKA-Befragung und Stadtteilspaziergänge und -radfahrten:
 - Verhältnismäßig höchste Beteiligung im Westen
 - Hoher Handlungsbedarf konkret identifiziert
 - Viele konkrete Vorschläge wurden jedoch nicht berücksichtigt
 - Es wurde primär von den Vertretern der Stadt/Büros aufgezeigt, was alles nicht möglich ist

Stellungnahme Bürgerverein Hilden West und Unterstadt

Anmerkungen speziell zum Hildener Westen

- Mehr 30er Zonen und Fahrradstraßen notwendig
 - vor Schulen und Kindergärten
 - vor Alten-/Seniorenheimen
 - vor Kindereinrichtungen (Trampolino oder HighFly)

Anmerkungen speziell zum Hildener Westen

- Unnötige MIV-Fahrten in andere Stadteile durch fehlende Infrastruktur
 - Kein Versorgungsschwerpunkt im Westen, lediglich ein Discounter (Lidl)
 - In den anderen Stadtteilen deutlich bessere Versorgungssituation
 - Keine Angebote für Jugendliche (daher wäre die BMX-Bahn wichtig)
 - Eingeschränkte Nutzbarkeit von Spielplätzen erst ab 16:30 h möglich
 - Keine einzige Ladesäule im Westen

Stellungnahme Bürgerverein Hilden West und Unterstadt

Schwerpunkt: Düsseldorf Str. + Niedenstr.

Was sind die konkreten Maßnahmen, um diesen ernüchternden Fakten entgegenzuwirken?

- Aufnahme in der Karte für Optimierungen notwendig!
- Warum fehlt die Düsseldorf Straße in der Gap-Analyse?
- Wie kann der MIV gesenkt werden, wenn Gewerbeflächen weiter wachsen?
- Wie ist der Ausbau der Veloroute geplant?
- Attraktiveres Erscheinungsbild notwendig (farbige Markierungen, insb. fehlen Bäume)
- Straße lädt zum Rasen ein (vgl. S. 95)
- Wie soll eine Lärmreduktion erfolgen?

- Klar ersichtliche Radfahrstreifen mit ausreichend Platz notwendig
- Sichere Abgrenzung zu den PKW notwendig

Stellungnahme Bürgerverein Hilden Süd

Grundsätzliches

- Fehlende repräsentative Umfrage mit belastbaren Zahlen:
 - Wie viele Menschen welchen Alters werden demnächst mehr Rad oder den ÖPNV wieder mehr nutzen?
 - Wie viele Menschen ihr Auto aufgeben würden, bzw. sich ein kleineres Auto kaufen würden, damit dieses wieder in die Garage passt?

Defizite der Bestandsanalyse

- Keine belastbaren, künftigen Maßnahmen aus der Bestandsanalyse ableitbar, lediglich Vermutungen
- Wie soll der vermehrte Umstieg aufs Rad erfolgen?
- Mit welchen Maßnahmen bringt man wieder mehr Menschen dazu - trotz Corona - Bus und Bahn zu nutzen?
- Mit welchen Konzepten will man Über-60-Jährige (60% der Hildener Bevölkerung) zum Umsteigen aufs Rad bewegen?
- Für wie viele Menschen sollen die Radwege umgebaut werden? Kosten?

Stellungnahme Bürgerverein Hilden Süd

Die zentralen Aussagen der ...-Analyse überzeugen uns nur teilweise

- Angabe „... punktuelle Konflikte“ lässt die tatsächlichen Probleme zu gering erscheinen
 - Größtenteils auf ganze Straßenzüge bezogen
- Nadelöhre und Ausweichstrecken belasten die 30er-Zonen. z.B. aus Richtung Langenfeld

Welche Aspekte sollten bei der Diskussion eine besondere Rolle spielen?

- Belegen Unfallzahlen, dass ein Umbau des Straßensystem wirklich nötig ist?
- Es muss gesamtgesellschaftlich eine Aktion zu mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr geben, zur Einhaltung der StVO, zur Nutzung von Bus und Bahn
- Schnelle Umsetzung bei Revitalisierung der vorhandenen Radwege. Gemeinsame Geh- und Radwege
- Konsequente Verbesserung der Radwege im Hinblick auf einen sicheren Schulweg für Kinder! Besonders Baustraße, Forstbachstraße
- Ein Einbahnstraßensystem entwickeln, Rückbau von Parkraum an vielbefahrenen Straßen, weniger Autos

Stellungnahme Bürgerverein Hilden Süd

ÖPNV

- Kontrolle der Streckennetze auf Durchlässigkeit (z.B. auf Falschparker)
- Keine Ursachenforschung, warum die Fahrgastzahlen von 2013-2021 nicht gestiegen sind
- Frage der Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, um mehr Menschen zum Umstieg vom PKW zum ÖPNV zu bewegen und somit auch die Innenstädte zu entlasten
- Linienführung der Linien O3 und 781 sollte überprüft werden, um Erschließungslücken zu schließen

LKW-Verkehr

- Brückenhöhe im Bereich Hilden Süd S nicht ausreichend
- LKW mit 4 m Höhe können die Brücken nicht befahren
- Ausweichstrecken für LKW über die Baustraße bzw. die Hofstraße
- Bereich der Weststraße sollte unter dieser Rubrik mit betrachtet werden

Stellungnahme Bürgerverein Hilden Süd

Schleichverkehre

- Bereich Overbergstraße, Bruchhauser Weg und Hofstraße fehlt
 - Weg wird bevorzugt von Einpendlern aus Richtung Langenfeld genutzt
 - Beidseitiges Parken auf der Hofstraße → Konfliktpotenzial zwischen Fahrradfahrern, MIV und ÖPNV

Ruhender Verkehr

- Einhaltung der Garagenverordnung NRW kontrolliert werden
 - Garage oft als Lagerraum genutzt
→ Fahrzeug wird im öffentlichen Verkehrsraum abgestellt

Punkt 4.8

- Richrather Straße in der Grafik als Lärmschwerpunkt dargestellt, aber im Text nicht explizit benannt

Stellungnahme IHK

Allgemeine Anmerkungen

- Gewerbliche Ansiedlungen überwiegend im Hildener Westen
 - Entsprechende Verkehre nur schwer substituierbar
- Inwiefern kann dieser Verkehr stadtverträglicher gestaltet oder räumlich verlagert werden?
- Erste Zwischenbericht verweist auf das SEVAS-System (S. 89) zur Verkehrssteuerung
- Hilden als einzige Kommune im Kreis Mettmann nicht am System beteiligt
- Inwiefern ist der Lkw-Verkehr auf der L 228 überörtlich und nicht Quell- und Zielverkehr für Hilden (S. 90)?

Allgemeine Anmerkungen

- Lieferverkehr durch Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) als Problemfeld
- Infrastruktur für KEP trotz Zunahme an Paketzustellungen nicht weiterentwickelt
- Fehlende nutzbare Liefer- und Ladezonen → Notwendigkeit zum Halten in zweiter Reihe
- Legale Haltemöglichkeiten für Lieferanten und handhabbare Sanktionsmöglichkeiten für die Ordnungsdienste fehlen
- Rechtssichere und eindeutige Beschilderung von Ladezonen erforderlich
- Güterverkehrskonzept zu erstellen, welches die Themen des Schwerverkehrs und der KEP-Dienstleister im Dialog mit den Fuhrunternehmen und dem lokalen Gewerbe adressiert

Stellungnahme IHK

Allgemeine Anmerkungen

- Zahl der zugelassenen Kfz (S. 91) gibt nur bedingt Aufschluss über die tatsächliche Stellplatzbelegung
- Bei Firmen- und Flottenzulassungen teilweise Fahrzeuge zwar in Hilden zugelassen, aber teils nie dort genutzt
- Analyse der Stellplatzbelegung (S. 54 ff.) aufschlussreicher und sollte daher in die weitere Betrachtung herangezogen werden

Allgemeine Anmerkungen

- Folgen der Corona-Pandemie auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel problematisch
- Einführung des Flextickets, um dem geänderten Nutzungsverhalten der Kunden durch Homeoffice entgegenzukommen (Berücksichtigung in der Bestandsaufnahme)
- Regionale Zusammenarbeit bei der Verkehrsplanung, vor allem mit der Landeshauptstadt Düsseldorf

Stellungnahme Kreishandwerkerschaft Mettmann

Gibt es aus Ihrer Sicht weitere oder ergänzende Defizite in der Bestandsanalyse?

- Qualität der Verkehrswege (Analyse & Aussagen zu den Zuständen der Verkehrsinfrastruktur) fehlen in der Bestandsanalyse

Teilen Sie die zentralen Aussagen der Stärken-Schwächen-Analyse?

- Nicht ausreichend öffentliche Stellplätze in Hilden zur Verfügung

Wo bestehen Schnittstellen zwischen Hilden und Ihrer Institution?

- Stehen gegenüber der Öffentlichkeit allen Bürgern mit Auskünften zur Verfügung
- Innungen werden als Körperschaften des öffentlichen Rechts oder als eingetragene Vereine verwaltet
- Förderung und Unterstützung der gemeinsamen Interessen

Welche Aspekte sollten aus Ihrer Sicht bei der Diskussion über Leitbilder, Ziele und Handlungsfelder in Hilden eine besondere Rolle spielen?

- Spezifische Aufgabenerfüllung der einzelnen Verkehrsmittel im Hinblick auf ihre jeweiligen Stärken
- Keine isolierte Betrachtung einzelner Verkehrsmittel
- Aktivierung unterschiedlicher Verkehrsmittel und intermodale Vernetzung für zukunftssichere Mobilitätslösungen
- Verkehrspolitische Maßnahmen, die die gewerbliche Mobilität betreffen, sind vorab zu diskutieren und in Gesamtverkehrskonzepte einzubetten

Stellungnahme Kreishandwerkerschaft Mettmann

Welche Aspekte sollten aus Ihrer Sicht bei der Diskussion über Leitbilder, Ziele und Handlungsfelder in Hilden eine besondere Rolle spielen?

- Auswirkungen von Eingriffen in den fließenden und ruhenden Verkehr bedarfsgerecht untersuchen und regelmäßig auf ihre tatsächlichen Wirkungen hin überprüfen
- Positiv evaluierte und anfangs geförderte Maßnahmen (z. B. „On-Demand-Busse“) auch langfristig finanziell abzusichern

Welche Aspekte sollten aus Ihrer Sicht bei der Diskussion über Leitbilder, Ziele und Handlungsfelder in Hilden eine besondere Rolle spielen?

- Verkehrliche Erreichbarkeit, Qualität und Sicherheit der Verkehrswege sowie Vernetzung der Verkehrssysteme als wichtige Standortfaktoren
- Verkehrsinfrastruktur in einem funktionsfähigen Zustand erhalten sowie bedarfsgerecht ausbauen
- Digitale Lösungen für Parkraumkonzepte, Vernetzung von Verkehrsmitteln, Verkehrsleitsysteme oder Baustellenmanagement
- Auch tragen sie hierdurch wesentlich zur Verbesserung der Luftqualität bei

Stellungnahme Kreishandwerkerschaft Mettmann

Welche Aspekte sollten aus Ihrer Sicht bei der Diskussion über Leitbilder, Ziele und Handlungsfelder in Hilden eine besondere Rolle spielen?

- Fahrzeug des Handwerks als Arbeitsgerät mit multifunktionaler Ausstattung → Mehrfachnutzen
- „Letzte Meile“ lässt sich in den seltensten Fällen sinnvoll zur Anwendung bringen
- Einsatz von Lastenfahrrädern oder Nutzung von Sharing-Systemen sind gewerkspezifische Grenzen gesetzt
- Erreichbarkeit von Kunden und Baustellen mit dem eigenen Kfz bleibt dauerhaft wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche Betätigung
 - Gilt auch für stationäre Betriebe (Erreichbarkeit für Beschäftigte, Lieferanten und Kunden)

Welche Aspekte sollten aus Ihrer Sicht bei der Diskussion über Leitbilder, Ziele und Handlungsfelder in Hilden eine besondere Rolle spielen?

- Handwerk ist auf im gesamten Stadtgebiet gut verteilte Parkplätze angewiesen, auch im öffentlichen Raum
- Parkhäuser und Tiefgaragen aufgrund der Abmaße der Fahrzeuge ungeeignet
- Lage der Einstellplätze nicht selten zu weit vom eigentlichen Einsatzort entfernt

Stellungnahme Stadt Düsseldorf

Allgemeine Anmerkungen

- Neuaufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans (Mobilitätsplan D)
- Ziel: Generierung von Leitzielen, Strategien und Handlungsrahmen auf gesamtstädtischer Ebene
- Zielorientierter integrativer und partizipativer Ansatz (wie in Hilden)
- Freigewordener Straßenraum durch Reduktion MIV sollte dem Umweltverbund gegeben werden
- Dichtere Takte (vor dem Hintergrund des geplanten VRR-Zielnetzes)
- Integriertes Regionales Mobilitätskonzept bildet Grundlage für Verknüpfung Düsseldorf-Hilden
- Ergänzung Standards, Ziele und Instrumente der Veloroute
- Anbindung des MIV an Hauptstraßen des Düsseldorfer Straßennetzes → Kein Konfliktpotential

Stellungnahme Seniorenbeirat Hilden

Ruhender Verkehr

- Garagen werden zweckentfremdet und Autos im öffentlichen Raum abgestellt
- Parkhäuser am Wochenende geschlossen

ÖPNV

- Gemessen an Entfernungskilometern zu teuer
- Häufig verspätet

Fußverkehr

- Zugewachsene Gehwege
- Zu schmale Mittelinseln
- Konflikte mit Radverkehr
- Probleme besonders für Mütter mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, etc.

Stellungnahme Behindertenbeirat Hilden

Mängel in der Bestandsanalyse

- Keine Defizite in der Bestandsanalyse
- Zentrale Aussagen der Stärken-Schwächen-Analyse treffen zu

Mängel in der Fußgängerzone

- Autos und LKWs fahren noch nach Ende der Ladezeit (11:00 h) in die Fußgängerzone
- Radfahrer & E-Roller-Fahrer fahren teils mit erhöhter Geschwindigkeit
→ Ausweichen kaum möglich
- Hindernisse (z. B. Aufsteller, Kleiderstände) in der Fußgängerzone (problematisch bei Ausweichen)
- Außengastronomie lässt teilweise kaum ein Durchkommen zu

Vorschläge

- Hochfahren der versenkbaren Poller nach dem Ende der Ladezeiten
- Strenge Überprüfung der Kriterien zur Erlangung von Ausnahmegenehmigungen von der Ladezeit
- Ahndung von Fahrzeugen außerhalb der Ladezeiten sowie Rad- und E-Roller-Fahrern in der Fußgängerzone
- Zusammenarbeit mit dem Stadtmarketing zur Sensibilisierung der Unternehmen bzgl. der politischen Beschlüsse

Stellungnahme Behindertenbeirat Hilden

Gehwege

- Gehwege werden trotz geringer Breite vielfach für Radfahrer frei gegeben
- Radfahren auf Gehwegen findet unbehelligt statt
- Gehweg in der Kirchhofstr, von der Mittelstr. bis zur Kolpingstr. für das Radfahren freigegeben
→ Radfahren in beiden Richtungen
- Weg zwischen Mittelstr. und Kolpingstr. sollte vom Radfahren befreit werden
- Heiligenstraße als Alternative für Unsichere und Kinder

Bänke

- Nur in der oberen Mittelstr. (zwischen Gabelung & Sparkasse) angemessene Anzahl an Bänken
- Nur 3 Bänke auf der übrigen Mittelstraße
- Bänke zum kurzen Ausruhen in einem „Ring“ um die Innenstadt
- Bei Bänken in Grünstreifen kleine befestigte Fläche für Rollstuhlfahrer

Fußgängerüberwege

- Grünzeiten der Signalanlagen sollten überprüft und evtl. angepasst werden (z. B. Klotzstraße Höhe Stadthalle)

E-Roller

- Abstellverbotszonen für Roller
- Rückgabe nur auf ausgewiesenen Flächen
- Parkzonen in anderen Städten als Vorbild

Stellungnahme Behindertenbeirat Hilden

Busanbindungen in Außenbezirken

- Bessere Anbindung Dorotheenviertel am späten Abend (Ermittlung der Anzahl der Beschäftigten)
- Linie 784 sollte das Dorotheenviertel abends bedienen
- Untersuchungen der Anbindung aller Stadtteile an den ÖPNV
- Bewohner*innen des Hildener Ostens möchten an den Wochenenden spätabends/ nachts mit dem Bus nach Hause fahren können
- Sammeltaxi, RufBus, etc. auch für Hilden sinnvoll

Weitere Mängel

Sichtbarmachen von Pollern

- Siehe „Pollermützenaktion“ im Juni 2021

Kein Zugang zu Spielplätzen

- Verschränkt aufgestellten Absperrgeländer in den Eingängen von Spielplätzen machen eine Durchfahrt für Rollstuhlfahrer unmöglich machen
- Moderne technische Lösung wünschenswert (Gute Beispiele in der Stadt Lünen)

Stellungnahme Behindertenbeirat Hilden

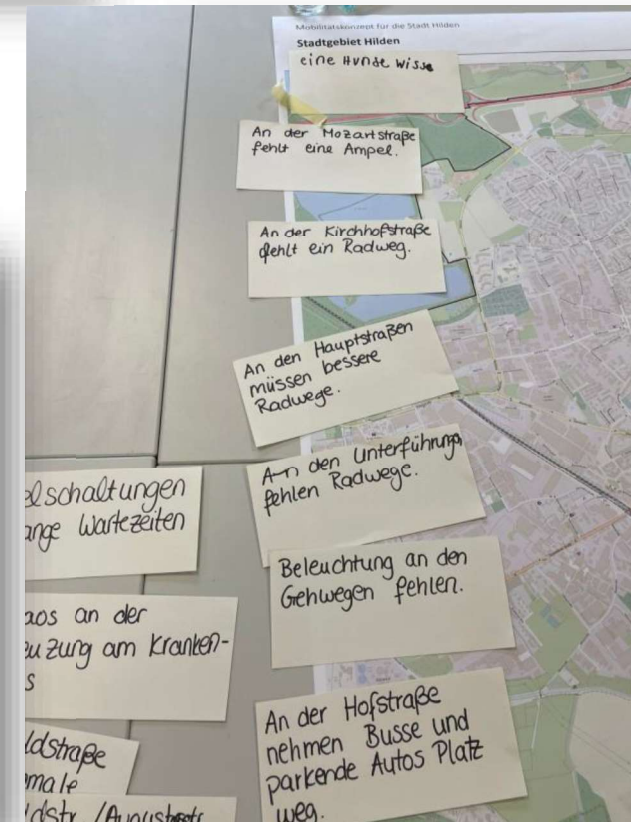
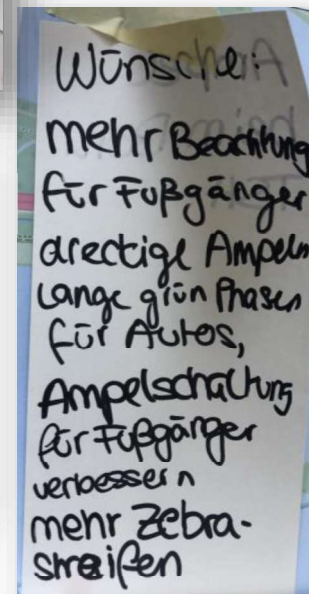
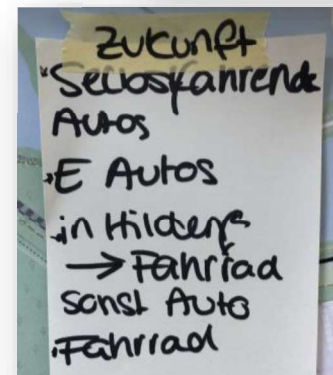
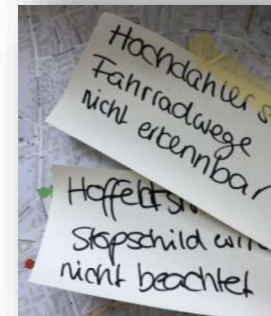
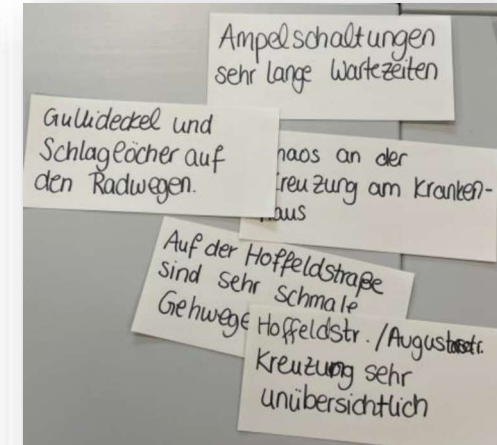
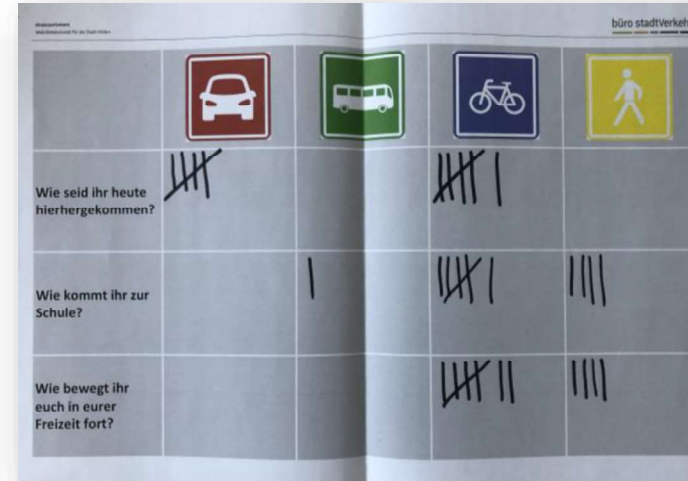
Bushaltestellen

- Busse halten nicht mit der Zugangstür an den gekennzeichneten Standpunkten
- Umbau der Haltestellen gelungen & positiv
- Zweigeteilte Absenkungen bei Überwegen (eine Hälfte höhengleich für Rollstuhlfahrende, andere Hälfte mit einem weiß gefärbten Absenkstein und Abtastkante für Sehbehinderte)
- Wege im Natursteinpflaster im Gebiet der Schwanenstr. eine große Erleichterung für Personen mit Rollstuhl, Rollator usw.
- Mitglieder des Behindertenbeirates werden gerne an Erstellung des MoKo teilnehmen und sich konstruktiv einbringen

Ergebnisse Kinder- und Jugendparlament Mai 2022

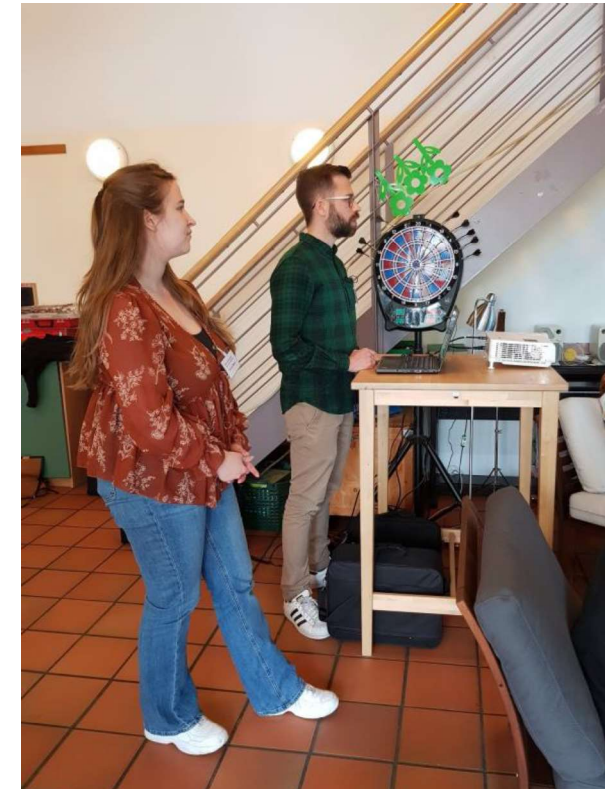
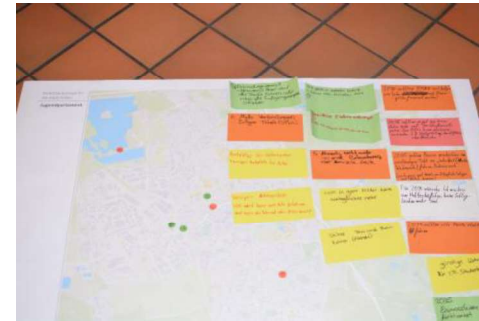
Kinderparlament

- Datum: 12.05.2022, 16:30 bis 18:00 Uhr
- Ziel: Wie stellen sich die Kinder die Zukunft der Mobilität in der Stadt Hilden vor und was sind ihre Wünsche für die Zukunft.
- TeilnehmerInnenzahl: 11 Kinder
- Ablauf:
 - 1. Einstieg: Was stellt ihr euch unter einem Mobilitätskonzept vor?
Wie bewegen sich die Kinder fort?
 - 2. Gruppenarbeit (2 Gruppen)
 - ➔ Welche Probleme/ Gefahren seht ihr zum Beispiel auf dem Weg zur Schule?
 - ➔ Wo sehen die Kinder Verbesserungsbedarf?
 - ➔ Welche Wünsche haben die Kinder und wie wollen stellen Sie sich die zukünftige Mobilität vor?
 - 3. Vorstellung der Ergebnisse durch die beiden Gruppen



Jugendparlament

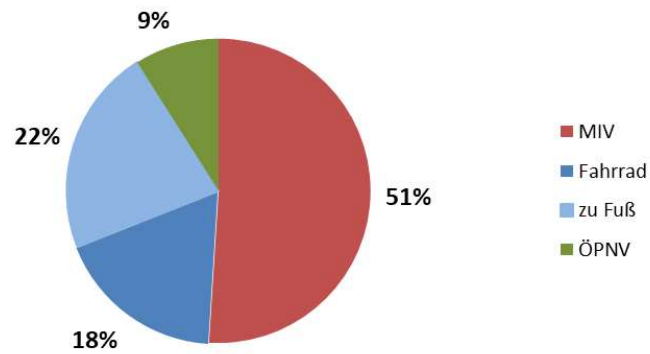
- Datum: 25.05.2022, 18:00 bis 19:30 Uhr
- Ziel: Wie stellen sich die Jugendlichen die Zukunft der Mobilität in der Stadt Hilden vor und was sind ihre Wünsche für die Zukunft.
- TeilnehmerInnenzahl: 8 Jugendliche
- Ablauf:
 - 1. Einstieg: Was stellt ihr euch unter einem Mobilitätskonzept vor?
Wie bewegen sich die Jugendlichen fort?
(7x Rad, 1x Fuß)
 - 2. Gruppenarbeit (2 Gruppen)
 - ➔ Welche Probleme/ Gefahren seht ihr zum Beispiel auf dem Weg zur Schule?
 - ➔ Wo sehen die Kinder Verbesserungsbedarf?
 - ➔ Welche Wünsche haben die Kinder und wie wollen stellen Sie sich die zukünftige Mobilität vor?
 - 3. Vorstellung der Ergebnisse durch die beiden Gruppen



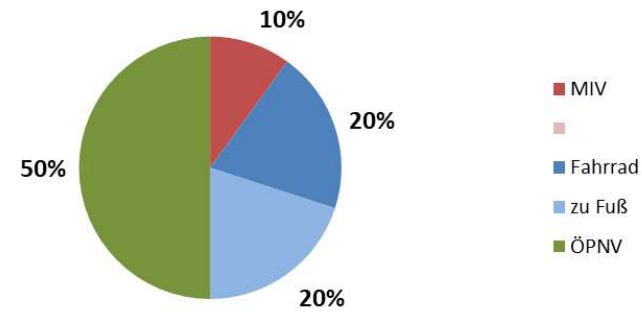
Jugendparlament

- Abschließend konnten die Jugendlichen ihren „Wunsch“-Modal-Split für das Zieljahr 2035 angeben

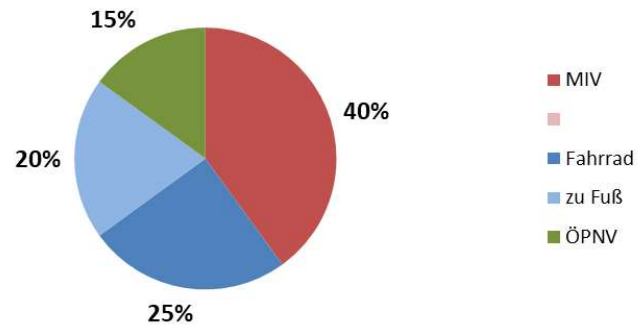
Modal Split 2021 Stadt Hilden



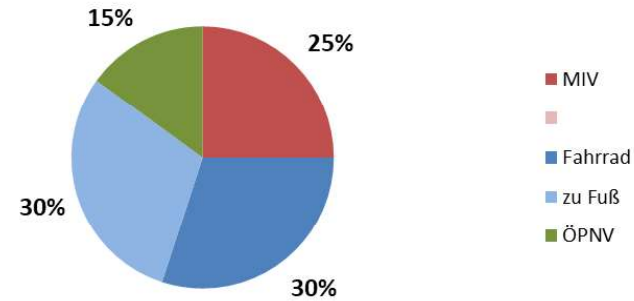
Modal Split Szenario 1
Jugendparlament



Modal Split Szenario 2
Jugendparlament



Modal Split Szenario 3
Jugendparlament



Leitbild- und Szenarienentwicklung

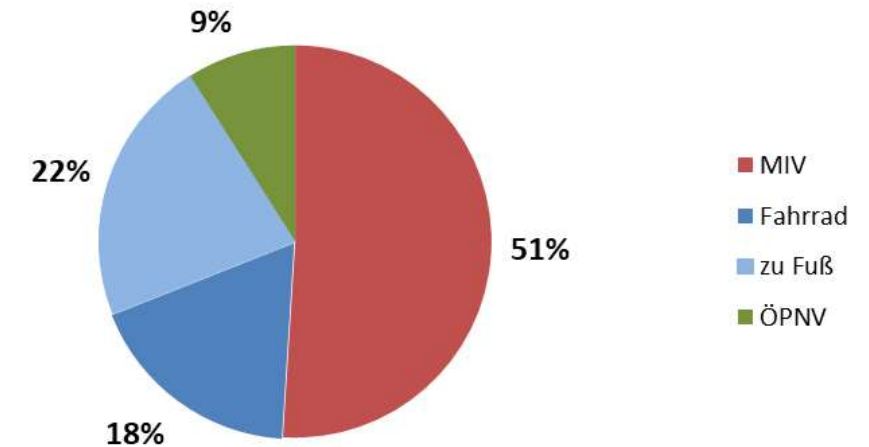
Entwicklung von Szenarien

Das Leitbild skizziert den groben Handlungsrahmen für die künftigen Planungen und Entwicklungen in der Stadt Hilden.

- Die Entwicklung von Szenarien beschreibt die verkehrliche Ausrichtung innerhalb des Leitbildes:
- Formulierung von Modal-Split-Zielwerten bis 2030
- Macht das Leitbild „greifbarer“ anhand messbarer Zielgrößen
- Möglichkeit Etappenziele zu formulieren
- Erfolgskontrolle der gesteckten Ziele durch turnusmäßige Mobilitätserhebungen

Nach der Leitbild- und Szenarienentwicklung erfolgt die Abschätzung der Potenziale und Risiken für die jeweiligen Verkehrsmittel
→ Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Umweltverbund (Fuß/ Rad/ ÖPNV)

Modal Split 2021 Stadt Hilden



Modal Split 2030 Stadt Hilden

